UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

6 päivänä syyskuuta 2012 *

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen — Direktiivi 1999/37/EY — Ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjat — Toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyt ajoneuvot — Omistajanvaihdos — Katsastusvelvollisuus — Vaatimustenmukaisuustodistuksen vaatiminen esitettäväksi — Toisessa jäsenvaltiossa suoritettu katsastus — Tunnustamatta jättäminen — Oikeuttamisperusteita ei ole

Asiassa C-150/11,

jossa on kyse SEUT 258 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 28.3.2011,

Euroopan komissio, asiamiehinään O. Beynet ja A. Marghelis, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Belgian kuningaskunta, asiamiehinään T. Materne ja J.-C. Halleux, avustajinaan avocat F. Libert ja avocat S. Rodrigues,

vastaajana,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. N. Cunha Rodrigues sekä tuomarit U. Lõhmus (esittelevä tuomari), A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev ja C. G. Fernlund,

julkisasiamies: P. Mengozzi,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 29.3.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

tuomion

1 Euroopan komissio vaatii kanteellaan unionin tuomioistuinta toteamaan, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29.4.1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY (EYVL L 138, s. 57), sellaisena kuin se on muutettuna 20.11.2006 annetulla neuvoston direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, s. 344; jäljempänä direktiivi 1999/37), ja SEUT 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on vaatinut rekisteröintitodistuksen lisäksi vaatimustenmukaisuustodistusta rekisteröintiä edeltävää katsastusta varten sellaisilta ajoneuvoilta, jotka on aiemmin rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, ja koska se on edellyttänyt, että toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyt ajoneuvot on katsastettava ennen rekisteröintiä, ottamatta tässä yhteydessä huomioon toisessa jäsenvaltiossa suoritetun katsastuksen tuloksia.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin säännöstö

Direktiivi 1999/37

2 Direktiivin 1999/37 johdanto-osan ensimmäisessä, kolmannessa, viidennessä, kuudennessa ja yhdeksännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”1) yhteisö on toteuttanut tiettyjä toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on toteuttaa sisämarkkinat, jotka käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääomien vapaa liikkuvuus taataan perustamissopimuksen määräysten mukaisesti,

– –

3) rekisteröintitodistuksen ulkoasun ja sisällön yhdenmukaistaminen helpottaa sen ymmärtämistä ja edistää siten jossakin jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta muiden jäsenvaltioiden tieliikenteessä,

– –

5) kaikki jäsenvaltiot vaativat toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröinnin välttämättömänä edellytyksenä todistuksen, joka osoittaa kyseisen rekisteröinnin sekä ajoneuvon tekniset ominaisuudet,

6) rekisteröintitodistuksen ulkoasun ja sisällön yhdenmukaistaminen helpottaa toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityjen ajoneuvojen käyttöön ottoa uudelleen ja edistää sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa,

– –

9) petosten ja varastettujen autojen laittoman kaupan torjuntaan tarkoitettujen tarkastusten helpottamiseksi on tarpeen tehdä tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä tehokkaan tietojen vaihtojärjestelmän avulla.”

3 Kyseisen direktiivin 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tätä direktiiviä sovelletaan niihin asiakirjoihin, joita jäsenvaltiot antavat ajoneuvoja rekisteröitäessä.

Tämä direktiivi ei rajoita jäsenvaltioiden oikeutta käyttää ajoneuvojen väliaikaiseen rekisteröintiin asiakirjoja, jotka eivät mahdollisesti kaikilta osin vastaa tämän direktiivin vaatimuksia.”

4 Saman direktiivin 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä jonkin jäsenvaltion antama rekisteröintitodistus on tunnustettava muissa jäsenvaltioissa tunnistettaessa ajoneuvoa kansainvälisessä liikenteessä tai sen toisessa jäsenvaltiossa tehtävän uuden rekisteröinnin yhteydessä.”

Direktiivi 2009/40/EY

5 Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta 6.5.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/40/EY (EUVL L 141, s. 12) on tullut voimaan 26.6.2009, ja sillä on korvattu moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20.12.1996 annettu neuvoston direktiivi 96/96/EY (EYVL L 46, s. 1), johon komissio on viitannut oikeudenkäyntiä edeltäneen menettelyn aikana. Koska perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättymispäivä on ollut 9.12.2009, käsiteltävänä olevaan kanteeseen sovellettava direktiivi on direktiivi 2009/40. Kuten direktiivin 2009/40 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa on tältä osin todettu, kyseisellä direktiivillä on selkeyden vuoksi laadittu uudelleen direktiivin 96/96 teksti, mutta käsiteltävän asian kannalta merkityksellisiä säännöksiä ei ole muutettu.

6 Direktiivin 2009/40 johdanto-osan 2, 5, 10–12 ja 26 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(2) Yhteisen liikennepolitiikan mukaisesti tieliikenteen on sujuttava yhteisössä sekä turvallisuuden että jäsenvaltioissa toimivien liikenteenharjoittajien kilpailuedellytysten kannalta mahdollisimman edullisissa olosuhteissa.

– –

(5) Tässä direktiivissä lueteltujen kohteiden tarkastamiseen käytettävät yhteisön vähimmäisstandardit ja -menetelmät olisi sen vuoksi määriteltävä erityisdirektiiveissä.

– –

(10) Tämä direktiivi koskisi jarrujärjestelmien osalta pääasiassa ajoneuvoja, jotka on hyväksytty tiettyjen ajoneuvoluokkien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen jarrulaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin 71/320/ETY [(EYVL L 202, s. 37)] mukaisesti, vaikka tunnustetaan, että tietyt ajoneuvotyypit on hyväksytty mainitun direktiivin vaatimuksista mahdollisesti poikkeavien kansallisten standardien mukaisesti.

(11) Jäsenvaltiot voivat laajentaa jarrujen tarkastukset koskemaan muita kuin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoluokkia tai tarkastettavia kohteita.

(12) Jäsenvaltiot voivat säätää jarrujärjestelmille tiukempia tarkastusperusteita tai lisätä tarkastuskertoja.

– –

(26) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa suunnitellun toiminnan tavoitteita, joita ovat katsastuksia koskevan sääntelyn yhdenmukaistaminen, liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymisen estäminen ja ajoneuvojen asianmukaisen katsastamisen ja huoltamisen takaaminen, vaan ne voidaan suunnitellun toimen laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten

yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.”

7 Direktiivin 2009/40 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet sen todistamiseksi, että ajoneuvo on hyväksytty vähintään tämän direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa.

Näistä toimenpiteistä on ilmoitettava muille jäsenvaltioille ja komissiolle.

2. Jäsenvaltiossa annettu todistus siitä, että kyseisen jäsenvaltion alueella rekisteröity moottoriajoneuvo ja sen perävaunu tai puoliperävaunu on hyväksytty vähintään tämän direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa, on jokaisen muun jäsenvaltion tunnustettava samoin perustein kuin jos kyseinen valtio olisi antanut tämän todistuksen.

3. Jäsenvaltioiden on sovellettava soveltuvia menettelyjä sen varmistamiseksi, siinä määrin kuin se on mahdollista, että niiden alueella rekisteröityjen ajoneuvojen jarrutustehot vastaavat tässä direktiivissä esitettyjä vaatimuksia.”

