ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

20. září 2007 *

Ve věci C-297/05,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 226 ES, podaná dne 22. července 2005,

Komise Evropských společenství, zastoupená M. van Beekem a D. Zijlstra, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Nizozemskému království, zastoupenému H. G. Sevenster a D. J. M. de Gravem, jako zmocněnci,

žalovanému,

* Jednací jazyk: nizozemština.

podporovanému:

Finskou republikou, zastoupenou E. Bygglin, jako zmocněnkyní, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

vedlejší účastnicí,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení P. Jann, předseda senátu, R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (zpravodaj) a E. Levits, soudci,

generální advokátka: E. Sharpston,
vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 22. března 2007,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Svou žalobou se Komise Evropských společenství domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Nizozemské království tím, že podrobuje vozidla, která byla předtím registrována

v jiném členském státě, prohlídce za účelem jejich identifikace, jakož i technické prohlídce ohledně jejich fyzického stavu před jejich registrací v Nizozemsku, nesplnilo povinnosti, které pro ně vyplývají z článků 28 ES a 30 ES.

Právní rámec

Právní úprava Společenství

2 Třicátý třetí bod odůvodnění směrnice Rady 96/96/ES ze dne 20. prosince 1996 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. 1997, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/02, s. 514) stanoví:

„[...] s ohledem na očekávané důsledky této směrnice na dotyčné hospodářské odvětví a s přihlédnutím k zásadě subsidiarity jsou opatření Společenství stanovená touto směrnicí nezbytná za účelem harmonizace pravidel pro technické prohlídky, aby bylo zabráněno narušení hospodářské soutěže mezi silničními dopravci a zaručeno, že vozidla jsou řádně kontrolována a udržována; že těchto cílů by nemohlo být plně dosaženo, kdyby členské státy jednaly jednotlivě".

3 Článek 1 odst. 1 směrnice 96/96 stanoví:

„V každém členském státě musí být motorová vozidla registrovaná v tomto státě a přívěsy a návěsy těchto vozidel přistavovány k technickým prohlídkám v souladu s touto směrnicí, a zejména jejími přílohami I a II."

4 Článek 3 odst. 1 a 2 této směrnice stanoví:

„1. Členské státy přijmou opatření, která považují za nezbytná, aby mohlo být prokázáno, že vozidlo prošlo technickou prohlídkou vyhovující alespoň ustanovením této směrnice.

Tato opatření sdělí ostatním členským státům a Komisi.

2. Každý členský stát uzná doklad vydaný jiným členským státem, který uvádí, že motorové vozidlo registrované na jeho území spolu se svým přívěsem nebo návěsem prošlo technickou prohlídkou vyhovující alespoň ustanovením této směrnice, jako by tento doklad vydal sám."

5 Článek 5 uvedené směrnice stanoví:

„Bez ohledu na přílohy I a II mohou členské státy:

— stanovit bližší datum první povinné technické prohlídky a případně předepsat, že vozidlo musí projít technickou prohlídkou před registrací,

— zkrátit dobu mezi dvěma po sobě jdoucími povinnými technickými prohlídkami,

— [uložit povinnost technické prohlídky nepovinného vybavení,]

— zvýšit počet položek, které podléhají kontrole,

— rozšířit požadavek pravidelných technických prohlídek na další kategorie vozidel,

— předepsat zvláštní dodatečné prohlídky,

— požadovat pro vozidla registrovaná na jejich území vyšší hodnoty minimálního účinku brzd, než které jsou uvedeny v příloze II, přičemž mohou do těchto vyšších hodnot zahrnout přezkušování vozidel s větším zatížením, pokud tyto požadavky nepřekračují požadavky původního schválení typu vozidla."

6 Článek 11 odst. 1 směrnice 96/96 uvádí:

„Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné k dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 9. března 1998. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

[...]"

7 Třetí, šestý a devátý bod odůvodnění směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, s. 57; Zvl. vyd. 07/04, s. 351) zní takto:

„(3) [...] harmonizace formy a obsahu osvědčení o registraci v jiném členském státě usnadní jeho srozumitelnost, a tím napomůže volnému pohybu vozidel registrovaných v určitém členském státě na pozemních komunikacích ostatních členských států;

[...]

(6) [...] harmonizace osvědčení o registraci usnadní znovuuvedení do provozu vozidel, která byla předtím registrována v jiném členském státě, a přispěje k řádnému fungování vnitřního trhu;

[...]

(9) [...] v zájmu usnadnění těchto kontrol zejména k boji proti podvodům a nedovolenému obchodu s odcizenými vozidly je vhodné zavést úzkou spolupráci mezi členskými státy založenou na účinném systému výměny informací."

