



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Tweede kamer)

15 oktober 2015 *

„Prejudiciële verwijzing — Artikelen 49 VWEU en 51 VWEU — Vrijheid van vestiging — Richtlijn 2006/123/EG — Werkingsfeer — Diensten op de interne markt — Richtlijn 2009/40/EG — Toegang tot het verrichten van de technische controle van voertuigen — Controle door een particuliere organisatie — Werkzaamheden ter uitoefening van openbaar gezag — Vergunningstelsel — Dwingende redenen van algemeen belang — Verkeersveiligheid — Geografische spreiding — Minimale afstand tussen keuringsstations — Maximaal marktaandeel — Rechtvaardiging — Geschiktheid om het beoogde doel te bereiken — Samenhang — Evenredigheid”

In zaak C-168/14,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Tribunal Supremo (hoogste gerechtshof, Spanje) bij beslissing van 20 maart 2014, ingekomen bij het Hof op 7 april 2014, in de procedure

Grupo Itevelesa, S.L.,

Applus Iteuve Technology,

Certio ITV, S.L.,

Asistencia Técnica Industrial, S.A.E.

tegen

OCA Inspección Técnica de Vehículos, S.A.,

Generalidad de Cataluña,

wijst

HET HOF (Tweede kamer),

samengesteld als volgt: R. Silva de Lapuerta, president van de Eerste kamer, waarnemend voor de president van de Tweede kamer, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev (rapporteur), C. Lycourgos en J.-C. Bonichot, rechters,

advocaat-generaal: N. Wahl,

griffier: L. Carrasco Marco, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 19 maart 2015,

* Procestaal: Spaans.

gelet op de opmerkingen van:

- Grupo Itevelesa, S.L., vertegenwoordigd door J. Lavilla Rubira, M. Alvarez-Tólcheff, T. Puente Méndez, M. Barrantes Diaz en S. Rodiño Sorli, abogados,
- Applus Iteuve Technology, vertegenwoordigd door A. Vázquez Guillén, procurador, en J. Folguera Crespo, L. Moscoso del Prado González en A. Guerra Fernández, abogados,
- Certio ITV, S.L., vertegenwoordigd door R. Sorribes Calle, procuradora, en J. Just Sarobé en R. Miró Miró, abogados,
- Asistencia Técnica Industrial, S.A.E., vertegenwoordigd door M. Marsal i Ferret, M. Ortíz-Cañavate Levenfeld en I. Galobardes Mendonza, abogados,
- OCA Inspección Técnica de Vehículos, S.A., vertegenwoordigd door J. Macias Castaño, A. Raventós Soler en M. Velasco Muñoz Cuellar, abogados,
- de Generalidad de Cataluña, vertegenwoordigd door N. París Domenech, abogada,
- de Spaanse regering, vertegenwoordigd door M. Sampol Pucurull als gemachtigde,
- Ierland, vertegenwoordigd door S. Kingston, L. Williams en A. Joyce als gemachtigden,
- de Zweedse regering, vertegenwoordigd door N. Otte Widgren, A. Falk, C. Meyer-Seitz, U. Persson, K. Sparrman, L. Swedenborg, F. Sjövall en E. Karlsson als gemachtigden,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door H. Tserepa-Lacombe en J. Rius als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 3 juni 2015,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing heeft in wezen betrekking op de uitlegging van de artikelen 49 VWEU en 51 VWEU, de artikelen 2, lid 2, onder d) en i), 3, 9, 10 en 14 van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (PB L 376, blz. 36; hierna: „dienstenrichtlijn”) en artikel 2 van richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 141, blz. 12).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen enerzijds Grupo Itevelesa, S.L. (hierna: „Itevelesa”), Applus Iteuve Technology (hierna: „Applus”), Certio ITV, S.L. (hierna: „Certio”) en Asistencia Técnica Industrial, S.A.E. (hierna: „ATI”) en anderzijds OCA Inspección Técnica de Vehículos, S.A. (hierna: „OCA”) over de vraag of nationale bepalingen betreffende de technische controle van voertuigen rechtmatig zijn.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Dienstenrichtlijn

- 3 Volgens overweging 21 van de dienstenrichtlijn „[dienen] [v]ervoerdiensten, met inbegrip van stadsvervoer, taxi's, ambulances en havendiensten, [...] uitgesloten te zijn van de werkingssfeer van deze richtlijn”.
- 4 Volgens overweging 33 van deze richtlijn heeft de richtlijn onder meer betrekking op certificering en tests.
- 5 Artikel 1, lid 1, van de dienstenrichtlijn bepaalt dat deze richtlijn algemene bepalingen ter vergemakkelijking van de uitoefening van de vrijheid van vestiging van dienstverrichters en het vrije verkeer van diensten vaststelt, met waarborging van een hoge kwaliteit van de diensten.
- 6 Volgens artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn is deze richtlijn niet van toepassing op „diensten op het gebied van vervoer, met inbegrip van havendiensten, die onder de werkingssfeer van titel [VI] van het [VWEU] vallen”.
- 7 Artikel 2, lid 2, onder i), van de dienstenrichtlijn bepaalt dat deze richtlijn niet van toepassing is op „activiteiten in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag, als bedoeld in artikel [51 VWEU]”.
- 8 Artikel 3, lid 1, van deze richtlijn bepaalt:

„Indien de bepalingen van deze richtlijn strijdig zijn met een bepaling van andere communautaire regelgeving die betrekking heeft op specifieke aspecten van de toegang tot of de uitoefening van een dienstenactiviteit in specifieke sectoren of voor specifieke beroepen dan heeft de bepaling van de andere communautaire regelgeving voorrang en is deze van toepassing op die specifieke sectoren of beroepen. [...]”