8 Direktiivin 2009/40 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Liitteiden I ja II määräyksistä riippumatta jäsenvaltiot voivat:

a) aikaistaa ensimmäisen pakollisen katsastuksen määräaikaa ja tarvittaessa vaatia, että ajoneuvo määrätään katsastettavaksi ennen rekisteröintiä;

– –

d) lisätä tarkastettavia kohteita;

– –

f) määrätä erityisiä lisäkatsastuksia;

g) asettaa alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen jarrujärjestelmille liitteessä II esitettyjä vaatimuksia tiukempia vähimmäissuorituskykystandardeja – –.”

9 Kyseisen direktiivin liitteessä II selostetaan katsastuksessa pakollisesti tarkastettavat kohteet muun muassa jarrujärjestelmien osalta.

Belgian säännöstö

10 Moottoriajoneuvoja ja niiden perävaunuja sekä niiden osia ja turvallisuusvarusteita koskeviin teknisiin vaatimuksiin sovellettavista yleisistä säännöistä 15.3.1968 annetun kuninkaan asetuksen (arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments, ainsi que les accessoires de sécurité; Moniteur belge 28.3.1968, errata Moniteur belge 23.4.1968), sellaisena kuin se on muutettuna 20.5.2009 annetulla kuninkaan asetuksella (Moniteur belge 5.6.2009, s. 40090; jäljempänä kuninkaan asetus), 23 §:n 1 momentin 1 kohdassa sekä 2 ja 7 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Liikenteessä käytettävät ajoneuvot on katsastettava sen varmistamiseksi, että ne täyttävät niihin sovellettavat asetuksella säädetyt vaatimukset.

– –

2. Suoritettavat katsastukset

A. Katsastuksia ovat liitteessä 15 mainitut katsastukset sekä asetuksella erikseen säädetyt täydentävät katsastukset.

– –

7. Katsastuksen yhteydessä sen, joka esittää ajoneuvon katsastettavaksi, on, siltä osin kuin ajoneuvolla on oltava jäljempänä mainitut asiakirjat, luovutettava viimeisin katsastustodistus ja katsastuksesta todisteeksi annettu tarra hyväksytylle laitokselle sekä esitettävä seuraavat asiakirjat:

1) rekisteröintitodistus

2) vaatimustenmukaisuustodistus tai eurooppalainen vaatimustenmukaisuustodistus

3) todistus rekisteröintikatsastuksesta tai ajoneuvon teknisistä ominaisuuksista.”

11 Kuninkaan asetuksen 23 bis §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Edellä 23 §:ssä säädetyt katsastukset jaetaan seuraaviin ryhmiin:

1) täydelliset katsastukset

2) osittaiset katsastukset.

Täydellisissä katsastuksissa varmistetaan

a) ajoneuvon tunnistaminen tarkastamalla alustan numero sekä ajoneuvon rekisteröintitodistus ja vaatimustenmukaisuustodistus tai eurooppalainen vaatimustenmukaisuustodistus

b) ajoneuvon tekninen kunto tarkastamalla, täyttääkö se turvallisuutta ja ympäristöä koskevat voimassa olevat vaatimukset.

Osittaiset katsastukset jaetaan seuraaviin ryhmiin:

a) hallinnolliset katsastukset, joissa pelkästään tarkastetaan rekisteröintitodistus sekä vaatimustenmukaisuustodistus tai eurooppalainen vaatimustenmukaisuustodistus käytetyn ajoneuvon rekisteröintiä koskevan hakemuksen hyväksymiseksi

b) hallinnolliset jälkitarkastukset, joissa pelkästään tarkastetaan alustan numero, tunnistekilpi ja asiakirjat taikka joissa asiakirjat tarkastetaan ajoneuvoa esittämättä

c) tekniset jälkitarkastukset, joita ovat kaikki muut osittaiset katsastukset.

2. Täydelliset katsastukset jaetaan niiden toistuvuuden perusteella seuraaviin ryhmiin:

1) 23 ter §:ssä tarkoitetut määräaikaiset katsastukset

2) muut kuin määräaikaiset katsastukset, jotka suoritetaan 23 sexies §:ssä tarkoitettujen kaltaisissa erityistapauksissa.

– –”

12 Kuninkaan asetuksen 23 sexies §:n 1 ja 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Muu kuin määräaikainen katsastus on määräaikaisia katsastuksia koskevista säännöistä riippumatta pakollinen seuraavissa tapauksissa:

– –

3) ennen sellaisten [moottori]ajoneuvojen rekisteröintiä toisen haltijan nimiin, [jotka on suunniteltu ja rakennettu matkustajien kuljettamista varten ja joissa on vähintään neljä pyörää ja kuljettajan istuimen lisäksi enintään kahdeksan istumapaikkaa], mukaan lukien – – matkailuautot ja – – mukaan lukien ruumisautot.

– –

4. Tämän pykälän 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetun muun kuin määräaikaisen katsastuksen yhteydessä on esitettävä ajoneuvo ja viimeisin sille annettu rekisteröintitodistus sekä vastaava rekisterikilpi tai vaihtoehtoisesti elinkeinonharjoittajalle myönnetty rekisterikilpi ja sitä vastaava rekisteröintitodistus.

Tässä katsastuksessa suoritetaan ajoneuvon täydellisen katsastuksen lisäksi myös liitteen 22 mukainen lisäkatsastus.

Tähän katsastukseen sisältyy kuitenkin pelkkä ajoneuvon täydellinen katsastus, jos sen yhteydessä esitetään hyväksytyn tarkastusaseman antama tarkastuskertomus, joka on annettu enintään kaksi kuukautta ennen ajoneuvon esittämistä katsastukseen ja joka kohdistuu vähintään liitteessä 22 tarkoitettuihin kohteisiin.

Katsastuksen tulos selostetaan yksityiskohtaisesti käytettyä ajoneuvoa varten annettavassa selosteessa, joka annetaan samanaikaisesti katsastustodistuksen kanssa.

Rekisteröintihakemus hyväksytään edellyttäen, että annettu katsastustodistus on 23 decies §:n 1 momentin mukainen ja että mahdollisesti vaadittava liitteen 22 mukainen lisäkatsastus on suoritettu.”

13 Kuninkaan asetuksen liitteessä 15 toistetaan samat tarkastettavat kohteet ja viat, jotka on lueteltu direktiivin 2009/40 liitteessä II.

14 Kuninkaan asetuksen liitteessä 22 säädetään useista kohteista, joihin saman asetuksen 23 sexies §:n 1 momentin 3 kohdassa mainitun muun kuin määräaikaisen katsastuksen yhteydessä suoritettava lisäkatsastus kohdistuu. Kyseisen liitteen sanamuodon mukaan lisäkatsastuksen kohteena on vähintään ajoneuvon yleiskunto (esim. ruostuminen, joka ei vaikuta turvallisuuteen; sisätilojen kunto), On Board Diagnostics (erityisesti aktiiviset ja passiiviset turvallisuusseikat), mekaaniset osat (mm. kytkin, moottori, voimansiirto), ulkoverhoilu (esim. puskurit, konepelti, siivekkeet), valot ja varusteet (esim. ilmastointi ja ikkunoiden avaus- ja sulkulaitteet).