8 Článek 2 písm. b) směrnice 1999/37 definuje registraci vozidla jako správní povolení pro uvedení tohoto vozidla do provozu na pozemních komunikacích, které zahrnuje identifikaci vozidla a vydání registrační značky.

9 Článek 4 této směrnice stanoví:

„Pro účely této směrnice uznává každý členský stát osvědčení o registraci vydané kterýmkoli jiným členským státem pro identifikaci vozidla v mezinárodní dopravě nebo pro novou registraci vozidla v jiném členském státě."

10 Článek 8 odst. 1 uvedené směrnice uvádí:

„Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. června 2004. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

[...]"

Vnitrostátní právní úprava

11 Článek 36 odst. 1 a 2 a články 42 až 61 zákona o provozu na pozemních komunikacích (Wegenverkeerswet) ze dne 21. dubna 1994 (Stb. 1994, č. 475, dále jen „Wegenverkeerswet"), jakož i kapitola 4 články 17 až 40a nařízení o osvědčeních o registraci (Kentekenreglement) ze dne 6. října 1994 (Stb. 1994, č. 760, dále jen „Kentekenreglement"), upravují postup registrace vozidel a vydávání osvědčení o registraci.

12 Články 42 až 46 Wegenverkeerswet se týkají zápisu registračních značek. Uvedený čl. 42 odst. 2 a 3 stanoví:

„2. V rámci [rejstříku pro sdělování registračních značek] Rijksdienst voor Wegverkeer [služba pro provoz na pozemních komunikacích, dále jen ‚RDW'] zpracovává údaje o motorových vozidlech a přípojných vozidlech, u nichž se sděluje registrační značka, jméno držitele této registrační značky, jakož i údaje o dalších motorových a přípojných vozidlech.

3. Údaje uvedené v druhém pododstavci se shromažďují z následujících důvodů:

a) z důvodu řádného provádění tohoto zákona a z důvodu dodržování pravidel zavedených tímto zákonem nebo na jeho základě, nebo

b) z důvodu řádného provádění zákona o dani z motorových vozidel (Wet op de motorrijtuigenbelasting) z roku 1994, zákona o dani ze zvláštních vozidel a motocyklů (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen) z roku 1992, zákona o pojištění odpovědnosti za škodu motorových vozidel (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen), zákona o mobilitě a dostupnosti (Wet bereikbaarheid en mobiliteit), jakož i dalších předpisů týkajících se motorových a přípojných vozidel, a z důvodu dodržování pravidel zavedených těmito předpisy nebo na jejich základě."

13 Osvědčení o registraci, upravené v kapitole 4 článcích 17 až 40a Kentekenreglement, se skládá ze dvou částí I a II, přičemž první část obsahuje technické údaje o vozidle (část IA) a údaje o totožnosti vlastníka nebo držitele vozidla (část IB) a druhá část obsahuje nezbytné údaje v případě změny vlastníka.

14 Článek 25 odst. 1 Kentekenreglement, týkající se prvního vydání osvědčení o registraci, stanoví:

„Vlastník nebo držitel vozidla, pro něž požaduje první vydání osvědčení o registraci o dvou částech, poskytne vozidlo RDW za účelem inspekce a požádá tuto službu o vydání osvědčení o registraci, přičemž předloží doklad totožnosti označený v ministerské vyhlášce."

15 Článek 25b Kentekenreglement stanoví, že pro registraci v Nizozemsku je nutné předložit osvědčení o registraci vydané předtím v jiném členském státě. Odstavce 2 a 3 tohoto článku stanoví:

„2. [Osvědčení o registraci v Nizozemsku] nebude vydáno, pokud chybí část II osvědčení o registraci, byla-li vydána.

3. Ve výjimečných případech a odchylně od odstavce 2 může RDW vydat osvědčení o registraci za podmínky, že příslušné orgány členského státu, v němž bylo vozidlo předtím registrováno, potvrdily písemně nebo elektronickou formou, že žadatel je oprávněn nechat registrovat vozidlo v jiném členském státě."

16 Články 26 až 30 Kentekenreglement stanoví, že v případě prodeje mezi jednotlivci v Nizozemsku není nezbytné kontrolovat identifikaci vozidla, neboť technické údaje o vozidle uvedené v části IA osvědčení o registraci jsou již uvedeny v rejstříku registrací, a RDW vydá novému vlastníkovi osvědčení o registraci, které obsahuje pouze část IB.