- 9 Artikel 9 van de dienstenrichtlijn draagt het kopje „Vergunningstelsels” en luidt als volgt:

„1. De lidstaten stellen de toegang tot en de uitoefening van een dienstenactiviteit niet afhankelijk van een vergunningstelsel, tenzij aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) het vergunningstelsel heeft geen discriminerende werking jegens de betrokken dienstverrichter;
- b) de behoefte aan een vergunningstelsel is gerechtvaardigd om een dwingende reden van algemeen belang;
- c) het nagestreefde doel kan niet door een minder beperkende maatregel worden bereikt, met name omdat een controle achteraf te laat zou komen om werkelijk doeltreffend te zijn.

[...]

3. Deze afdeling is niet van toepassing op elementen van vergunningstelsels die direct of indirect geregeld zijn bij andere communautaire instrumenten.”

10 Artikel 10 van de dienstenrichtlijn, dat het kopje „Vergunningsvoorwaarden” draagt, bepaalt dat vergunningstelsels zijn gebaseerd op criteria die beletten dat de bevoegde instanties hun beoordelingsbevoegdheid op willekeurige wijze uitoefenen en geeft een opsomming van die criteria.

11 Artikel 14 van deze richtlijn draagt het kopje „Verboden eisen” en luidt als volgt:

„De lidstaten stellen de toegang tot of de uitoefening van een dienstenactiviteit op hun grondgebied niet afhankelijk van de volgende eisen:

[...]

5) de toepassing per geval van economische criteria, waarbij de verlening van de vergunning afhankelijk wordt gesteld van het bewijs dat er een economische behoefte of marktvraag bestaat, van een beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van de activiteit of van een beoordeling van de geschiktheid van de activiteit in relatie tot de door de bevoegde instantie vastgestelde doelen van economische planning; dit verbod heeft geen betrekking op planningseisen waarmee geen economische doelen worden nagestreefd, maar die voortkomen uit dwingende redenen van algemeen belang;

[...]”

Richtlijn 2009/40

12 Overweging 2 van richtlijn 2009/40 luidt:

„In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid dient het verkeer van bepaalde voertuigen in de Gemeenschap onder zo gunstig mogelijke omstandigheden plaats te vinden, zowel met betrekking tot de veiligheid als met betrekking tot de concurrentievoorwaarden voor de vervoerders in de verschillende lidstaten.”

13 Overweging 5 van deze richtlijn luidt als volgt:

„Er dienen dan ook minimale communautaire normen en methoden voor de technische controle van de in deze richtlijn genoemde punten te worden omschreven in bijzondere richtlijnen.”

14 In overweging 26 van richtlijn 2009/40 wordt vermeld dat de doelstellingen van de richtlijn „[het] harmoniseren van de voorschriften met betrekking tot de technische controle, [het] voorkomen van vervalsing van de concurrentie tussen transportondernemingen en [het] waarborgen dat de voertuigen op een behoorlijke wijze worden afgesteld en onderhouden” zijn.

15 Artikel 1, lid 2, van deze richtlijn bepaalt dat „[d]e categorieën voertuigen die moeten worden gecontroleerd, de frequentie van de controle en de verplicht te controleren punten [...] in de bijlagen I en II [staan]”.

16 Artikel 2 van richtlijn 2009/40 luidt als volgt:

„De technische controle in de zin van deze richtlijn moet worden uitgevoerd door de staat, door met deze taak belaste publieke organisaties of door organen of instellingen die door de staat zijn aangewezen en die onder rechtstreeks toezicht van de staat staan, met inbegrip van naar behoren geautoriseerde particuliere organen. Wanneer als controlecentra aangewezen instellingen ook fungeren als voertuigreparatiewerkplaatsen, zien de lidstaten met name toe op de objectiviteit en de hoge kwaliteit van de technische controle.”

Richtlijn 2014/45/EU

- 17 Overweging 3 van richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG (PB L 127, blz. 51) luidt als volgt:

„Technische controles maken deel uit van een breder regelgevingskader dat ervoor moet zorgen dat voertuigen tijdens het gebruik ervan aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. [...]”

- 18 Overweging 43 van richtlijn 2014/45 luidt:

„De geschiktheid voor gebruik in het verkeer van voertuigen heeft een direct effect op de verkeersveiligheid en moet derhalve periodiek worden gecontroleerd. [...]”

- 19 Artikel 4, lid 2, van deze richtlijn bepaalt:

„De technische controle wordt uitgevoerd door de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd of door een door deze lidstaat met deze taak belast publiek orgaan of door organen of instellingen die door die lidstaat zijn aangewezen en die onder toezicht van die lidstaat staan, met inbegrip van gemachtigde particuliere organen.”

Spaans recht

- 20 De artikelen 35 tot en met 37 van Ley 12/2008 de seguridad industrial (wet 12/2008 betreffende de veiligheid van industriële producten), die op 31 juli 2008 is aangenomen door het Catalaanse parlement (BOE nr. 204 van 23 augustus 2008, blz. 14194; hierna: „wet 12/2008”), luiden als volgt:

„Artikel 35. Funcies van de eigenaren van keuringsstations

De eigenaren van keuringsstations hebben de volgende functies:

- a) uitvoeren van de materiële technische controle van de voertuigen en van de onderdelen en accessoires van de voertuigen;
- b) opleggen – als voorzorgsmaatregel – van een verbod van het gebruik van de voertuigen die tijdens de keuring veiligheidsgebreken vertonen die een onmiddellijk gevaar opleveren.

[...]

Artikel 36. Eisen voor de eigenaren van keuringsstations

1. De eigenaren van keuringsstations moeten aan de volgende eisen voldoen om op het grondgebied van Catalonië werkzaam te kunnen zijn:

- a) zij moeten voldoen aan het ruimtelijk spreidingsplan voor keuringsstations, welk plan conform artikel 37, lid 2, door de regering [van Catalonië] kan worden vastgesteld;
- b) zij mogen per onderneming of groep van ondernemingen geen hoger marktaandeel bezitten dan per decreet wordt geregeld. Dit maximale marktaandeel is bedoeld om zeker te stellen dat geen eigenaar binnen een groep van keuringsstations meer diensten verricht dan de helft van het totaal aantal in Catalonië aanwezige teststraten. [...]