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

15 Koska komissio katsoi, että ajoneuvojen rekisteröintimenettelyä koskevat Belgian lainsäädännön eräät säännökset eivät olleet unionin oikeuden mukaisia, se lähetti 1.12.2008 Belgian kuningaskunnalle kirjallisen huomautuksen.

16 Belgian kuningaskunta kiisti vastauksessaan 30.1.2009 kaikki väitteet lainvastaisuudesta. Komissio ei tyytynyt tähän vastaukseen, joten se lähetti 8.10.2009 perustellun lausunnon, jossa se kehotti Belgian kuningaskuntaa toteuttamaan perustellun lausunnon noudattamisen edellyttämät toimenpiteet kahden

kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta. Belgian kuningaskunta vastasi siihen 15.12.2009 päivätyllä kirjeellä ilmoittaen aikovansa noudattaa perusteltua lausuntoa. Se lähetti kuitenkin 11.2.2010 kirjeen, jossa se puolusti Belgian voimassa olevaa säännöstöä.

17 Kyseiselle jäsenvaltiolle lähetettiin 7.6.2010 yksityiskohtainen lausunto, jossa sille annettiin neljä viikkoa aikaa ehdottaa sellaista ratkaisua, jolla kanteen nostaminen unionin tuomioistuimessa voitaisiin välttää. Belgian kuningaskunta lupautui 30.6.2010 lähettämässään kirjeessä muuttamaan riidanalaista lainsäädäntöä mutta ilmoitti haluavansa säilyttää ajoneuvon katsastamisen ennen sen rekisteröintiä uudelle omistajalle kuitenkin siten, että tiettyjen ehtojen täyttyessä katsastuksessa tarkastettaisiin vain uudessa liitteessä 42 mainitut kohteet (pääasiassa näköhavaintoihin perustuva tarkastus). Tämän aiotun muutoksen perusteella tietyissä tilanteissa ei enää tarvitsisi esittää vaatimustenmukaisuustodistusta. Komissiolle toimitettiin tiedoksi ehdotus tätä koskevaksi kuninkaan asetukseksi ja lupaus sen antamisesta loppuvuodesta 2010.

18 Komissio katsoi kuitenkin, ettei lainvastaisuutta ollut mahdollista saada loppumaan ehdotetuilla toimenpiteillä. Kirjeenvaihdon jälkeen lähetettiin 11.1.2011 uusi ehdotus kuninkaan asetukseksi, josta komission yksiköt ja Belgian viranomaiset keskustelivat 26.1.2011.

19 Komissio katsoi, ettei Belgian kuningaskunta ollut noudattanut perusteltua lausuntoa, ja päätti sen vuoksi nostaa käsiteltävänä olevan kanteen.

Kanne

20 Komissio esittää kanteensa tueksi kaksi väitettä. Ensimmäisessä väitteessä komissio katsoo, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut SEUT 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on edellyttänyt, että toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyt ajoneuvot on katsastettava ennen rekisteröintiä, ottamatta tässä yhteydessä huomioon toisessa jäsenvaltiossa suoritetun katsastuksen tuloksia. Toisessa väitteessä komissio katsoo, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut direktiivin 1999/37 mukaisia velvoitteitaan, koska se on vaatinut rekisteröintitodistuksen lisäksi vaatimustenmukaisuustodistusta rekisteröintiä edeltävää katsastusta varten sellaisilta ajoneuvoilta, jotka on aiemmin rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa.

Toisen väitteen tutkittavaksi ottaminen

Asianosaisten lausumat

21 Belgian kuningaskunta katsoo, että komission kanteeseen sisältyvä toinen väite on jätettävä tutkimatta siltä osin kuin siinä vaaditaan toteamaan, että Belgian kuningaskunta on laiminlyönyt kaikki direktiivin 1999/37 mukaiset velvoitteensa, koska komissio on kirjallisessa huomautuksessa, perustellussa lausunnossa sekä kanteensa oikeudellisissa perusteissa ja perusteluissa rajannut huomautuksensa koskemaan tämän direktiivin 4 artiklan noudattamatta jättämistä.

22 Kyseisen jäsenvaltion mukaan tämän väitteen tutkittavaksi ottamisen edellytysten puuttuminen ei voi olla osittainen, koska väitteeseen liittyvät kannevaatimukset eivät kohdistu mihinkään direktiivin 1999/37 artiklaan toisin kuin 16.7.2009 annetulla tuomiolla ratkaistussa asiassa C-165/08, komissio vastaan Puola (Kok., s. I-6843, 45–48 kohta). Se seikka, että Belgian kuningaskunta on ymmärtänyt tämän väitteen koskevan vain direktiivin 1999/37 4 artiklaa ja keskittänyt puolustautumisensa tähän artiklaan, ei voi vapauttaa komissiota sen velvollisuudesta muotoilla kannevaatimuksensa täsmällisesti eikä myöskään korjata niiden tutkittavaksi ottamisen esteiden puuttumista jälkikäteen.

23 Komissio katsoo, että toinen väite on tutkittava. Kyseiselle jäsenvaltiolle on ollut selvää, että tämä väite on koskenut direktiivin 1999/37 4 artiklaa, joten kyseisen jäsenvaltion puolustautumisoikeuksia ei ole loukattu. Komissio on kuitenkin kantajan vastauskirjelmässään muotoillut tämän väitteen uudelleen rajaamalla laiminlyöntiä koskevan väitteen vain tähän artiklaan.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

24 Ensiksi on muistutettava, että jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa menettelyssä oikeudenkäyntiä edeltävän menettelyn tarkoituksena on antaa asianomaiselle jäsenvaltiolle yhtäältä tilaisuus täyttää unionin oikeuden mukaiset velvoitteensa ja toisaalta tilaisuus puolustautua asianmukaisesti komission esittämiä väitteitä vastaan (asia C-340/02, komissio v. Ranska, tuomio 14.10.2004, Kok., s. I-9845, 25 kohta ja asia C-508/10, komissio v. Alankomaat, tuomio 26.4.2012, 33 kohta).

25 SEUT 258 artiklan nojalla nostetun kanteen kohde rajataan näin ollen tässä määräyksessä määrätyssä oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä. Tämän menettelyn virheettömyys on EUT-sopimuksessa tavoiteltu olennainen tae, jolla ei ainoastaan suojata kyseisen jäsenvaltion oikeuksia vaan myös varmistetaan se, että mahdollisen oikeudenkäynnin kohteena oleva riita on selvästi määritelty (ks. asia C-1/00, komissio v. Ranska, tuomio 13.12.2001, Kok., s. I-9989, 53 kohta; asia C-160/08, komissio v. Saksa, tuomio 29.4.2010, Kok., s. I-3713, 42 kohta ja em. asia komissio v. Alankomaat, tuomion 34 kohta).