17 Nizozemská právní úprava stanoví čtyři různé postupy pro registraci vozidel.

18 Podle postupu 1 získají nová nepoužitá vozidla, jimž bylo uděleno nizozemské schválení typu nebo schválení typu na úrovni Společenství, osvědčení o registraci zpravidla od podniku schváleného RDW. Takto schválený podnik může přímo u RDW bez zvláštní technické prohlídky fyzického stavu vozidla požádat o vydání osvědčení o registraci, přičemž identifikaci a ověření souladu s prohlášením o shodě takového vozidla provede schválený podnik. Neprovádí se zvláštní technická prohlídka fyzického stavu vozidla. Náklady zákazníka se omezí pouze na náklady částí I a II osvědčení o registraci, tedy celkem 47,20 eur.

19 Postup 2 se použije na vozidla starší tří let, jimž bylo uděleno schválení typu na úrovni Společenství. Tato vozidla musejí být před svou registrací zkontrolována servisem schváleným RDW. Během této kontroly jsou vozidla identifikována osvědčením o registraci vydaným jiným členským státem a prohlášením o shodě, aby byl vyloučen jakýkoli podvod s osvědčeními o registraci. Předložené dokumenty jsou ověřovány za účelem odhalení případných rozporů. Zvláštní technická prohlídka fyzického stavu vozidel se provádí pouze tehdy, mají-li tato vozidla vady viditelné

pouhým okem, které by mohly být nebezpečné pro účastníky silničního provozu nebo pro životní prostředí. Tato prohlídka trvá přibližně dvacet pět minut a tarif činí 45 eur, ke kterému je třeba přičíst 47,20 eur za osvědčení o registraci.

20 Postup 3 se týká vozidel starších tří let, jimž bylo uděleno schválení typu na úrovni Společenství, vozidel předtím registrovaných v jiném členském státě, jimž tam bylo uděleno vnitrostátní schválení typu nebo individuální schválení, a vozidel předtím registrovaných v Nizozemsku, jimž bylo uděleno nizozemské schválení typu.

21 V případě dovozu je postup identifikace uvedených vozidel doprovázen inspekcí jejich fyzického stavu ohledně dodržování trvalých požadavků, kterou provádí servis schválený RDW. Musí být předloženo osvědčení o registraci vydané v jiném členském státě a prohlášení o shodě obsahující nezbytné technické údaje a u vozidel, jimž nebylo uděleno schválení typu na úrovni Společenství, dokument o homologaci nebo obdobný dokument, který uvádí výkon, (maximální) hmotnost a hmotnost na nápravu. Uvedená kontrola fyzického stavu vozidla trvá zhruba padesát minut a tarif činí 78 eur, k němuž je nutné přičíst 47,20 eur za získání osvědčení o registraci.

22 Během kontroly je identifikováno vozidlo a jsou ověřovány předložené dokumenty. Případné rozdíly mezi technickými požadavky platnými v členském státě původu dotyčného vozidla a požadavky platnými v Nizozemsku nejsou na překážku registraci vozidla, pokud je na základě předložených dokumentů možné usoudit, že se vozidlo nachází ve stavu, v jakém bylo připuštěno v členském státě, z něhož dotyčné vozidlo pochází, a že rozdíly nepředstavují žádné vážné riziko pro bezpečnost.

23 Krom toho každé vozidlo starší tří let registrované v Nizozemsku podléhá pravidelné technické prohlídce („algemene periodieke keuring"). Pokud vozidlo, na něž se vztahuje postup 3, podléhá povinnosti podrobit se technické prohlídce, osoba žádající o vydání osvědčení o registraci obdrží potvrzení, které jí umožní používat vozidlo po dobu jednoho roku.

24 Podle čl. 25 odst. 7 Kentekenreglement se postupy shrnuté výše použijí *mutatis mutandis* na novou žádost o registraci týkající se vozidla registrovaného předtím v Nizozemsku, které bylo později vyřazeno z provozu, opustilo území Nizozemska, bylo určeno pro využití mimo veřejné komunikace nebo mu byla udělena zvláštní registrace.

25 Postup 4 se použije na vozidla registrovaná předtím ve státě, který není členem Evropské unie, a na dosud neregistrovaná vozidla, jimž nebylo uděleno schválení typu nebo individuální schválení. Postup identifikace těchto vozidel je doprovázen inspekcí jejich fyzického stavu, přičemž tato inspekce se zpravidla uskutečňuje u žadatele po správním ověření individuální žádosti zvláštní službou RDW. Technické informace musejí být sděleny pro účely registrace.

