TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2007 m. rugsėjo 20 d. *

Byloje C-297/05

dėl 2005 m. liepos 22 d. pagal EB 226 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo

Europos Bendrijų Komisija, atstovaujama M. van Beek ir D. Zijlstra, nurodžiusi adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

ieškovė,

prieš

Nyderlandų Karalystę, atstovaujamą H. G. Sevenster ir D. J. M. de Grave,

atsakovę,

* Proceso kalba: olandų.

palaikomą:

Suomijos Respublikos, atstovaujamos E. Bygglin, nurodžiusios adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

įstojusios į bylą šalies,

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas P. Jann, teisėjai R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (pranešėjas) ir E. Levits,

generalinė advokatė E. Sharpston,
posėdžio sekretorė M. Ferreira, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2007 m. kovo 22 d. posėdžiui,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinės advokatės nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

1 Savo ieškiniu Europos Bendrijų Komisija prašo Teisingumo Teismo pripažinti, kad nustatydama, jog anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotos transporto priemonės

prieš jas registruojant Nyderlanduose turi būti patikrintos siekiant identifikuoti, ir turi būti patikrinta jų techninė būklė, Nyderlandų Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir EB 30 straipsnius.

Teisinis pagrindas

Bendrijos teisės aktai

2 1996 m. gruodžio 20 d. Tarybos direktyvos dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninę apžiūrą, suderinimo (OL 1997, L 46, p. 1) trisdešimt trečia konstatuojamoji dalis nustato:

„kadangi dėl numatomo šios direktyvos poveikio nagrinėjamam sektoriui ir, atsižvelgiant į subsidiarumo principą, Bendrijos priemonės, numatytos šioje direktyvoje, yra būtinos, kad būtų pasiektas techninių apžiūrų reikalavimų suderinimas, jog būtų išvengta konkurencijos iškraipymų tarp pervežimo įmonių savininkų ir būtų garantuota, kad transporto priemonės yra tinkamai tikrinamos ir prižiūrimos; kadangi šie tikslai negali būti visiškai pasiekti valstybėms narėms veikiant atskirai“.

3 Direktyvos 96/96 1 straipsnio 1 dalis numato:

„Kiekvienoje valstybėje narėje registruotoms motorinėms transporto priemonėms ir jų priekaboms bei puspriekabėms turi būti periodiškai atliekama techninė apžiūra, laikantis šios direktyvos ir visų pirma I ir II priedo reikalavimų.“

4 Šios direktyvos 3 straipsnio 1 ir 2 dalys nustato:

„1. Valstybės narės turi imtis visų būtinų priemonių, kurios leistų įrodyti, kad transporto priemonei buvo atlikta techninė apžiūra laikantis bent šios direktyvos nuostatų.

Apie šias priemones pranešama kitoms valstybėms narėms ir Komisijai.

2. Kiekviena valstybė narė pripažįsta kitos valstybės tomis pačiomis sąlygomis išduotą patvirtinimą, rodantį, kad transporto priemonei, registruotai toje kitoje valstybėje, kartu ir jos priekabai ar puspriekabei, buvo atlikta techninė apžiūra, laikantis bent šios direktyvos nuostatų."

5 Šios direktyvos 5 straipsnis patikslina:

„Nepaisydamos I ir II priedo nuostatų, valstybės narės gali:

— paankstinti pirmąją privalomą techninę apžiūrą ir, jei tinka, prieš registraciją atlikti transporto priemonės techninę apžiūrą,

— sutrumpinti laiką tarp dviejų periodinių techninių apžiūrų,

— padaryti privalomą techninę apžiūrą tų transporto priemonių, kurioms ji nebuvo privaloma,

— padidinti tikrinamų pozicijų skaičių,

— nustatyti reikalavimus periodiškai tikrinti taip pat ir kitų kategorijų transporto priemones,

— paskirti specialią papildomą techninę apžiūrą,

— iš jų teritorijoje registruotų transporto priemonių reikalauti aukštesnių minimalių stabdžių efektyvumo reikalavimų, palyginti su nurodytais II priede, ir įtraukti daugiau pakrautos transporto priemonės techninę apžiūrą, jei tokie reikalavimai nėra didesni nei nurodyta transporto priemonės tipo pirminiame patvirtinime.“ (Pataisytas vertimas)

6 Direktyvos 96/96 11 straipsnio 1 dalis įtvirtina:

„Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip 1998 m. kovo 9 d., užtikrina, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

<...>“

7 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvos 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL 138, p. 57) trečia, šešta ir devinta konstatuojamosios dalys išdėstytos taip:

„3) <...> registracijos liudijimo formos ir turinio suvienodinimas palengvins jame esančios informacijos supratimą, o tai padės vienoje valstybėje narėje registruotoms transporto priemonėms laisvai judėti kitų valstybių narių teritorijose esančiais keliais;

<...>

6) <...> registracijos liudijimo suvienodinimas palengvina anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių grįžimą į eismą ir tai padeda vidaus rinkai tinkamai funkcionuoti;

<...>

9) <...> siekiant palengvinti šiuos patikrinimus ir visų pirma užkirsti kelią sukčiavimui bei vogtų transporto priemonių nelegaliai prekybai, tikslinga valstybėms narėms glaudžiai bendradarbiauti ir efektyviai keistis informacija."

8 Direktyvos 1999/37 2 straipsnio b punktas transporto priemonės registraciją apibrėžia kaip administracinį leidimą šiai transporto priemonei patekti į kelių transporto eismą, apimantį transporto priemonės identifikavimą ir registracijos numerio išdavimą.

9 Šios direktyvos 4 straipsnis numato:

„Pagal šią direktyvą identifikuojant transporto priemonę tarptautiniame eisme arba perregistruojant ją kitoje valstybėje narėje vienoje valstybėje narėje išduotas registracijos liudijimas pripažįstamas kitose valstybėse narėse."

10 Šios direktyvos 8 straipsnio 1 dalis nustato:

„1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 2004 m. birželio 1 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

<...>"

Nacionalinės teisės aktai

11 1994 m. balandžio 21 d. Įstatymo dėl eismo keliuose (*Wegenverkeerswet*) (Stb. 1994, Nr. 475, toliau – *Wegenverkeerswet*) 36 straipsnio 1 ir 2 dalys bei 42–61 straipsniai ir 1994 m. spalio 6 d. Reglamento dėl registracijos liudijimų (*Kentekenreglement*) (Stb. 1994, Nr. 760, toliau – *Kentekenreglement*) 4 skirsnio 17–40a straipsniai reglamentuoja transporto priemonių registracijos procedūrą ir registracijos liudijimų išdavimą.

12 *Wegenverkeerswet* 42–46 straipsniai reglamentuoja registracijos numerių įregistravimą. Šio 42 straipsnio 2 ir 3 dalys numato:

„2. Kiek tai susiję su (Registracijos numerių registru), *Rijksdienst voor Wegverkeer* (eismo tarnyba, toliau – RDW) tvarko duomenis, susijusius su motorinėmis transporto priemonėmis ir priekabomis, kurioms buvo suteiktas registracijos numeris, šio registracijos numerio savininko duomenimis bei duomenis, susijusius su kitomis motorinėmis transporto priemonėmis ir priekabomis.

3. Antrojoje pastraipoje nurodyti duomenys renkami šiais tikslais:

a) kad šis įstatymas būtų tinkamai vykdomas ir kad būtų laikomasi šiame įstatyme numatytų arba juo vadovaujantis nustatytų taisyklių; arba

b) kad būtų tinkamai vykdomi 1994 m. Įstatymas dėl motorinių transporto priemonių apmokestinimo (*Wet op de motorrijtuigenbelasting*), 1992 m. Įstatymas dėl privačių automobilių ir motociklų apmokestinimo (*Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen*), Įstatymas dėl motorinių transporto priemonių savininkų atsakomybės (*Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen*), Įstatymas dėl mobilumo ir prieinamumo (*Wet bereikbaarheid en mobiliteit*) bei kiti teisės aktai dėl motorinių transporto priemonių ir priekabų ir kad būtų laikomasi šiomis nuostatomis numatytų ar jomis vadovaujantis priimtų taisyklių."

13 Registracijos liudijimą, kurį reglamentuoja *Kentekenreglement* 4 skirsnio 17–40a straipsniai, sudaro dvi dalys – I ir II; pirmoje dalyje nurodomi transporto priemonės techniniai (IA dalis) ir su savininko ar valdytojo tapatybe susiję duomenys (IB dalis), o antroje dalyje nurodomi duomenys, kurių gali prireikti, jeigu pasikeistų savininkas.