26 Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 21 artiklan ensimmäisen kohdan ja unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 38 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan komission on kaikissa SEUT 258 artiklan nojalla nostamissaan kanteissa ilmoitettava ne täsmälliset kanneperusteet, joista unionin tuomioistuinta pyydetään lausumaan, sekä vähintään yhteenvedonomaisesti ne oikeudelliset seikat ja tosiseikat, joihin kanneperusteet perustuvat (ks. mm. asia C-347/88, komissio v. Kreikka, tuomio 13.12.1990, Kok., s. I-4747, 28 kohta; asia C-456/03, komissio v. Italia, tuomio 16.6.2005, Kok., s. I-5335, 23 kohta ja em. asia komissio v. Alankomaat, tuomion 35 kohta).

27 Tästä seuraa, että komission kanteessa on esitettävä johdonmukaisesti ja yksityiskohtaisesti syyt, joiden vuoksi se on vakuuttunut siitä, että kyseinen jäsenvaltio on jättänyt noudattamatta jotakin sille perussopimusten perusteella kuuluvista velvoitteista (em. asia komissio v. Alankomaat, tuomion 36 kohta).

28 On todettava, että nyt käsiteltävässä kanteessa esitetään selvästi ne tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joihin se perustuu. On tosin kiistatonta, ettei komissio ole kannevaatimuksissaan yksilöinyt mitään tiettyä direktiivin 1999/37 artiklaa. Sekä oikeudenkäyntiä edeltäneestä menettelystä – erityisesti komission Belgian kuningaskunnalle lähettämästä perustellusta lausunnosta – että sen kannekirjelmässä esitetyistä oikeudellisista perusteista ja perusteluista ilmenee kuitenkin, että komission väite koskee tämän direktiivin 4 artiklan noudattamatta jättämistä.

29 On myös todettava, että käsiteltävässä asiassa Belgian kuningaskunta on voinut puolustautua asianmukaisesti komission esittämiä väitteitä vastaan.

30 Edellä todetusta seuraa, että komission toinen väite jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisestä on otettava tutkittavaksi.

Asiakysymys

Ensimmäinen väite, joka koskee pakollista katsastusta ennen ajoneuvon rekisteröintiä

– Asianosaisten lausumat

31 Komission mukaan kuninkaan asetuksen 23 §:n 1 ja 7 momentissa, 23 bis §:n 1 momentissa sekä 23 sexies §:n 1 ja 4 momentissa säädetään yleisesti ja järjestelmällisesti, että toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyt käytetyt ajoneuvot on katsastettava ennen rekisteröintiä, ottamatta tässä

yhteydessä huomioon toisessa jäsenvaltiossa suoritetun katsastuksen tuloksia. Komissio katsoo, että asiassa C-297/05, komissio vastaan Alankomaat, 20.9.2007 annetusta tuomiosta (Kok., s. I-7467, 67–71 kohta) ja asiassa C-170/07, komissio vastaan Puola, 5.6.2008 annetusta tuomiosta (36–41 kohta) ilmenee, että koska direktiivillä 96/96 ei ole toteutettu lainsäädännön yhdenmukaistamista tyhjentävästi, sellaista säännöstöä, johon ei sisälly tämän direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa säädetyn mukaista muiden jäsenvaltioiden antamien asiakirjojen tunnustamisen periaatetta, ei voida hyväksyä direktiivin perusteella vaan sitä on arvioitava SEUT 34 artiklan kannalta.

32 Komissio korostaa, että oikeuskäytännöstä ilmenee, että riidanalainen kansallinen säännöstö on määrällisiä tuontirajoituksia vaikutukseltaan vastaava toimenpide, koska se saa osan niistä tahoista, joita asia koskee, luopumaan tällaisten ajoneuvojen tuonnista Belgiaan (asia C-217/99, komissio v. Belgia, tuomio 16.11.2000, Kok., s. I-10251, 18 kohta ja asia C-254/05, komissio v. Belgia, tuomio 7.6.2007, Kok., s. I-4269, 30 kohta). Vaikka säännöstö olisi perusteltavissa liikenneturvallisuutta sekä ympäristön ja kuluttajien suojelua koskevilla syillä, se ei ole suhteellisuusperiaatteen mukainen. Samaan tulokseen voitaisiin nimittäin päästä vähemmän rajoittavilla toimenpiteillä, kuten tunnustamalla toisessa jäsenvaltiossa hyväksytystä katsastuksesta todistukseksi annetut asiakirjat ja siihen liittyvällä tulliviranomaisten yhteistyöllä tai Belgian viranomaisten mahdollisuudella esittää toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityä ajoneuvoa Belgiassa rekisteröitäessä varauma, jolla kuluttajalle ilmoitetaan, että hänen ajoneuvonsa on rekisteröity toisen jäsenvaltion antaman katsastustodistuksen perusteella ja että ajoneuvolle on mahdollisesti myöhemmin suoritettava lisäkatsastuksia.

33 Belgian kuningaskunta katsoo ensisijaisesti, ettei riidanalainen säännöstö merkitse tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittamista eikä se ole syrjivä.

34 Tässä tarkoituksessa se vetoaa siihen, että rekisteröintiä edeltävä katsastus on sallittu direktiivin 2009/40 5 artiklan a alakohdan perusteella, koska siinä annetaan kansallisille viranomaisille harkintavaltaa katsastuksessa hyväksymisen edellytysten ja niiden täytäntöönpanoa koskevien määräysten vahvistamisessa. Kyseinen muu kuin määräaikainen katsastus koskee muutenkin vain tilannetta, jossa ajoneuvon omistaja vaihtuu, ja se kohdistuu syrjimättömällä tavalla kaikkiin ajoneuvoihin siitä riippumatta, onko ne aiemmin rekisteröity Belgiassa vai muussa jäsenvaltiossa ja mihin päivään asti määräaikaisesta katsastuksesta annettu todistus on voimassa.

35 Kyseinen jäsenvaltio vetoaa tämän jälkeen siihen, että ehdotuksessa kuninkaan asetukseksi, jota oli selvitetty oikeudenkäyntiä edeltäneessä menettelyssä ja jonka oli tarkoitus tulla voimaan elokuussa 2011, esitettiin säädettäväksi, että Belgiassa tai muussa jäsenvaltiossa enintään kaksi kuukautta aikaisemmin suoritetun määräaikaisen katsastuksen tulokset otettaisiin huomioon siten, että ajoneuvon rekisteröintiä toiselle omistajalle edeltävä muu kuin määräaikainen katsastus rajoittuisi jarrujen toiminnan tarkastamiseen ja ajoneuvon teknisen kunnon tutkimiseen näköhavainnoin ja että se kohdistuisi direktiivin 2009/40 liitteessä II ja kuninkaan asetuksen liitteessä 22 säädettyihin tarkastettaviin kohteisiin. Siten vältettäisiin kaikki päällekkäisyys Belgiassa tai muussa jäsenvaltiossa suoritettujen tarkastusten kanssa.

36 Belgian kuningaskunta katsoo toissijaisesti, että kansallinen toimenpide on perusteltu tavoitteilla, jotka koskevat liikenneturvallisuutta, kuluttajien suojelua vähentämällä kilometrilukemaan liittyviä petoksia sekä ympäristönsuojelua edistämällä liikenteessä käytettävän ajoneuvon ympäristövaikutusten vähentämistä. Toimenpide on myös suhteellisuusperiaatteen mukainen.