26 Praxe RDW týkající se postupů 2 a 3 popsaných výše se opírá o Kentekenreglement.

27 Dne 11. listopadu 2005 zaslal ministr dopravy RDW oběžník, v němž požaduje, aby od 1. prosince 2005 již nebyla vozidla registrovaná dříve v jiném členském státě podrobována technické prohlídce uvedené v čl. 25 odst. 1 Kentekenreglement.

Postup před zahájením soudního řízení

28 Domnívajíc se, že nizozemské právní předpisy týkající se postupu registrace vozidel nejsou v souladu s ustanoveními článků 28 ES a 30 ES, Komise zahájila řízení o nesplnění povinnosti a vyzvala Nizozemské království, aby předložilo své vyjádření.

29 Nizozemská vláda odpověděla na tuto výzvu dopisem ze dne 10. července 2003. Ve druhém dopise ze dne 29. ledna 2004 pak dále upřesnila své vyjádření.

30 Komise vydala dne 9. července 2004 odůvodněné stanovisko, kterým Nizozemské království vyzvala k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby vyhovělo tomuto stanovisku ve lhůtě dvou měsíců od jeho oznámení.

31 Nizozemské království požádalo o prodloužení uložené lhůty pro odpověď na uvedené odůvodněné stanovisko o jeden měsíc a poté na něj dne 2. listopadu 2004 odpovědělo.

32 Návrhem došlým kanceláři Soudního dvora dne 22. července 2005 Komise podala podle článku 226 ES projednávanou žalobu.

33 Usnesením ze dne 20. února 2006 povolil předseda Soudního dvora vedlejší účastenství Finské republiky na podporu návrhů Nizozemského království.

K přípustnosti žaloby

Argumentace účastníků řízení

34 Nizozemská vláda uplatňuje, že Komise nesplnila svou povinnost upřesnit předmět žaloby dostatečně přesným a shodujícím se způsobem jak během postupu před zahájením soudního řízení, tak v žalobě zejména proto, že nevylíčila rozdíl mezi „kontrolou fyzického stavu vozidel" a „kontrolou za účelem identifikace vozidel" v odůvodněném stanovisku.

35 Komise ve své žalobě podle nizozemské vlády protiprávně rozšířila předmět sporu oproti odůvodněnému stanovisku v rozsahu, v němž vytýkaná skutečnost vznesená Komisí směřující proti „dodatečným technickým prohlídkám" se rovněž obracela proti postupu identifikace vozidel. Žaloba Komise tudíž musí být odmítnuta v rozsahu, v němž se vztahuje i na uvedený postup identifikace.

36 Komise uvádí, že kritizuje postupy 2 a 3 popsané výše. Prohlídky vozidel stanovené těmito postupy musejí být zařazeny do dvou kategorií, a sice prohlídky směřující výlučně k identifikaci vozidel, jež jsou prováděny v rámci postupů 2 a 3, a prohlídky týkající se fyzického stavu vozidel, tedy technické prohlídky v přísném slova smyslu, jež jsou prováděny v rámci postupu 3.

37 Komise tvrdí, že v bodech 5(2), 5(3) a 13 odůvodněného stanoviska upřesnila, že se její kritika týká obou typů kontrol. Z odpovědi nizozemské vlády na odůvodněné stanovisko mimoto vyplývá, že tato vláda pochopila, že vytýkané skutečnosti vznesené Komisí se vztahují na oba dotčené typy kontrol.

Závěry Soudního dvora

38 Je nutné konstatovat, že bod 13 odůvodněného stanoviska se týká obou typů kontrol spadajících do postupů 2 a 3, jak jsou popsány výše.

39 Z odpovědi nizozemské vlády na odůvodněné stanovisko ze dne 2. listopadu 2004 mimoto vyplývá, že tato vláda komentovala uvedené postupy 2 a 3 zvlášť, když se vyjádřila jednak k identifikaci vozidel předtím registrovaných v jiném členském státě, která má být provedena v rámci obou postupů, a jednak ke kontrole fyzického stavu uvedených vozidel, která má být provedena v rámci postupu 3.

40 Z toho plyne, že nizozemská vláda byla s to identifikovat vytýkané skutečnosti vznesené Komisí v jejím odůvodněném stanovisku, jež směřovaly proti oběma typům kontrol stanoveným postupy 2 a 3, a že uvedená vláda tvrdila neprávem, že Komise ve své žalobě protiprávně rozšířila předmět sporu.

41 S ohledem na výše uvedené je namístě zamítnout námitku nepřípustnosti vznesenou nizozemskou vládou.

K věci samé

Argumentace účastníků řízení

42 Podle Komise představují registrace vozidel v Nizozemsku, jež byla předtím registrována v jiném členském státě, a vydání osvědčení o registraci v případě změny vlastníka vozidel předtím registrovaných v Nizozemsku dvě srovnatelné situace.