- c) zij moeten voldoen aan de minimale afstanden tussen keuringsstations van dezelfde onderneming of groep van ondernemingen, welke afstanden overeenkomstig artikel 37, lid 3, door de regering [van Catalonië] moeten worden vastgesteld;

[...]

Artikel 37. Vergunning voor de eigenaren van keuringsstations

1. Het is de taak van de Agencia Catalana de Seguridad Industrial (Catalaans bureau voor veiligheid van industriële producten) een vergunning te verlenen aan de eigenaren van keuringsstations. De vergunning, die voor elk station afzonderlijk geldt, moet worden verleend overeenkomstig de procedure die bij decreet is vastgesteld.

2. Om een goede dienstverlening met betrekking tot het bestaande wagenpark te verzekeren en de objectiviteit en de kwaliteit van de controle te garanderen, kan de regering [van Catalonië] per decreet het aantal benodigde keuringsstations en het aantal benodigde teststraten dat elk station moet hebben, bepalen, te berekenen op basis van het bestaande wagenpark, en de ligging van die stations bepalen door middel van een ruimtelijk spreidingsplan. [...]

3. Om een effectieve mededinging tussen de marktdeelnemers te garanderen, moet de regering [van Catalonië], per decreet, minimale afstanden vaststellen tussen stations van dezelfde onderneming of groep van ondernemingen. Deze afstanden moeten garanderen dat niet één enkele eigenaar binnen een regio de markt domineert, daarbij rekening houdend met de kenmerken van de verschillende vestigingsplaatsen van de keuringsstations.

[...]”

- 21 Met Decreto 30/2010, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial (decreet 30/2010 tot vaststelling van de uitvoeringsregeling van wet 12/2008 van 31 juli 2008 inzake de veiligheid van industriële producten), op 2 maart 2010 aangenomen door de Catalaanse regering, de Generalidad de Cataluña (hierna: „decreet 30/2010”), en Decreto 45/2010, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el periodo 2010-2014 (decreet 45/2010 tot vaststelling van het ruimtelijk spreidingsplan voor nieuwe keuringsstations in Catalonië voor de periode 2010-2014), door dezelfde regering aangenomen op 30 maart 2010 (hierna: „decreet 45/2010”), wordt uitvoering gegeven aan de bepalingen van wet 12/2008 met betrekking tot keuringsstations.
- 22 De artikelen 73 tot en met 75 van decreet 30/2010 luiden als volgt:

„Artikel 73

Aanpassing aan het ruimtelijk spreidingsplan en verzekering van de continuïteit

73.1 Teneinde een goede dienstverlening aan het publiek en een dienstverlening van controle conform de bestaande vraag en conform artikel 36, lid 1, onder a), van [wet 12/2008] te garanderen, moeten de eigenaren van keuringsstations zich aanpassen aan hetgeen in het geldende ruimtelijk spreidingsplan voor keuringsstations wordt bepaald.

[...]

Artikel 74

Maximaal marktaandeel

74.1 Krachtens artikel 36, lid 1, onder b), van [wet 12/2008] mag het marktaandeel van elke onderneming of groep van ondernemingen die een vergunning hebben om de technische controle van voertuigen in Catalonië te verrichten, niet groter zijn dan de helft van het totaal. [...]

74.2 Het marktaandeel wordt bepaald naar rato van het aantal teststraten waarvoor een vergunning voor vaste stations is afgegeven, waarover elke eigenaar beschikt, ten opzichte van het totaal aantal teststraten in Catalonië.

Artikel 75

Minimale afstanden

75.1 Teneinde overeenkomstig artikel 37, lid 3, van [wet 12/2008] en artikel 36, lid 1, onder c), van [wet 12/2008] een effectieve mededinging tussen de marktdeelnemers te garanderen, mogen de reële afstanden tussen keuringsstations waarvoor vergunning is verleend aan eenzelfde onderneming of groep van ondernemingen, niet minder zijn dan:

- a) 4 km tussen stations in gemeenten die bij de vergunningverlening door het Catalaans bureau voor de veiligheid van industriële producten meer dan 30 000 inwoners tellen;
- b) 20 km tussen stations in de rest van het grondgebied van Catalonië;
- c) 10 km tussen stations waarvan het ene ligt in een gemeente die bij de vergunningverlening meer dan 30 000 inwoners telt, en het andere in de rest van het grondgebied van Catalonië.

75.2 Onder reële afstand wordt in dit decreet verstaan de kortste afstand die bij de vergunningverlening door het Catalaans bureau voor de veiligheid van industriële producten moet worden afgelegd tussen het ene station en het andere, gebruikmakend van de bestaande openbare wegen.

75. 3 Voor het netwerk van de bij de inwerkingtreding van dit decreet reeds bestaande stations mag de in lid 1, onder a), vastgestelde afstand met maximaal 20 % worden verkleind.”

23 Volgens artikel 79, lid 1, onder c), van decreet 30/2010 kunnen de eigenaren van keuringsstations een rijverbod voor voertuigen opleggen in de door de toepasselijke wetgeving voorziene omstandigheden, in overeenstemming met de instructies en procedures die zijn goedgekeurd door het Catalaans bureau voor de veiligheid van industriële producten.

24 De considerans van decreet 45/2010 luidt als volgt:

„[...] Het is noodzakelijk het keuringsaanbod aan de bestaande vraag aan te passen, zowel in verband met de dekking in de gebieden waar op dit moment een te gering aanbod bestaat, met het doel de diensten naar de gebruiker te brengen, als om het tekort in de bestaande dienstverlening te verminderen in gebieden die worden bestreken door keuringsstations die te veel aanvragen krijgen en waarvoor een langere wachttijd bestaat.