37 Erityisesti liikenneturvallisuuden osalta jarrujärjestelmän tarkastaminen on ainoa tehokas keino arvioida osien kulumisastetta ja varmistaa, että jarrujen suorituskyky on voimassa olevien vaatimusten mukainen. Tämän asianmukaisella laitteistolla suoritettavan tarkastuksen säilyttäminen 1.6.2011 annetussa uudessa kuninkaan asetuksessa on perusteltua, koska jarrujärjestelmässä voi ilmetä vikoja, vaikka edellisestä katsastuksesta olisi kulunut vain vähän aikaa. Lisäksi on niin, että vaikka

liikenneturvallisuutta koskeva tavoite voitaisiin saavuttaa samalla tavalla myös komission ehdottamien kaltaisilla muilla toimenpiteillä, jäsenvaltiolla on oltava harkintavaltansa puitteissa mahdollisuus toteuttaa tämä tavoite asianmukaisena pitämällään kansallisella toimenpiteellä.

38 Kyseinen jäsenvaltio huomauttaa myös, että koska katsastusta koskevaa jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ei ole yhdenmukaistettu täydellisesti, jäsenvaltioiden asiana on päättää siitä, kuinka laajasti ne haluavat varmistaa liikenneturvallisuuden omalla alueellaan, mutta tällöin jäsenvaltioiden on otettava huomioon tavaroiden vapaan liikkuvuuden vaatimukset (asia 50/83, komissio v. Italia, tuomio 27.3.1984, Kok., s. 1633, 12 kohta ja analogisesti asia C-131/93, komissio v. Saksa, tuomio 13.7.1994, Kok., s. I-3303, 16 kohta).

39 Komissio katsoo kantajan vastauskirjelmässään, että pysymällä näkemyksessään, jonka mukaan jarrulaitteiden tarkastamisen säilyttäminen uudessa kuninkaan asetuksessa on välttämätöntä, Belgian kuningaskunta myöntää välillisesti, ettei katsastuksen suorittaminen kokonaisuudessaan toistamiseen ole tarpeellista eikä suhteellisuusperiaatteen mukaista.

40 Siltä osin kuin asiassa on kyse vastaajana olevan jäsenvaltion ehdottamista riidanalaisen säännöstön muutoksista, joiden pääsisältönä on katsastuksen säilyttäminen supistettuna ja jotka eivät missään tapauksessa ole riittäviä väitetyn lainvastaisuuden lopettamiseksi, komissio viittaa vakiintuneeseen oikeuskäytäntöön, jonka mukaan toimenpiteitä, jotka jäsenvaltio on velvoitteidensa noudattamiseksi toteuttanut jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan kanteen nostamisen jälkeen, ei voida ottaa huomioon (asia C-71/97, komissio v. Espanja, tuomio 1.10.1998, Kok., s. I-5991, 18 kohta ja asia C-276/98, komissio v. Portugali, tuomio 8.3.2001, Kok., s. I-1699, 20 kohta).

41 Komission mukaan myöskään väitteet jarrulaitteiden toistamiseen tarkastamisen välttämättömyydestä ja oikeasuhteisuudesta eivät voi menestyä. Yhtäältä on niin, että jos ajoneuvo olisi peräisin toisesta jäsenvaltiosta, jarrulaitteiden tarkastus olisi suoritettu direktiivin 2009/40 liitteen II mukaisesti ja tämän tarkastuksen pätevyys olisi tunnustettava muissa jäsenvaltioissa. Jos Belgian kuningaskunnalla olisi tästä huolimatta vielä epäilyjä siitä, vastaavatko toisessa jäsenvaltiossa suoritetut jarrulaitteiden tarkastukset Belgiassa noudatettavaa turvallisuustasoa, olisi riittävää, että mahdolliset eroavuudet jarrutustehoissa ja erot Belgiassa ja asianomaisessa toisessa jäsenvaltiossa suoritettujen jarrujen tehokkuuden tarkastusten välillä tutkittaisiin järjestelmällisen ja yleisen tarkastuksen sijasta tapauskohtaisesti.

42 Toisaalta kyseinen tarkastus ei komission mukaan ole välttämätön jarrujärjestelmien mahdollisten uusien vikojen paljastamiseksi, koska sellaisia vikoja voi ilmaantua myös tuontiajoneuvoissa, joiden omistaja ei vaihdu ja joille ei siten ole säädetty suoritettavaksi kyseistä katsastusta. Sama pätee Belgiassa rekisteröityihin ajoneuvoihin, joiden omistaja ei vaihdu, ja nämä ajoneuvot muodostavat suurimman osan Belgian teillä liikkuvista ajoneuvoista.

– Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

43 Aluksi on syytä muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan arvioitaessa sitä, onko jäsenvaltio jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, on otettava huomioon jäsenvaltion tilanne sellaisena kuin se on perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättyessä (ks. mm. em. asia komissio v. Alankomaat, tuomio 20.9.2007, 64 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Unionin tuomioistuin ei voi ottaa huomioon sen jälkeen tapahtuneita muutoksia (ks. mm. asia C-482/03, komissio v. Irlanti, tuomio 18.11.2004, 11 kohta ja asia C-185/09, komissio v. Ruotsi, tuomio 4.2.2010, 9 kohta).

44 Koska Belgian kuningaskunta on vastaanottanut komission 8.10.2009 päivätyn perustellun lausunnon 9.10.2009 ja kyseiselle jäsenvaltiolle asetettu määräaika oli kaksi kuukautta perustellun lausunnon vastaanottamisesta, päivämäärä, jonka mukaan jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta koskevan väitteen paikkansapitävyyttä on arvioitava, on 9.12.2009. Tuon päivän jälkeen annettua kuninkaan asetusta ei siten ole otettava huomioon käsiteltävässä asiassa.

45 Lisäksi on todettava, että vaikkei tätä seikkaa ollut nimenomaisesti mainittu kirjallisessa menettelyssä, komissio on unionin tuomioistuimen kirjalliseen kysymykseen vastatessaan ja istunnossa rajannut kanteensa ensimmäisen väitteen koskemaan vain toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja, joiden omistaja vaihtuu, kun ne rekisteröidään uudelleen Belgiassa.

46 Käsiteltävässä asiassa komissio katsoo, ettei Belgian kuningaskunta ole noudattanut SEUT 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on edellyttänyt, että toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröity ajoneuvo on katsastettava ennen sen rekisteröintiä Belgiassa, ottamatta tässä yhteydessä huomioon toisessa jäsenvaltiossa suoritetun katsastuksen tuloksia.

47 Kyseisen katsastuksen yhteensopivuutta unionin oikeuden kanssa on tarkasteltava aluksi jäsenvaltioille direktiivistä 2009/40 johtuvien velvoitteiden kannalta ennen tämän tarkastelua SEUT 34 artiklan kannalta.

48 Direktiivin 2009/40 tavoitteet, jotka on ilmaistu sen johdanto-osan 26 perustelukappaleessa, ovat katsastuksia koskevan sääntelyn yhdenmukaistaminen, liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymisen estäminen ja ajoneuvojen asianmukaisen katsastamisen ja huoltamisen takaaminen.