43 S těmito srovnatelnými situacemi je zacházeno rozdílně, což má za následek narušení obchodu ve Společenství. Povinnost uskutečnění kontroly před registrací vozidel, jež byla předtím registrována v jiném členském státě, totiž s ohledem na svou povinnou, systematickou a nákladnou povahu ztěžuje dovoz uvedených vozidel, a představuje tak opatření s účinkem rovnocenným množstevnímu omezení dovozu ve smyslu článku 28 ES. V tomto ohledu se Komise domnívá, že dotčená kontrola může být zařazena do dvou kategorií, a sice jako kontrola za účelem identifikace vozidel a kontrola za účelem inspekce jejich fyzického stavu.

44 Komise má za to, že napadená opatření musejí být kvalifikována jako opatření s rovnocenným účinkem, jež jsou zakázána článkem 28 ES, neboť činí dovoz vozidel předtím registrovaných v jiném členském státě méně zajímavým, a představují tak překážku volného pohybu zboží. Krom toho nejsou odůvodněna jedním z cílů uvedených v článku 30 ES nebo jedním z naléhavých požadavků uznaných judikaturou Soudního dvora.

45 Podle Komise zejména kontrola za účelem identifikace stanovená postupy 2 a 3 není odůvodněna nezbytností ověřit, zda identifikační číslo dovezených vozidel, jež byla předtím registrována v jiném členském státě, bylo změněno, neboť takové číslo mohlo být rovněž změněno během převodu vlastnictví na území Nizozemského království. Jelikož je na základě směrnice 1999/37 obsah registračních dokumentů harmonizován na úrovni Společenství, je ostatně inspekce prováděná v Nizozemsku

nadbytečná a zdvojuje kontroly, které již byly provedeny v jiných členských státech. Komise dále podotýká, že je třeba čekat několik týdnů, než se uvedená inspekce uskuteční.

46 Pokud jde o technické prohlídky fyzického stavu vozidel, z judikatury Soudního dvora podle Komise vyplývá, že vozidla, jež byla předtím registrována v členském státě, kde se podrobila technické prohlídce, mohou být za určitých okolností podrobena dodatečné kontrole při registraci v tomto státě, avšak za podmínky, že obdobná kontrola je vyžadována pro vozidla tuzemského původu, jež mají být registrována za stejných okolností. V projednávaném případě však vozidla, která již byla registrována v Nizozemsku a u nichž došlo k převodu vlastnictví, takové kontrole nepodléhají na rozdíl od vozidel, která již byla registrována v jiném členském státě a mají být registrována v Nizozemsku.

47 Nizozemská a finská vláda se domnívají, že změnu vlastníka vozidla, které již bylo registrováno v Nizozemsku, a dovoz vozidla pocházejícího z jiného členského státu nelze srovnávat. Účel registrace vozidla a zápisu změny vlastníka je různý, neboť registrace spočívá v zápisu vozidla do nizozemského vnitrostátního rejstříku, zatímco změna vlastníka pouze vytváří vazbu mezi již registrovaným vozidlem a další osobou. V důsledku toho nejsou obě tyto situace srovnatelné.

48 Naproti tomu registrace vozidel v Nizozemsku, která byla předtím registrována v jiném členském státě, je srovnatelná s postupem registrace vozidel předtím registrovaných v Nizozemsku, jež byla následně vyškrtnuta z rejstříku a pro něž byla podána nová žádost o registraci. V tomto případě je podle čl. 25 odst. 7 Kentekenreglement postup stejný jako v případě dovozu vozidel.

49 Pokud jde o kontrolu za účelem identifikace vozidel, nizozemská a finská vláda tvrdí, že taková kontrola je nezbytná pro zajištění bezpečnosti silničního provozu, boje proti podvodům a ochrany životního prostředí a spotřebitelů, jakož i veřejného pořádku.

50 V tomto ohledu stanoví směrnice 1999/37 pouze minimální harmonizaci, což členským státům umožňuje uložit dodatečné kontroly během registrace.

51 Pokud jde o dodatečnou technickou prohlídku, jaká je stanovena postupem 3, nizozemská vláda tvrdí, že tato prohlídka zajišťuje, že v Nizozemsku mohou být uvedena do provozu pouze vozidla splňující nizozemské požadavky v oblasti bezpečnosti silničního provozu a životního prostředí.