Door de specifieke territoriale kenmerken van de keuring moet worden vermeden dat het aanbod, om redenen die puur economisch van aard zijn, zich te zeer in een bepaald gebied concentreert, ten koste van andere gedeelten van het grondgebied die, omdat zij een kleiner wagenpark hebben, niet worden bediend, met het bijbehorende nadeel voor de gebruikers. Bovendien kan in de gebieden waar, door

een hogere dichtheid van voertuigen, de vraag groter is, een hoge concentratie van keuringsstations ertoe leiden dat de marktdeelnemers elkaar beconcurreren door lagere eisen te stellen en dat de kwaliteit van de diensten daardoor vermindert.”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 25 Op 5 mei 2010 heeft OCA, één van de Spaanse marktdeelnemers die zich met de technische controle van voertuigen bezighouden, bij de bestuurskamer van het Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (hooggerechtshof van Catalonië) beroep ingesteld strekkende tot gedeeltelijke nietigverklaring van decreet 30/2010 en tot nietigverklaring van decreet 45/2010 in zijn geheel, stellende dat de voor de marktdeelnemers die toezien op de veiligheid van industriële producten geldende regelgeving op grond waarvan een vergunningstelsel wordt gehanteerd, en het vaststellen van de aan dat vergunningstelsel verbonden voorwaarden en verplichtingen in strijd zijn met de dienstenrichtlijn.
- 26 Vier andere marktdeelnemers die zich met de technische controle van voertuigen bezighouden, namelijk Itevelesa, Applus, Certio en ATI, en de Generalidad de Cataluña hebben stukken ingediend ter ondersteuning van de rechtmatigheid van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde decreten.
- 27 Bij arrest van 25 april 2012 heeft het Tribunal Superior de Justicia de Cataluña het ingestelde beroep toegewezen en de bepalingen van decreet 30/2010 met betrekking tot het vergunningstelsel voor eigenaren van keuringsstations en tevens decreet 45/2010 in zijn geheel nietig verklaard op de grond dat het vergunningstelsel in strijd was met Ley 17/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (wet 17/2009 inzake de vrije toegang tot en uitoefening van diensten) van 23 november 2009 waarmee de dienstenrichtlijn in Spaans recht is omgezet.
- 28 Itevelesa, Applus, Certio en ATI hebben elk tegen dat arrest cassatieberoep ingesteld bij het Tribunal Supremo. Het Tribunal Supremo heeft het verzoek van de Generalidad de Cataluña ingewilligd om als belanghebbende bij de procedure te worden aangemerkt in de hoedanigheid van verweerder.
- 29 In de cassatieberoepen twijfelt de verwijzende rechter over de vraag of de dienstenrichtlijn van toepassing is op de technische controle van voertuigen, omdat artikel 2, lid 2, onder d), van die richtlijn zijns inziens op twee verschillende manieren kan worden uitgelegd. Volgens een eerste interpretatie is bij keuringsstations sprake van verkeersveiligheid, zodat dergelijke inrichtingen onder het gemeenschappelijk vervoerbeleid vallen. Volgens een tweede interpretatie gaat het bij de technische controle van voertuigen, die door particuliere bedrijven wordt verricht tegen betaling van een vergoeding door de gebruiker van die dienst, om certificering, tests en controle, welke diensten volgens overweging 33 van de richtlijn binnen het bereik daarvan vallen.
- 30 Verder vraagt de verwijzende rechter zich af of er bij de bevoegdheid van de eigenaren van keuringsstations om als voorzorgsmaatregel te besluiten tot een rijverbod voor voertuigen, sprake is van „activiteiten in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag” in de zin van artikel 2, lid 2, onder i), van de dienstenrichtlijn.
- 31 Hij vraagt zich ook af hoe deze richtlijn zich verhoudt tot richtlijn 2009/40, zodat beoordeeld kan worden of een vergunningstelsel mag worden gehanteerd voor de toegang tot het verrichten van de technische controle. In dit verband wordt verwezen naar het arrest Commissie/Portugal (C-438/08, EU:C:2009:651), waarin het Hof heeft geoordeeld dat richtlijn 2009/40 geen bepalingen inzake de toegang tot het verrichten van voertuigkeuringen bevat.
- 32 Ten slotte heeft de verwijzende rechter twijfels omtrent de verplichting die op de eigenaren van keuringsstations rust ingevolge het door de nationale regelgeving ingevoerde vergunningstelsel en op grond waarvan zij zich moeten houden aan het ruimtelijk spreidingsplan dat, vanwege de noodzaak om te zorgen voor een adequate territoriale dekking, een hoge kwaliteit van dienstverlening en

mededinging tussen de marktdeelnemers, het aantal keuringsstations beperkt op basis van twee criteria, namelijk het vereiste van een minimale afstand tussen keuringsstations van eenzelfde onderneming of groep van ondernemingen en het verbod op het hebben van een marktaandeel van meer dan 50 %. Volgens de Catalaanse mededingingsautoriteit vinden deze criteria geen rechtvaardiging in dwingende redenen van algemeen belang en is het ruimtelijk spreidingsplan een ongerechtvaardigde beperking van de mededinging omdat de toegang van nieuwe marktdeelnemers wordt beperkt, aldus de verwijzende rechter.

33 Daarop heeft het Tribunal Supremo de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

- „1) Sluit artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn, activiteiten van technische controle van voertuigen van de toepassing van die richtlijn uit wanneer die, overeenkomstig de nationale regels, worden verricht door particuliere bedrijven onder het toezicht van de overheid van een lidstaat?
- 2) Als het antwoord op die vraag ontkennend is (dat wil zeggen als de activiteiten van technische controle van voertuigen in beginsel binnen de werkingssfeer van de dienstenrichtlijn vallen), kan dan de uitsluitingsgrond van artikel 2, lid 2, onder i), van die richtlijn worden toegepast op grond dat de particuliere bedrijven die deze dienst verrichten bevoegd zijn om, als voorzorgsmaatregel, te besluiten tot een rijverbod voor voertuigen die zodanige veiligheidsgebreken vertonen dat het rijden ermee een onmiddellijk gevaar zou opleveren?
- 3) Als de dienstenrichtlijn op de activiteiten van technische controle van voertuigen van toepassing is, maakt dan de uitlegging ervan in samenhang met artikel 2 van richtlijn 2009/40 het in elk geval mogelijk die activiteiten afhankelijk te stellen van een voorafgaande vergunning van de overheid? Is de inhoud van punt 26 van het arrest Commissie/Portugal (C-438/08, EU:C:2009:651) van invloed op dat antwoord?
- 4) Is een nationale regeling die het aantal vergunningen voor de vestiging van stations voor de technische controle van voertuigen afhankelijk stelt van de inhoud van een ruimtelijk spreidingsplan waarin, als rechtvaardigingsgronden voor een kwantitatieve beperking, de garantie van een adequate territoriale dekking, kwaliteitsborging van de dienst en bevordering van mededinging tussen de marktdeelnemers worden genoemd, daaronder begrepen elementen van economische planning, verenigbaar met de artikelen 10 en 14 van de dienstenrichtlijn of, als die richtlijn niet van toepassing is, met artikel 49 VWEU?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Bevoegdheid van het Hof