49 Vaikka jäsenvaltioilla on kyseisen direktiivin 5 artiklan nojalla harkintavaltaa, sellaista säännöstöä, johon ei ole sisällytetty direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa säädetyn mukaista hyväksytystä katsastuksesta toisissa jäsenvaltioissa annettujen todistusten tunnustamisen periaatetta, ei voida pätevästi perustella samalla direktiivillä, joten sitä on arvioitava SEUT 34 artiklan kannalta (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Alankomaat, tuomio 20.9.2007, 67–71 kohta ja em. asia komissio v. Puola, tuomio 5.6.2008, 36–42 kohta).

50 Tältä osin on syytä muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määrällisiä tuontirajoituksia vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä koskeva kielto, josta on määrätty SEUT 34 artiklassa, koskee kaikkia jäsenvaltioiden toimenpiteitä, jotka voivat tosiasiallisesti tai mahdollisesti rajoittaa yhteisön sisäistä kauppaa suoraan tai välillisesti (ks. mm. em. asia komissio v. Belgia, tuomio 16.11.2000, 16 kohta; asia C-65/05, komissio v. Kreikka, tuomio 26.10.2006, Kok., s. I-10341, 27 kohta; asia C-54/05, komissio v. Suomi, tuomio 15.3.2007, Kok., s. I-2473, 30 kohta; asia C-286/07, komissio v. Luxemburg, tuomio 24.4.2008, 27 kohta ja asia C-443/10, Bonnarde, tuomio 6.10.2011, Kok., s. I-9327, 26 kohta).

51 Esillä olevassa asiassa Belgian viranomaiset edellyttävät yleisesti ja järjestelmällisesti pakollista katsastusta kaikilta käytetyiltä ajoneuvoilta, joiden omistaja vaihtuu ja jotka on aiemmin rekisteröity muissa jäsenvaltioissa, ottamatta lainkaan huomioon näissä jäsenvaltioissa jo tehtyjä katsastuksia, säätämällä, että ajoneuvot on katsastettava ennen niiden rekisteröintiä toiselle omistajalle. Koska tämä muu kuin määräaikainen katsastus on suoritettava muissa jäsenvaltioissa hiljattain suoritettujen katsastusten lisäksi tunnustamatta niiden tulosta, se voi saada jotkin asianomaiset luopumaan tällaisten muista jäsenvaltioista peräisin olevien ajoneuvojen ostamisesta (ks. analogisesti em. asia komissio v. Alankomaat, tuomio 20.9.2007, 73 kohta ja em. asia komissio v. Puola, tuomio 5.6.2008, 44 kohta).

52 Tästä seuraa, että tällaisen muun kuin määräaikaisen katsastuksen vaatiminen ajoneuvolta ennen sen rekisteröintiä toiselle omistajalle Belgiassa on SEUT 34 artiklassa kielletty tuonnin määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaava toimenpide, jollei sitä voida perustella objektiivisesti.

53 Tältä osin vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että kansallinen lainsäädäntö, jossa on kyse määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaavasta toimenpiteestä, voidaan katsoa perustelluksi jonkin SEUT 36 artiklassa luetellun yleistä etua koskevan syyn tai pakottavan vaatimuksen takia. Kummassakin tapauksessa kansallisen säännöksen on oltava sellainen, että sillä voidaan taata sillä tavoiteltavan tavoitteen toteutuminen, eikä sillä saada ylittää sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi (ks. mm. em. asia komissio v. Alankomaat, tuomio 20.9.2007, 75 kohta; em. asia komissio v. Puola, tuomio 5.6.2008, 46 kohta ja asia C-110/05, komissio v. Italia, tuomio 10.2.2009, Kok., s. I-519, 59 kohta).

54 Niin ikään vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimivaltaisten kansallisten viranomaisten on osoitettava, että niiden säännöstö täyttää edellisessä kohdassa mainitut vaatimukset (ks. vastaavasti asia C-265/06, komissio v. Portugali, tuomio 10.4.2008, Kok., s. I-2245, 39 kohta; em. asia komissio v. Alankomaat, tuomio 20.9.2007, 76 kohta ja em. asia komissio v. Luxemburg, tuomion 37 kohta). Nämä seikat voidaan osoittaa vain konkreettisesti kyseessä olevan tapauksen olosuhteiden perusteella (asia C-14/02, ATRAL, tuomio 8.5.2003, Kok., s. I-4431, 67 kohta).

55 Belgian kuningaskunnan esittämät perustelut liittyvät tarpeeseen turvata kuluttajien ja ympäristön suojelua ja liikenneturvallisuutta koskevat tavoitteet, jotka oikeuskäytännön mukaan ovat yleistä etua koskevia pakottavia syitä, joilla tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittaminen voidaan perustella (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Alankomaat, tuomio 20.9.2007, 77 kohta; em. asia komissio v. Portugali, tuomio 10.4.2008, 38 kohta; em. asia komissio v. Puola, tuomio 5.6.2008, 49 kohta ja em. asia komissio v. Italia, tuomio 10.2.2009, 60 kohta).

56 Kuluttajien ja ympäristön suojelun osalta Belgian kuningaskunta katsoo, että tiettyjen katsastukseen kuuluvien tarkastusten avulla voidaan vähentää kilometrimääriin liittyvien petosten vaaraa ja liikenteessä käytettävän ajoneuvon ympäristövaikutuksia. Belgian kuningaskunta ei kuitenkaan täsmennä, mistä tarkastuksista tässä on kyse ja millä tavoin ne auttavat kyseisten tavoitteiden turvaamisessa.

57 Näin ollen on todettava, ettei Belgian kuningaskunta ole osoittanut konkreettisesti, että katsastus olisi kuluttajien ja ympäristön suojelemiseen soveltuva ja että se olisi tältä kannalta tarpeellinen. Pelkkä abstrakti vetoaminen tällaisiin tavoitteisiin ei nimittäin voi riittää perusteeksi oikeusriidan kohteena olevan katsastuksen kaltaiselle toimenpiteelle.

58 Siitä kysymyksestä, soveltuuko toimenpide liikenneturvallisuuden varmistamista koskevan tavoitteen saavuttamiseen, on todettava, että Belgian kuningaskunta viittaa vastinekirjelmässään tähän tavoitteeseen siltä osin kuin jarrujärjestelmän tarkastus on säilytetty 1.6.2011 annetussa uudessa kuninkaan asetuksessa, jota tämän tuomion 44 kohdassa mainituin perustein ei voida ottaa huomioon käsiteltävänä olevan kanteen yhteydessä. Vastaajan vastauskirjelmässään Belgian kuningaskunta vetoaa liikenneturvallisuuden takaamisen osalta katsastukseen eli siis muihin tarkastettaviin kohteisiin kuin jarrujen tarkastus, vaikka se mainitseekin erikseen vain ajoneuvon yleiskunnon ja mekaanisten osien tarkastamisen. Belgian kuningaskunta katsoo, että teknisiltä ominaisuuksiltaan viallisen ajoneuvon käyttäminen liikenteessä on vaaraksi liikenneturvallisuudelle.