14 Iš dviejų dalių sudaryto registracijos liudijimo pirmo išdavimo atveju *Kentekenreglement* 25 straipsnio 1 dalis numato:

„Transporto priemonės, kuriai prašoma pirmą kartą išduoti iš dviejų dalių sudarytą registracijos liudijimą, savininkas ar valdytojas transporto priemonę apžiūrai pristato RDW ir, pateikdamas ministro sprendimu nurodytą įrodymą, kad jis turi į tai teisę, šiai tarnybai pateikia prašymą registracijos liudijimui išduoti.“

15 *Kentekenreglement* 25b straipsnis numato, kad norint transporto priemonę registruoti Nyderlanduose, reikia pateikti anksčiau kitoje valstybėje narėje gautą registracijos liudijimą. Šio straipsnio 2 ir 3 dalys numato:

„2. (Registracijos Nyderlanduose liudijimas) neišduodamas, jei trūksta registracijos liudijimo, jei jis buvo išduotas, II dalies.

3. Ypatingais atvejais ir nukrypstant nuo 2 dalies, RDW gali išduoti registracijos liudijimą, tačiau su sąlyga, kad kompetentingos valstybės narės, kurioje transporto priemonė buvo anksčiau registruota, valdžios institucijos raštu ar elektroniniu būdu patvirtino, jog prašymą pateikęs asmuo turi teisę transporto priemonę įregistruoti kitoje valstybėje narėje.“

16 Remiantis *Kentekenreglement* 26–30 straipsniais, kadangi pardavimo tarp Nyderlandų piliečių atveju registracijos liudijimo IA dalyje nurodyti transporto priemonės techniniai duomenys jau yra įtraukti į registrą, nebereikia atlikti transporto priemonės identifikavimo apžiūros, ir RDW naujajam savininkui išduoda tik IB dalį turintį registracijos liudijimą.

17 Nyderlandų teisės aktai numato keturias skirtingas transporto priemonių registracijos procedūras.

18 Pagal pirmą procedūrą dar nenaudotoms naujoms transporto priemonėms, kurioms Nyderlanduose ar Bendrijoje buvo suteiktas tipo patvirtinimas, registracijos liudijimą paprastai išduoda RDW patvirtinta įmonė. Patvirtinta įmonė gali RWD tiesiogiai, be specialios transporto priemonės techninės būklės apžiūros, prašyti išduoti registracijos liudijimą, nes šios transporto priemonės identifikavimą ir atitikties sertifikatui patikrinimą jau atliko patvirtinta įmonė. Specialios transporto priemonės techninės būklės apžiūros atlikti nereikia. Prašymą pateikusio asmens išlaidos apsiriboja registracijos liudijimo I ir II dalių išlaidomis, iš viso tai yra 47,20 euro.

19 Antra procedūra taikoma ne senesnėms kaip trejų metų amžiaus transporto priemonėms, kurioms Bendrijoje buvo suteiktas tipo patvirtinimas. Prieš registruojant šias transporto priemones turi apžiūrėti RDW patvirtinta tarnyba. Per šią apžiūrą transporto priemonės identifikuojamos pagal kitoje valstybėje narėje išduotą registracijos liudijimą ir atitikties sertifikatą siekiant išvengti sukčiavimo registracijos liudijimų srityje. Pateikti dokumentai tikrinami siekiant nustatyti galimus neatitikimus. Speciali transporto priemonių techninės būklės apžiūra atliekama tik tuo

atveju, jei matyti akivaizdžių trūkumų, dėl kurių gali kilti pavojus eismo dalyviams ar aplinkai. Ši apžiūra trunka apie dvidešimt penkias minutes ir kainuoja 45 eurus bei 47,20 euro už registracijos liudijimą.

20 Trečia procedūra taikoma senesnėms kaip trejų metų amžiaus transporto priemonėms, kurioms Bendrijoje buvo suteiktas tipo patvirtinimas, anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotoms transporto priemonėms, kurioms buvo suteiktas nacionalinis ar individualus tipo patvirtinimas, ir anksčiau Nyderlanduose registruotoms transporto priemonėms, kurioms buvo suteiktas olandiškas tipo patvirtinimas.

21 Importo atveju po šių transporto priemonių identifikavimo procedūros atliekama jų techninės būklės apžiūra pagal esamus reikalavimus, kurią vykdo RDW patvirtinta tarnyba. Turi būti pateikti kitoje valstybėje narėje išduotas registracijos liudijimas ir atitikties sertifikatas, kuriuose yra reikiama techninė informacija bei, jei transporto priemonei Bendrijoje nebuvo suteiktas tipo patvirtinimas, pripažinimo ar panašus dokumentas, kuriuose nurodomi galia, masė (maksimali) ir ašiai tenkanti masė. Ši transporto priemonės techninės būklės apžiūra trunka penkiasdešimt minučių ir kainuoja 78 eurus, prie kurių reikia pridėti 47,20 euro registracijos liudijimui gauti.