- 34 Applus en ATI betwisten de ontvankelijkheid van het verzoek om een prejudiciële beslissing, stellende dat het hoofdgeding geen grensoverschrijdende aspecten bevat en een zuiver interne situatie betreft.
- 35 Dienaangaande moet in herinnering worden gebracht dat een nationale regeling als in het hoofdgeding – die volgens de bewoordingen ervan zonder onderscheid van toepassing is op Spaanse burgers en op burgers van de andere lidstaten – in het algemeen slechts onder de bepalingen inzake de in het VWEU gewaarborgde fundamentele vrijheden kan vallen voor zover zij van toepassing is op situaties die een verband vertonen met het handelsverkeer tussen de lidstaten (zie in die zin arrest Sokoll-Seebacher, C-367/12, EU:C:2014:68, punt 10 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

- 36 In casu kan geenszins worden uitgesloten dat ondernemingen die in andere lidstaten dan het Koninkrijk Spanje zijn gevestigd, interesse hadden of hebben om in deze lidstaat de technische controle van voertuigen te verrichten.
- 37 Derhalve is het verzoek om een prejudiciële beslissing ontvankelijk.

Ten gronde

Eerste vraag

- 38 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of de dienstenrichtlijn van toepassing is op de technische controle van voertuigen.
- 39 Om te beginnen moet in herinnering worden geroepen dat volgens artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn deze richtlijn niet van toepassing is op „diensten op het gebied van vervoer, met inbegrip van havendiensten, die onder de werkingssfeer van titel [VI] van het [VWEU] vallen”.
- 40 Het begrip „diensten op het gebied van vervoer” als bedoeld in die bepaling wordt niet expliciet omschreven in de dienstenrichtlijn, zodat bepaald moet worden welke strekking dat begrip heeft.
- 41 In de eerste plaats moet er met betrekking tot de formulering van artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn op worden gewezen dat in alle taalversies behalve de Duitse er bewoordingen worden gebruikt, namelijk „diensten op het gebied van vervoer”, die een ruimere strekking hebben dan het begrip „vervoerdiensten” dat in overweging 21 van de richtlijn wordt gebruikt ter aanduiding van „stadsvervoer, taxi’s, ambulances en havendiensten”.
- 42 Ten aanzien van verschillen tussen taalversies is het vaste rechtspraak dat de in een van de taalversies van een Unierechtelijke bepaling gebruikte formulering niet als enige grondslag voor de uitlegging van die bepaling kan dienen of voorrang kan hebben boven de andere taalversies. Bepalingen van Unierecht moeten immers uniform worden uitgelegd en toegepast in het licht van de tekst in alle talen van de Unie. Wanneer de taalversies van een Unierechtelijke bepaling onderling afwijken, moet bij de uitlegging van de betrokken bepaling worden gelet op de algemene opzet en de doelstelling van de regeling waarvan zij een onderdeel vormt (zie arrest *Kurcums Metal*, C-558/11, EU:C:2012:721, punt 48 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 43 Zoals in punt 41 van het onderhavige arrest is vermeld, is in alle taalversies van artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn behalve de Duitse expliciet sprake van „diensten op het gebied van vervoer”, welke bewoordingen zijn bedoeld om te worden toegepast. Deze conclusie vindt steun in de algemene opzet en doelstelling van die bepaling.
- 44 Blijkens de totstandkomingsgeschiedenis van de dienstenrichtlijn is de uitsluiting van „diensten in de vervoerssector” immers met opzet geformuleerd op een manier waarmee aansluiting wordt gezocht bij de bewoordingen van artikel 51 EG, thans artikel 58 VWEU, waarvan lid 1 luidt dat „[h]et vrije verkeer van de diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer”.
- 45 Uit het gebruik van de bewoordingen „diensten op het gebied van vervoer” blijkt dus de wil van de wetgever van de Europese Unie om de in artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn genoemde uitsluiting niet uitsluitend te beperken tot de vervoersmiddelen als zodanig.