59 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on tosin niin, että jos unionin tasolla ei ole annettu säännöksiä, joilla jäsenvaltioiden lainsäädäntö olisi yhdenmukaistettu täydellisesti, jäsenvaltioiden asiana on päättää siitä, kuinka laajasti ne haluavat varmistaa liikenneturvallisuuden omalla alueellaan, mutta tällöin jäsenvaltioiden on otettava huomioon Euroopan unionin sisäisen tavaroiden vapaan liikkuvuuden vaatimukset (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Italia, tuomio 27.3.1984, 12 kohta sekä analogisesti em. asia komissio v. Saksa, tuomio 13.7.1994, 16 kohta ja em. asia komissio v. Italia, tuomio 10.2.2009, 61 kohta).

60 Kuten tämän tuomion 54 kohdassa on huomautettu, toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tehtävänä on kuitenkin osoittaa, että niiden säännöstö soveltuu tavoitellun päämäärän toteutumisen varmistamiseen ja ettei sillä ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

61 Vaikka toimenpiteen soveltuvuutta liikenneturvallisuutta koskevan tavoitteen toteuttamiseen ei ole kyseenalaistettu, käsiteltävässä asiassa on todettava, ettei Belgian kuningaskunta ole konkreettisesti osoittanut, että muista jäsenvaltioista peräisin olevien ajoneuvojen katsastaminen niiden uudelleenrekisteröinnin yhteydessä Belgiassa olisi tarpeen tavoitellun päämäärän kannalta. On syytä huomauttaa erityisesti, että teknisiltä ominaisuuksiltaan viallisen ajoneuvon liikenteessä käyttämisestä aiheutuva liikenneturvallisuuden vaarantuminen voi toteutua myös ajoneuvoissa, joiden omistaja ei

vaihdu ja joille tällaista katsastusta ei ole säädetty. Sama koskee myös Belgiassa rekisteröityjä ajoneuvoja, joiden omistaja ei vaihdu, ja nämä ajoneuvot muodostavat suurimman osan Belgian teillä liikennöivistä ajoneuvoista.

62 Näillä perusteilla on todettava, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut SEUT 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on edellyttänyt, että toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyt ajoneuvot on katsastettava ennen rekisteröintiä toiselle omistajalle, ottamatta tässä yhteydessä huomioon toisessa jäsenvaltiossa suoritetun katsastuksen tuloksia.

Toinen väite, joka koskee velvollisuutta vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämiseen aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröintiä edeltävässä katsastuksessa

– Asianosaisten lausumat

63 Komission mukaan Belgian säännöstö, jossa vaaditaan toisessa jäsenvaltiossa unionin säännöstön mukaisesti aiemmin rekisteröidyn ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämistä rekisteröintitodistuksen lisäksi edellytyksenä sille, että ajoneuvo voidaan katsastaa ennen sen uudelleenrekisteröintiä, on direktiivin 1999/37 4 artiklan vastainen ja tekee tyhjäksi muiden jäsenvaltioiden antamien yhdenmukaistettujen rekisteröintitodistusten tunnustamisen periaatteen.

64 Komission mukaan kansallisella säännöstöllä on käytettyjen ajoneuvojen tuontia Belgiaan rajoittava vaikutus, koska useimmissa jäsenvaltioissa vaatimustenmukaisuustodistus ei ole ajoneuvon mukana pidettävä asiakirja. Komissio katsoo, ettei tätä toimenpidettä voida perustella sellaisilla syillä kuin ajoneuvon teknisten ominaisuuksien tuntemisen tarve liikenneturvallisuuspolitiikan tai kuluttajansuojapolitiikan toteuttamiseksi varsinkin petoksia tai ajoneuvovarkauksia vastaan. Kyseinen toimenpide on joka tapauksessa epäsuhteessa tällaisiin tavoitteisiin, kun otetaan huomioon useat Euroopan tasolla käyttöön otetut välineet samoihin tavoitteisiin pääsemiseksi.

65 Tältä osin komissio on kantajan vastauskirjelmässään ja unionin tuomioistuimessa pidetyssä istunnossa muistuttanut, että moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6.2.1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY (EYVL L 42, s. 1) 5 artiklan 1 kohdan, jonka sisältö on säilytetty puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, s. 1) 8 artiklan 5 kohdassa, mukaan vaatimustenmukaisuustodistuksen antavan jäsenvaltion viranomaisten on lähetettävä muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille jäljennös jokaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntätodistuksesta.

66 Koska Belgian kuningaskunnan ehdottamaa ratkaisua, jossa perustettaisiin ajoneuvojen kaikki tekniset tiedot sisältävä ja vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämisen tarpeettomaksi tekevä ATK-tietokanta, ei ole mahdollista toteuttaa ennen vuoden 2012 loppua, komissio katsoo myös, ettei kyseinen jäsenvaltio ole antanut omaa lainsäädäntöään asetetussa määräajassa ja ettei se voi vedota sisäisiin tilanteisiinsa perusteeksi unionin oikeuden mukaisten velvoitteiden ja määräaikojen noudattamatta jättämiselle.

67 Belgian kuningaskunta katsoo, että jos tämä väite voitaisiin ottaa tutkittavaksi, siinä tarkoitettu kansallinen säännöstö olisi direktiivin 1999/37 4 artiklan mukainen, perusteltu ja suhteellisuusperiaatteen mukainen. Kyseisen jäsenvaltion mielestä vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämiseen liittyvä ongelmakokonaisuus ei rajoitu pelkkään ajoneuvojen rekisteröintiin, koska olemassa olevissa rekisteröintiasiakirjoissa ei mainita kaikkia niitä teknisiä ominaisuuksia, jotka on merkitty vaatimustenmukaisuustodistukseen.

68 Belgian kuningaskunta vetoaa perusteluina samoihin kolmeen tavoitteeseen, jotka on mainittu vastauksena ensimmäiseen väitteeseen, eli ympäristönsuojelu, kuluttajansuoja ja liikenneturvallisuus.

69 Belgian kuningaskunta kiistää, että toimenpiteet, joihin komissio viittaa kanteessaan, olisivat vähemmän rajoittavia kuin riidanalainen säännöstö ja soveltuisivat siihen verrattuina paremmin niihin tavoitteisiin, joihin vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämisvelvollisuudella pyritään. Kyseinen jäsenvaltio viittaa nykyisen tietojenvaihtojärjestelmän, jota komissio on esittänyt hyväksyttäväksi vaihtoehdoksi riidanalaisille toimenpiteille, tehokkuuteen kohdistuviin epäilyihin, joita komissio itse on esittänyt ajoneuvojen rekisteröintiä koskevassa julkisessa kuulemistilaisuudessa maaliskuussa 2011, ja katsoo, että kun toimivaa ja kaikkien toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä olevaa tietokantaa ei ole, vaatimustenmukaisuustodistuksen esittäminen on ainoa, käytännöllisin ja kustannuksiltaan edullisin ratkaisu ympäristöpolitiikan ja liikenneturvallisuuspolitiikan toteuttamiseksi menestyksellisesti.