52 Finská vláda má rovněž za to, že předmětná opatření jsou v souladu se zásadou proporcionality, neboť cílů registrace, s ohledem na něž je technická prohlídka nezbytná, nelze dosáhnout méně omezujícími prostředky.

Závěry Soudního dvora

Ke kontrole za účelem identifikace vozidel

53 Podle judikatury Soudního dvora se zákaz opatření s účinkem rovnocenným omezením uvedený v článku 28 ES vztahuje na veškerou právní úpravu členských

států, která by mohla, ať přímo, nebo nepřímo, skutečně, nebo potenciálně, narušit obchod ve Společenství (rozsudky ze dne 16. listopadu 2000, Komise v. Belgie, C-217/99, Recueil, s. I-10251, bod 16; ze dne 26. října 2006, Komise v. Řecko, C-65/05, Sb. rozh. s. I-10341, bod 27, a ze dne 15. března 2007, Komise v. Finsko, C-54/05, Sb. rozh. s. I-2473, bod 30). Pouhá skutečnost, že dovozce je odrazován od zavedení nebo uvedení dotčených výrobků na trh v dotyčném členském státě, tak pro něj představuje překážku volného pohybu zboží (výše uvedený rozsudek Komise v. Belgie, bod 18, a rozsudek ze dne 7. června 2007, Komise v. Belgie, C-254/05, Sb. rozh. s. I-4269, bod 30).

54 V projednávaném případě ze spisu vyplývá, že Nizozemské království vyžaduje, aby před registrací vozidla bylo toto vozidlo identifikováno. V souladu s čl. 2 písm. b) a článkem 4 směrnice 1999/37 se tato identifikace provádí v případě dovozu vozidla, jež bylo předtím registrováno v jiném členském státě, osvědčením o registraci vydaným tímto jiným členským státem.

55 Komise nicméně Nizozemskému království vytýká, že narušuje volný pohyb zboží, neboť postup identifikace není omezen na čistě správní formalitu, ale zahrnuje požadavek dostavit se s vozidlem k RDW, a umožňuje tak kontrolorovi, aby ověřil, zda se vozidlo skutečně nachází na nizozemském území a odpovídá údajům uvedeným v osvědčení o registraci vydaném jiným členským státem. Podle Komise činí tato kontrola, která trvá přibližně dvacet pět minut a v době postupu před zahájením soudního řízení stála 45 eur, dovoz vozidel do Nizozemska méně zajímavým.

56 Toto tvrzení Komise nemůže být přijato.

57 Je totiž namístě poukázat na to, že dotčeným postupem, jak vyplývá ze samotné žaloby Komise, příslušné nizozemské orgány pouze provádějí identifikaci vozidla za účelem registrace.

58 Jedná se tudíž o pouhou správní formalitu, která nezavádí žádnou dodatečnou kontrolu, ale je spjata se samotným vyřizováním žádosti o registraci a s průběhem souvisejícího řízení.

59 Způsob kontroly, jak je prováděna v Nizozemsku, krom toho potvrzuje, že tento postup nemá odrazující charakter.

60 Pokud jde nejprve o nezbytnost přesunu danou povinností dostavit se s vozidlem k RDW, ze spisu vyplývá, že RDW má hustou síť stanic po celém nizozemském území, v nichž tedy může být kontrola identifikace snadno provedena.

61 Pokud jde dále o náklady 45 eur, je nutné konstatovat s ohledem na veškeré náklady, které s sebou každá registrace nevyhnutelně nese, že tato částka nemůže mít vliv na volbu vlastníka vozidla, zda zaregistruje své vozidlo v Nizozemsku, či nikoliv.

62 Pokud jde konečně o skutečnost dovolávanou Komisí, že je možné počítat s čekací dobou v délce několika týdnů, než bude možné vozidlo přistavit za účelem získání registrace, postačí poukázat na to, že dovozce vozidla se může tomuto čekání vyhnout nebo čekací dobu alespoň snížit tím, že si včas sjedná termín na stanici RDW dle své volby.

63 Ve světle výše uvedených úvah nemůže mít kontrola za účelem identifikace vozidel zkoumaná výše jakýkoli odrazující účinek na dovoz vozidla do tohoto členského státu nebo učinit takový dovoz méně zajímavým. Vytýkaná skutečnost vznesená Komisí ohledně této kontroly musí být proto zamítnuta.

K technické prohlídce fyzického stavu vozidel

64 Úvodem je namístě připomenout, že podle ustálené judikatury se existence nesplnění povinnosti musí posuzovat vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku (viz zejména rozsudky ze dne 16. ledna 2003, Komise v. Spojené království, C-63/02, Recueil, s. I-821, bod 11, a ze dne 14. července 2005, Komise v. Španělsko, C-135/03, Sb. rozh. s. I-6909, bod 31). Následné změny nemůže Soudní dvůr vzít v úvahu (viz zejména rozsudek ze dne 18. listopadu 2004, Komise v. Irsko, C-482/03, nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, bod 11).