- 46 Hieruit volgt dat deze uitsluiting, zoals de advocaat-generaal in punt 28 van zijn conclusie heeft opgemerkt, aldus moet worden uitgelegd dat niet alleen de fysieke activiteit van het verplaatsen van personen of goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een voertuig, vaartuig of luchtvaartuig daaronder valt, maar ook de daaraan inherent verbonden diensten.
- 47 Het is juist dat de technische controle van voertuigen een dienst is die met betrekking tot vervoer ondersteunend is. Het gaat echter om een noodzakelijk vereiste voor het verrichten van de hoofdactiviteit, namelijk het vervoer, zoals volgt uit het streven naar verkeersveiligheid dat ten grondslag ligt aan de technische controle van voertuigen.
- 48 In de tweede plaats moet erop worden gewezen dat deze uitlegging steun vindt in het doel van richtlijn 2009/40 die ziet op de technische controle van voertuigen en die, zoals het Hof in het arrest Commissie/Portugal (C-438/08, EU:C:2009:651, punt 26) heeft geoordeeld, weliswaar geen bepalingen inzake de toegang tot het verrichten van de technische controle van voertuigen bevat, maar vastlegt wat een dergelijke controle behelst en, zoals is vermeld in overweging 2, expliciet beoogt de verkeersveiligheid te waarborgen. Dat doel komt ook uitdrukkelijk naar voren uit de overwegingen 3 en 43 van richtlijn 2014/45, die in de plaats is gekomen van richtlijn 2009/40.
- 49 Vastgesteld moet worden dat de richtlijnen 2009/40 en 2014/45 zijn vastgesteld op grond van artikel 71 EG respectievelijk artikel 91 VWEU, welke beide bepalingen in de genoemde Verdragen zijn opgenomen in de titel „Vervoer” en de rechtsgrondslag vormen die het de Uniewetgever expliciet mogelijk maakt over te gaan tot vaststelling van „maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren”. Uit de totstandkomingsgeschiedenis van de dienstenrichtlijn volgt dat de Uniewetgever wilde dat diensten die worden geregeld in op grond van artikel 71 EG vastgestelde bepalingen, worden uitgesloten van de werkingssfeer van die richtlijn.
- 50 De technische controle van voertuigen is dus aan te merken als „diensten op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn.
- 51 Voor zover de verwijzende rechter erop wijst dat de technische controle kan worden gekwalificeerd onder de noemer certificering en tests, moet worden vastgesteld dat de omstandigheid dat certificering en tests volgens overweging 33 van de dienstenrichtlijn onder die richtlijn vallen, niet afdoet, zoals de advocaat-generaal in punt 32 van zijn conclusie heeft opgemerkt, aan de algemene uitsluiting van diensten op het gebied van vervoer van de werkingssfeer van de richtlijn.
- 52 De dienstenrichtlijn is dus niet van toepassing op de werkzaamheden van keuringsstations, welke werkzaamheden volgens artikel 58, lid 1, VWEU evenmin onder de bepalingen van het VWEU betreffende het vrij verrichten van diensten vallen aangezien er sprake is van diensten op het gebied van vervoer.
- 53 Bijgevolg moet de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling worden beoordeeld in het licht van de bepalingen van het VWEU inzake de vrijheid van vestiging. Deze bepalingen zijn rechtstreeks van toepassing op vervoer, en niet via de op vervoer betrekking hebbende titel van dat Verdrag (zie in die zin arrest Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punt 33).
- 54 Gelet op het voorgaande moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn aldus moet worden uitgelegd dat de technische controle van voertuigen is uitgesloten van de werkingssfeer van die richtlijn.

Tweede vraag

- 55 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of artikel 51, eerste alinea, VWEU aldus moet worden uitgelegd dat er, gelet op de bevoegdheid van de eigenaren van keuringsstations om een rijverbod op te leggen wanneer voertuigen bij de keuring veiligheidsgebreken vertonen die een onmiddellijk gevaar opleveren, bij de werkzaamheden van keuringsstations als bedoeld in de in Catalonië geldende wettelijke regeling, sprake is van werkzaamheden ter uitoefening van het openbaar gezag in de zin van die bepaling.
- 56 Om te beginnen is het zo dat het Hof met betrekking tot de werkzaamheden van keuringsstations die in Portugal door particuliere organisaties worden verricht, reeds heeft geoordeeld dat het besluit om de technische controle al dan niet te certificeren niet voortvloeit uit een eigen beslissingsautonomie bij de uitoefening van bevoegdheden van openbaar gezag en wordt genomen onder staatstoezicht (zie arrest Commissie/Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, punt 41). Voorts heeft het Hof erop gewezen dat deze particuliere organisaties in het kader van hun activiteiten geen bevoegdheden tot uitoefening van dwang hebben, aangezien de sancties bij niet-naleving van de regels inzake voertuiginspectie onder de bevoegdheid vallen van de politie- en gerechtelijke autoriteiten (zie arrest Commissie/Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, punt 44).
- 57 In casu moet erop worden gewezen dat artikel 2 van richtlijn 2009/40 uitdrukkelijk bepaalt dat als lidstaten ervoor kiezen om de technische controle op te dragen aan particuliere organisaties, deze organisaties onder rechtstreeks toezicht van de staat dienen te staan.
- 58 De betrokken nationale regeling voorziet juist in overheidstoezicht, aangezien volgens artikel 79, lid 1, onder c), van decreet 30/2010 slechts een rijverbod voor voertuigen kan worden opgelegd „in de door de toepasselijke wetgeving voorziene omstandigheden, in overeenstemming met de instructies en procedures die zijn goedgekeurd door het Catalaans bureau voor de veiligheid van industriële producten”.
- 59 Voorts moet, gelet op de gegevens die de verwijzende rechter heeft verstrekt in antwoord op een verzoek om verduidelijkingen dat het Hof op grond van artikel 101 van zijn Reglement voor de procesvoering had gedaan, worden vastgesteld dat de eigenaar van een voertuig dat een rijverbod heeft gekregen, bezwaar kan maken bij een technisch inspecteur, een overheidsfunctionaris die belast is met het toezicht op keuringsstations, en dat de technisch inspecteur bevoegd is om het verbod te vernietigen. Daarnaast is het zo dat als de eigenaar van het voertuig zich tegen het rijverbod voor dat voertuig verzet, slechts de verkeers- en politieautoriteiten van de Generalidad de Cataluña (fysieke) dwangmaatregelen kunnen nemen.
- 60 De bevoegdheid van de eigenaren van keuringsstations om een rijverbod voor voertuigen op te leggen wanneer er sprake is van gebreken die een onmiddellijk gevaar opleveren, staat dus onder toezicht van de bevoegde autoriteiten en gaat niet gepaard met bevoegdheden tot uitoefening van (fysieke) dwang. Hieruit volgt dat die bevoegdheid niet kan worden aangemerkt als een bevoegdheid waarmee als zodanig rechtstreeks en specifiek aan de uitoefening van het openbaar gezag wordt deelgenomen.
- 61 Uit het voorgaande volgt dat artikel 51, eerste alinea, VWEU aldus moet worden uitgelegd dat er bij de werkzaamheden van keuringsstations als bedoeld in de in het hoofdgeding aan de orde zijnde wettelijke regeling, geen sprake is van werkzaamheden ter uitoefening van het openbaar gezag in de zin van die bepaling, ook al zijn de eigenaren van keuringsstations bevoegd om een rijverbod op te leggen wanneer voertuigen bij de keuring veiligheidsgebreken vertonen die een onmiddellijk gevaar opleveren.