70 Komissio katsoo kantajan vastauskirjelmässään, että Belgian kuningaskunta on myöntänyt 26.1.2010 päivätyssä kirjeessään ja myös laajentaessaan puolustautumistaan vetoamalla myös SEUT 36 artiklaan, että vaatimustenmukaisuustodistuksen vaatiminen voi aiheuttaa epäkohtia eräille kuluttajille ja että se on SEUT 34 artiklan vastainen vapaan liikkuvuuden rajoitus. Toisin kuin kyseinen jäsenvaltio on väittänyt katsoessaan, että direktiivin 1999/37 1 artiklasta seuraa poikkeamismahdollisuus ja siten lainsäädännön yhdenmukaistaminen vain osittain, tätä kansallista toimenpidettä on komission mukaan arvioitava pelkästään tämän direktiivin 4 artiklan kannalta, jolla lainsäädäntö on yhdenmukaistettu täydellisesti. Komissio ei myöskään hyväksy poikkeamismahdollisuutta ympäristönsuojelun perusteella vaan katsoo, että Belgian kuningaskunnan tältä osin esittämät perustelut ovat asiaan vaikuttamattomia.

71 Toissijaisesti komissio katsoo, että vastaajana olevan jäsenvaltion esittämät rajoituksen hyväksyttävyyttä koskevat perustelut eivät ole vakuuttavia. Se seikka, että ajoneuvo on jo ollut rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, osoittaa nimittäin, että kyseisen valtion toimivaltaiset viranomaiset ovat katsoneet ajoneuvon täyttävän unionin oikeuden nojalla sovellettavat tekniset vaatimukset. Kaikkien ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien täytyy olla Belgian kuningaskunnan tiedossa toimivaltaisten viranomaisten välisen tietojenvaihdon perusteella, joten vaatimuksenmukaisuustodistuksen vaatiminen yleisesti ei ole tarpeellista eikä suhteellisuusperiaatteen mukaista. Myöskään Belgian kuningaskunnan perustelu, joka koskee epäilyjä nykyisen tietojenvaihtojärjestelmän tehokkuudesta, ei vaikuta asiaan, sillä se ei vapauta jäsenvaltioita voimassa olevien säännösten noudattamisesta.

72 Belgian kuningaskunta muistuttaa vastaajan vastauskirjelmässään, että direktiivissä 1999/37 säädetään poikkeamismahdollisuudesta, ja huomauttaa, että tämän direktiivin 1 artiklasta johtuu, että direktiiviä sovelletaan asiakirjoihin, jotka jäsenvaltiot ovat antaneet ajoneuvojen rekisteröinnin yhteydessä, eikä se rajoita jäsenvaltioiden oikeutta käyttää ajoneuvojen väliaikaiseen rekisteröintiin asiakirjoja, jotka eivät mahdollisesti täytä kyseisen direktiivin vaatimuksia kaikilta osin.

– Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

73 On syytä todeta, että suoraan direktiivin 1999/37 4 artiklan sanamuodosta, jonka mukaan jonkin jäsenvaltion antama direktiivin liitteessä olevan mallin mukainen rekisteröintitodistus ”on tunnustettava” muissa jäsenvaltioissa ajoneuvon niissä tehtävän uuden rekisteröinnin yhteydessä, seuraa, ettei tässä säännöksessä jätetä jäsenvaltioille minkäänlaista harkintavaltaa ajoneuvojen rekisteröintitodistusten tunnustamista koskevan periaatteen noudattamisessa.

74 Kuten nimittäin direktiivin 1999/37 johdanto-osan kolmannesta, viidennestä ja kuudennesta perustelukappaleesta ilmenee, tämän direktiivin tarkoituksena on edistää vapaata liikkuvuutta tieliikenteessä muiden jäsenvaltioiden alueella säätämällä toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröinnin välttämättömäksi edellytykseksi todistuksen, joka osoittaa kyseisen rekisteröinnin sekä ajoneuvon tekniset ominaisuudet, jotta helpotettaisiin kyseisten ajoneuvojen uudelleen käyttöön ottoa ja edistettäisiin sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.

75 Oikeuskäytännössä onkin jo katsottu, että aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen käytettyjen ajoneuvojen tekniset ominaisuudet ovat määritettävissä ennestään olemassa olevien rekisteröintiasiakirjojen perusteella (em. asia komissio v. Puola, tuomio 5.6.2008, 38 kohta).

76 Belgian kuningaskunta ei siten voi perustella vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämisen järjestelmällistä vaatimista tarpeella tarkistaa sellaisten ajoneuvojen tekniset ominaisuudet, joilla on rekisteröintitodistus.

77 Kuten komissio on perustellusti katsonut, tällainen vaatimus tekee tyhjäksi muiden jäsenvaltioiden antamien rekisteröintitodistuksen tunnustamista koskevan periaatteen, josta säädetään direktiivin 1999/37 4 artiklassa.

78 Kuten direktiivin 1999/37 1 artiklan toisesta kohdasta ilmenee, jäsenvaltioilla on oikeus käyttää ainoastaan väliaikaiseen rekisteröintiin sellaisia asiakirjoja, jotka eivät ole tässä direktiivissä säädetyn rekisteröintitodistuksen mukaisia.

79 Tässä tapauksessa Belgian kuningaskunta ei voi vedota mihinkään SEUT 36 artiklassa määritellyistä yleistä etua koskevista syistä eikä unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä hyväksyttyihin pakottaviin vaatimuksiin, koska edellä todetusta seuraa, että direktiivissä 1999/37 ei muulloin kuin väliaikaisen rekisteröinnin yhteydessä sallita, että jäsenvaltiot vaatisivat esitettäväksi toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröinnin yhteydessä muita asiakirjoja kuin rekisteröintitodistuksen. Kun kysymys on alasta, jolla lainsäädäntö on yhdenmukaistettu unionin tasolla, sitä koskevaa kansallista toimenpidettä on nimittäin arvioitava suhteessa tätä yhdenmukaistamista koskevaan säännökseen eikä suhteessa primaarioikeuden määräyksiin (ks. vastaavasti asia C-37/92, Vanacker ja Lesage, tuomio 12.10.1993, Kok., s. I-4947, 9 kohta; asia C-324/99, DaimlerChrysler, tuomio 13.12.2001, Kok., s. I-9897, 32 kohta ja asia C-132/08, Lidl Magyarország, tuomio 30.4.2009, Kok., s. I-3841, 42 kohta).

80 Edellä esitetyin perustein on todettava, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut direktiivin 1999/37 4 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on järjestelmällisesti vaatinut yhdenmukaistetun rekisteröintitodistuksen lisäksi vaatimustenmukaisuustodistusta rekisteröintiä Belgiassa edeltävää pakollista katsastusta varten sellaisilta ajoneuvoilta, jotka on aiemmin rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa.

81 Näin ollen komission nostama kanne on hyväksyttävä.

Oikeudenkäyntikulut

82 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska Belgian kuningaskunta on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut komission vaatimusten mukaisesti.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29.4.1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 20.11.2006 annetulla neuvoston direktiivillä 2006/103/EY, ja SEUT 34 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on vaatinut rekisteröintitodistuksen lisäksi vaatimustenmukaisuustodistusta rekisteröintiä edeltävää katsastusta varten sellaisilta ajoneuvoilta, jotka on aiemmin rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, ja koska se on edellyttänyt, että toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyt ajoneuvot, joiden omistaja vaihtuu, on katsastettava ennen rekisteröintiä, ottamatta tässä yhteydessä huomioon toisessa jäsenvaltiossa suoritetun katsastuksen tuloksia.**

2) **Belgian kuningaskunta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**

Allekirjoitukset