65 Vzhledem k tomu, že odůvodněné stanovisko Komise bylo datováno dne 9. července 2004 a lhůta uložená Nizozemskému království byla stanovena na dva měsíce a prodloužena o měsíc, je tedy pro posouzení existence, či neexistence vytýkaného nesplnění povinnosti rozhodný den 9. října 2004. Oběžník ministra dopravy přijatý po tomto datu tedy není v projednávaném případě relevantní.

66 Než bude přezkoumána slučitelnost kontroly fyzického stavu vozidel při jejich registraci s články 28 ES a 30 ES, je třeba zaprvé ověřit, zda Nizozemské království stanovením takové kontroly pouze nesplnilo povinnosti vyplývající ze směrnice 96/96.

67 Pokud jde o technickou prohlídku fyzického stavu vozidel, cíle směrnice 96/96 uvedené v jejím třicátém třetím bodě odůvodnění jsou dosáhnout harmonizace pravidel pro technické prohlídky, zabránit narušení hospodářské soutěže mezi silničními dopravci a zaručit, že vozidla budou řádně kontrolována.

68 Článek 3 odst. 1 směrnice 96/96 ponechává členským státům určitý prostor pro uvážení, avšak odstavec 2 tohoto článku vyžaduje, aby tyto státy uznávaly osvědčení vydané v jiném členském státě, který prokazuje, že vozidlo prošlo technickou prohlídkou vyhovující alespoň ustanovením této směrnice. Nicméně článek 5 směrnice 96/96 uvádí dodatečné prohlídky nebo podmínky, jež může členský stát požadovat oproti prohlídkám či podmínkám, jež jsou uvedeny v přílohách I a II téže směrnice, pokud tyto prohlídky nezahrnuje již uvedené osvědčení (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 21. března 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Recueil, s. I-3193, bod 62).

69 Na základě postupu 3 použitelného na vozidla starší tří let, jimž bylo uděleno schválení typu na úrovni Společenství, na vozidla registrovaná dříve v jiném členském státě, jimž tam bylo uděleno schválení typu nebo individuální schválení, a na vozidla registrovaná dříve v Nizozemsku, jimž bylo uděleno nizozemské schválení typu, předcházela v projednávaném případě jejich registraci inspekce jejich fyzického stavu, byť s přihlédnutím k osvědčení o registraci a prohlášení o shodě vydaným v jiných členských státech. Naproti tomu u vozidel mladších tří let, jež byla předtím registrována v jiných členských státech, není před jejich registrací kontrola fyzického stavu vyžadována.

70 Uvedený postup 3 se nemůže opírat o směrnici 96/96, jelikož v rozporu s tím, co je uvedeno v čl. 3 odst. 2 této směrnice, nezačleňuje zásadu uznávání dokumentů vydaných jinými členskými státy, které osvědčují, že vozidla prošla technickou prohlídkou.

71 Je tudíž třeba zadruhé ověřit, zda povinnost podrobit vozidla starší tří let, jež byla předtím registrována v jiném členském státě, kontrole jejich fyzického stavu před jejich registrací v Nizozemsku představuje opatření s účinkem rovnocenným množstevnímu omezení dovozu zakázané článkem 28 ES a zda, v případě kladné odpovědi, může být takový požadavek odůvodněn ochranou zájmů uvedených

v článku 30 ES (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 29. dubna 2004, Komise v. Rakousko, C-150/00, Recueil, s. I-3887, bod 80).

72 Jak bylo připomenuto v bodě 53 tohoto rozsudku, zákaz opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením stanovený v článku 28 ES se vztahuje na jakoukoli právní úpravu členských států, která může přímo, nebo nepřímo, skutečně, či potenciálně narušit obchod ve Společenství.

73 V projednávaném případě nizozemské orgány tím, že ukládají takovou kontrolu fyzického stavu vozidel, jaká je stanovena v postupu 3, před jejich registrací, podrobují obecně a systematicky tomuto ověření všechna vozidla starší tří let, jež byla předtím registrována v jiných členských státech, a to aniž by jakkoli přihlížely k případným kontrolám, jež byly případně provedeny těmito jinými členskými státy. Tato kontrola tedy tím, že se přidává k technickým prohlídkám, jež byly v nedávné době provedeny v jiných členských státech, aniž by byl uznán jejich výsledek, může odradit některé zúčastněné osoby od dovozu vozidel starších tří let do Nizozemska, která byla předtím registrována v jiných členských státech.