Derde en vierde vraag

- 62 Met zijn derde en zijn vierde vraag, die gezamenlijk moeten worden behandeld, wenst de verwijzende rechter te vernemen of artikel 49 VWEU zich verzet tegen een nationale regeling als in het hoofdgeding, waarbij de technische controle van voertuigen alleen mag worden verricht door marktdeelnemers met een vergunning en slechts een vergunning wordt afgegeven indien wordt voldaan aan de eis dat die marktdeelnemers zich houden aan een ruimtelijk spreidingsplan waarbij sprake is van een minimale afstand en een maximaal marktaandeel.
- 63 In de eerste plaats heeft het Hof met betrekking tot de vergunningsverplichting die geldt voor het verrichten van de technische controle van voertuigen, reeds de gelegenheid gehad erop te wijzen dat richtlijn 2009/40 geen bepalingen bevat omtrent de voorwaarden die worden gesteld om toegang te hebben tot dergelijke werkzaamheden (zie in die zin arrest Commissie/Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, punt 26).
- 64 Bij gebreke van harmonisatie blijven de lidstaten bevoegd om die voorwaarden vast te stellen, maar zij dienen wel hun bevoegdheden ter zake uit te oefenen met inachtneming van de door het VWEU gewaarborgde fundamentele vrijheden (zie in die zin arrest Nasiopoulos, C-575/11, EU:C:2013:430, punt 20 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 65 Vastgesteld moet worden dat deze bevoegdheid van de lidstaten expliciet wordt bevestigd in artikel 2 van richtlijn 2009/40, dat bepaalt dat de technische controle van voertuigen kan worden uitgevoerd door naar behoren geautoriseerde particuliere organen of instellingen die door de staat zijn aangewezen en die onder toezicht van de staat staan.
- 66 Het Unierecht verzet zich er dus weliswaar niet tegen dat een lidstaat een vergunningsverplichting instelt voor het verrichten van de technische controle van voertuigen, maar dat neemt niet weg dat een dergelijk vergunningstelsel zich moet verdragen met het Unierecht en in het bijzonder met artikel 49 VWEU, zoals in punt 64 van het onderhavige arrest is aangegeven.
- 67 Het is immers vaste rechtspraak van het Hof dat artikel 49 VWEU zich verzet tegen beperkingen van de vrijheid van vestiging, dus tegen alle nationale maatregelen die de uitoefening van de in het VWEU gewaarborgde vrijheid van vestiging door de burgers van de Unie kunnen belemmeren of minder aantrekkelijk kunnen maken. Het begrip beperking omvat de door een lidstaat genomen maatregelen die, hoewel zij zonder onderscheid toepasselijk zijn, de toegang tot de markt voor ondernemingen van andere lidstaten ongunstig beïnvloeden en dus de handel binnen de Unie belemmeren (zie in die zin arrest SOA Nazionale Costruttori, C-327/12, EU:C:2013:827, punt 45 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 68 In casu wordt volgens de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling slechts een vergunning afgegeven indien wordt voldaan aan de eisen dat de keuringsstations van eenzelfde onderneming of groep ondernemingen bepaalde minimale afstanden aanhouden en geen marktaandeel van meer dan 50 % hebben.
- 69 Vastgesteld moet dus worden dat, gelet op de in punt 67 van het onderhavige arrest aangehaalde rechtspraak, dergelijke voorschriften kunnen belemmeren en minder aantrekkelijk kunnen maken dat marktdeelnemers uit andere lidstaten hun werkzaamheden op het Catalaanse grondgebied verrichten via een vaste inrichting.
- 70 De betrokken regeling levert dus beperking van de vrijheid van vestiging in de zin van artikel 49 VWEU op.
- 71 Derhalve dient in de tweede plaats te worden nagegaan of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bepalingen objectief gerechtvaardigd kunnen zijn.

- 72 Volgens vaste rechtspraak van het Hof kunnen beperkingen van de vrijheid van vestiging die zonder discriminatie op grond van nationaliteit van toepassing zijn, immers hun rechtvaardiging vinden in dwingende redenen van algemeen belang, op voorwaarde dat zij geschikt zijn om de verwezenlijking van het nagestreefde doel te waarborgen en niet verder gaan dan noodzakelijk is om dat doel te bereiken (zie in die zin arrest *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, punt 33 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 73 In het hoofdgeding moet ten eerste worden vastgesteld dat de aan de orde zijnde nationale regeling zonder onderscheid geldt voor alle marktdeelnemers.
- 74 Wat ten tweede de met die regeling beoogde doelen betreft, stellen de Generalidad de Cataluña en de Spaanse regering dat de regeling zorgt voor een adequate territoriale dekking, een hoge kwaliteit van dienstverlening waarborgt en de mededinging bevordert, en dus, zoals expliciet blijkt uit de considerans van decreet 45/2010, zowel gericht is op bescherming van de consument als op verkeersveiligheid. Volgens vaste rechtspraak van het Hof zijn de bescherming van de consument (zie in die zin arresten *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, punt 50, en *Essent e.a.*, C-105/12–C-107/12, EU:C:2013:677, punt 58) en de noodzaak om de verkeersveiligheid te garanderen (arrest *Commissie/Portugal*, C-438/08, EU:C:2009:651, punt 48 en aldaar aangehaalde rechtspraak) dwingende redenen van algemeen belang die beperkingen van de vrijheid van vestiging kunnen rechtvaardigen.
- 75 Ten derde moet dus worden beoordeeld of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde beperkende eisen die in punt 68 van het onderhavige arrest zijn genoemd, geschikt zijn om de verwezenlijking van de beoogde doelen te waarborgen en niet verder gaan dan noodzakelijk is om die doelen te bereiken.
- 76 Met name moet worden nagegaan of de wijze waarop de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling die doelen beoogt te bereiken, geen gebrek aan samenhang vertoont. Volgens de rechtspraak van het Hof zijn de verschillende voorschriften en de nationale wettelijke regeling in haar geheel immers slechts geschikt om de verwezenlijking van het beoogde doel te waarborgen wanneer die verwezenlijking waarlijk coherent en systematisch wordt nagestreefd (zie in die zin arrest *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, punt 47 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 77 Het staat in laatste instantie aan de nationale rechter, die bij uitsluiting bevoegd is om de feiten van het hoofdgeding te beoordelen en het nationale recht uit te leggen, om uit te maken of en in hoeverre dat recht aan die vereisten voldoet. Wel is het Hof, dat de verwijzende rechter een nuttig antwoord dient te verschaffen, bevoegd om op basis van de stukken van het hoofdgeding en de bij hem ingediende schriftelijke en mondelinge opmerkingen aanwijzingen te geven die de nationale rechter in staat kunnen stellen uitspraak te doen (arrest *Sokoll-Seebacher*, C-367/12, EU:C:2014:68, punt 40 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 78 In casu wordt gesteld dat de eerste eis, die volgens artikel 75, lid 1, van decreet 30/2010 inhoudt dat er tussen keuringsstations minimale afstanden gelden, als doel heeft marktdeelnemers aan te moedigen om zich in afgelegen gebieden binnen het grondgebied te vestigen, welk doel naar voren komt in de considerans van decreet 45/2010. Aan de hand van de aan het Hof overgelegde informatie wordt echter geenszins aangetoond dat een dergelijke eis voor zover daarbij minimale afstanden worden opgelegd tussen keuringsstations van eenzelfde onderneming of groep ondernemingen, en niet tussen keuringsstations van concurrerende ondernemingen, het als zodanig mogelijk maakt om aan dat doel te voldoen, temeer daar de Generalidad de Cataluña ter terechtzitting niet heeft aangegeven of marktdeelnemers verplicht zijn zich in die afgelegen gebieden te vestigen.
- 79 Met betrekking tot de tweede eis dat marktdeelnemers op de markt voor voertuigkeuringen geen marktaandeel van meer dan 50 % mogen hebben, volgt uit de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling dat deze eis is gericht op kwaliteitsborging van de technische controle en daarmee op bescherming van de consument.

- 80 Een dergelijke eis kan gevolgen hebben voor de reeds bestaande activiteiten van de keuringsstations in Catalonië en voor de marktstructuur, zodat hij bij voorbaat niet bijdraagt aan de bescherming van de consument.
- 81 Met betrekking tot het doel te zorgen voor een hoge kwaliteit van dienstverlening moet worden geoordeeld dat de technische controle van voertuigen, zoals de advocaat-generaal in punt 75 van zijn conclusie heeft opgemerkt, inhoudelijk op het niveau van de Unie is geharmoniseerd.
- 82 Artikel 1, lid 2, van richtlijn 2009/40, gelezen in samenhang met de bijlagen I en II bij die richtlijn, voorziet immers in een duidelijk omschreven kader voor de te controleren voertuigen, de frequentie van de controle en de verplicht te controleren punten, waardoor er, zoals in wezen wordt aangegeven in overweging 26 van die richtlijn, sprake is van een kwaliteitsstandaard voor de technische controle van voertuigen in de Unie. Dit kader omvat volgens overweging 5 van de richtlijn minimale normen en methoden, waarmee rekening moet worden gehouden bij de evenredigheidsstoetsing.
- 83 Het staat dus aan de verwijzende rechter om na te gaan of de twee eisen die in de in het hoofdgeding aan de orde zijnde regeling worden gesteld om de technische controle van voertuigen te mogen verrichten, geschikt zijn om coherent en systematisch de beoogde consumentenbescherming en verkeersveiligheid te bereiken.
- 84 Gelet op de voorgaande overwegingen dient op de derde en de vierde vraag te worden geantwoord dat artikel 49 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling als in het hoofdgeding, waarbij een onderneming of groep ondernemingen slechts een vergunning voor een keuringsstation krijgt indien er tussen dat keuringsstation en de aan die onderneming of groep ondernemingen toebehorende keuringsstations waarvoor reeds een vergunning is verleend, een minimale afstand is en de onderneming of groep ondernemingen in het geval van vergunningverlening geen marktaandeel van meer dan 50 % heeft, tenzij wordt aangetoond, hetgeen ter beoordeling staat van de verwijzende rechter, dat die voorwaarden daadwerkelijk geschikt zijn om de beoogde consumentenbescherming en verkeersveiligheid mogelijk te maken en niet verder gaan dan daarvoor noodzakelijk is.

Kosten

- 85 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Tweede kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt moet aldus worden uitgelegd dat de technische controle van voertuigen is uitgesloten van de werkingssfeer van die richtlijn.**
- 2) **Artikel 51, eerste alinea, VWEU moet aldus worden uitgelegd dat er bij de werkzaamheden van keuringsstations als bedoeld in de in het hoofdgeding aan de orde zijnde wettelijke regeling, geen sprake is van werkzaamheden ter uitoefening van het openbaar gezag in de zin van die bepaling, ook al zijn de eigenaren van keuringsstations bevoegd om een rijverbod op te leggen wanneer voertuigen bij de keuring veiligheidsgebreken vertonen die een onmiddellijk gevaar opleveren.**

- 3) Artikel 49 VWEU moet aldus worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling als in het hoofdgeding, waarbij een onderneming of groep ondernemingen slechts een vergunning voor een keuringsstation krijgt indien er tussen dat keuringsstation en de aan die onderneming of groep ondernemingen toebehorende keuringsstations waarvoor reeds een vergunning is verleend, een minimale afstand is en de onderneming of groep ondernemingen in het geval van vergunningverlening geen marktaandeel van meer dan 50 % heeft, tenzij wordt aangetoond, hetgeen ter beoordeling staat van de verwijzende rechter, dat die voorwaarden daadwerkelijk geschikt zijn om de beoogde consumentenbescherming en verkeersveiligheid mogelijk te maken en niet verder gaan dan daarvoor noodzakelijk is.

ondertekeningen