74 Takový postup tudíž představuje omezení volného pohybu zboží zakázané článkem 28 ES.

75 Z ustálené judikatury však vyplývá, že vnitrostátní právní úprava, která představuje opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením, může být odůvodněna jedním z důvodů obecného zájmu uvedených v článku 30 ES nebo naléhavými požadavky (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 5. února 2004, Komise v. Itálie,

C-270/02, Recueil, s. I-1559, bod 21, a výše uvedený rozsudek Komise v. Finsko, bod 38). V obou případech musí být vnitrostátní ustanovení způsobilé zaručit uskutečnění sledovaného cíle a nesmí překračovat meze toho, co je nezbytné k jeho dosažení (viz zejména rozsudky ze dne 20. června 2002, Radiosistemi, C-388/00 a C-429/00, Recueil, s. I-5845, body 40 až 42, jakož i ze dne 8. května 2003, ATRAL, C-14/02, Recueil, s. I-4431, bod 64).

76 V tomto ohledu je na příslušných vnitrostátních orgánech, aby prokázaly jednak, že jejich právní úprava je nezbytná pro uskutečnění jednoho nebo více cílů uvedených v článku 30 ES nebo splnění naléhavých požadavků, a jednak, že uvedená právní úprava je v souladu se zásadou proporcionality (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 19. června 2003, Komise v. Itálie, C-420/01, Recueil, s. I-6445, body 30 a 31; výše uvedený rozsudek ze dne 5. února 2004, Komise v. Itálie, bod 22, a výše uvedený rozsudek Komise v. Finsko, bod 38).

77 Co se týče argumentu vzneseného nizozemskou vládou, podle kterého kontrola fyzického stavu vozidel zajišťuje bezpečnost silničního provozu a ochranu životního prostředí, neboť díky této kontrole jsou v Nizozemsku uváděny do provozu pouze vozidla splňující nizozemské požadavky na bezpečnost silničního provozu, je nesporné, že bezpečnost silničního provozu i ochrana životního prostředí jsou naléhavými důvody obecného zájmu, které by mohly odůvodňovat překážku volného pohybu zboží (viz zejména výše uvedený rozsudek Cura Anlagen, bod 59).

78 Pokud však jde o posouzení přiměřenosti sporné právní úpravy a otázky, zda lze sledovaného cíle dosáhnout omezeními, která méně ovlivňují obchod ve Společenství, je namístě konstatovat, že Nizozemské království nedoložilo konkrétně přiměřenost omezení volného pohybu dotčeného zboží ve vztahu ke sledovanému cíli.

79 Podobného výsledku by zejména bylo možné dosáhnout takovými méně omezujícími opatřeními, jako je uznávání dokladu vydaného v jiném členském státě prokazujícího, že vozidlo registrované na území posledně uvedeného státu prošlo technickou prohlídkou, kombinované se spoluprací nizozemské celní správy s jejími partnery v jiných členských státech ohledně případně chybějících informací.

80 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba konstatovat, že Nizozemské království tím, že podrobovalo vozidla starší tří let, jež byla předtím registrována v jiných členských státech, kontrole jejich fyzického stavu před jejich registrací v Nizozemsku, nesplnilo povinnosti, které pro ně vyplývají z článků 28 ES a 30 ES.

K nákladům řízení

81 Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. V souladu s odst. 3 prvním pododstavcem téhož článku může Soudní dvůr nicméně rozdělit náklady nebo rozhodnout, že každý z účastníků řízení ponese vlastní náklady, pokud každý účastník měl ve věci částečně úspěch i neúspěch nebo pokud jsou k tomu dány výjimečné důvody. Jelikož Komise i Nizozemské království neměly částečně ve věci úspěch, je namístě rozhodnout, že ponesou vlastní náklady řízení.

82 Podle čl. 69 odst. 4 prvního pododstavce jednacího řádu členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, nesou vlastní náklady řízení. Finská republika, vedlejší účastnice, tedy ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

1) **Nizozemské království tím, že podrobovalo vozidla starší tří let, jež byla předtím registrována v jiných členských státech, kontrole jejich fyzického stavu před jejich registrací v Nizozemsku, nesplnilo povinnosti, které pro ně vyplývají z článků 28 ES a 30 ES.**

2) **Ve zbývající části se žaloba zamítá.**

3) **Komise Evropských společenství, Nizozemské království a Finská republika ponesou vlastní náklady řízení.**

Podpisy.