22 Per apžiūrą transporto priemonė identifikuojama ir patikrinami pateikti dokumentai. Galimi skirtumai tarp transporto priemonės kilmės valstybėje galiojančių techninių reikalavimų ir reikalavimų, kurie taikomi Nyderlanduose, nėra kliūtis registruoti transporto priemonę, jei iš pateiktų dokumentų galima nustatyti, kad jos būklė yra tokia pati kaip ir ta, kokios ji buvo patvirtinta atitinkamos transporto priemonės kilmės valstybėje narėje, ir kad šie skirtumai nekelia jokio rimto pavojaus saugumui.

23 Be to, kiekvienai Nyderlanduose registruotai senesnei kaip trejų metų amžiaus transporto priemonei taikoma periodinė techninė apžiūra (*algemene periodieke keuring*). Kai transporto priemonei, kuriai taikoma trečia procedūra, turi būti atlikta techninė apžiūra, registracijos liudijimą išduoti prašantis asmuo gauna pažymą, kuri jam leidžia transporto priemonę naudoti metus laiko.

24 Pagal *Kentekenreglement* 25 straipsnio 7 dalį prieš tai nurodytos procedūros taikomos *mutatis mutandis* naujam prašymui dėl transporto priemonės registracijos, kuri anksčiau buvo registruota Nyderlanduose ir vėliau nedalyvavo eisme, buvo išvežta iš Nyderlandų teritorijos, skirta naudoti ne visuomeniniuose keliuose arba kuriai buvo suteikta speciali registracija.

25 Ketvirta procedūra taikoma transporto priemonėms, kurios buvo registruotos ne Europos Sąjungos valstybėje, ir dar neregistruotoms transporto priemonėms, kurioms nebuvo suteiktas tipo ar individualus patvirtinimas. Po šių transporto priemonių identifikavimo atliekama jų techninės būklės apžiūra, kurią paprastai vykdo prašymą pateikęs asmuo po to, kai RDW specialus departamentas administracine tvarka peržiūrėjo jo individualų prašymą. Norint registruoti transporto priemonę, reikia pateikti techninio pobūdžio informacijos.

26 Prieš tai apibūdinta su antra ir trečia procedūromis susijusi RDW praktika yra grindžiama *Kentekenreglement.*

27 2005 m. lapkričio 11 d. transporto ministras RDW nusiuntė cirkuliarą, prašydamas nuo 2005 m. gruodžio 1 d. anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotoms transporto priemonėms nebetaikyti *Kentekenreglement* 25 straipsnio 1 dalyje numatytos techninės apžiūros.

Ikiteisminė procedūra

28 Manydama, kad su transporto priemonių registracijos procedūra susiję Nyderlandų teisės aktai neatitinka EB 28 ir EB 30 straipsnių nuostatų, Komisija pradėjo procedūrą dėl įsipareigojimų neįvykdymo ir Nyderlandų Karalystės paprašė pateikti savo pastabas.

29 Į šį oficialų pranešimą Nyderlandų vyriausybė atsakė 2003 m. liepos 10 d. laišku. 2004 m. sausio 29 d. antruoju laišku ji patikslino savo pastabas.

30 2004 m. liepos 9 d. laišku Komisija išsiuntė pagrįstą nuomonę, nurodydama Nyderlandų Karalystei per du mėnesius nuo jos gavimo imtis būtinų priemonių, kad į ją būtų tinkamai atsižvelgta.

31 Paprašiusi šioje pagrįstoje nuomonėje numatytą terminą pratęsti vienu mėnesiu, Nyderlandų Karalystė į ją atsakė 2004 m. lapkričio 2 dieną.

32 2005 m. liepos 22 d. Teisingumo Teismo kanceliarijoje gautu pareiškimu Komisija pagal EB 226 straipsnį pareiškė šį ieškinį.

33 2006 m. vasario 20 d. Nutartimi Teisingumo Teismo pirmininkas leido Suomijos Respublikai įstoti į bylą Nyderlandų Karalystės pusėje.

Dėl ieškinio priimtinumo

Šalių argumentai

34 Nyderlandų vyriausybė tvirtina, kad Komisija pažeidė savo pareigą pakankamai tiksliai ir neprieštaringai apibrėžti ieškinio dalyką ir ikiteisminės procedūros stadijoje, ir ieškinyje, nes pagrįstoje nuomonėje ji nepaaiškino skirtumo tarp „transporto priemonių techninės būklės apžiūros“ ir „apžiūros siekiant transporto priemonę identifikuoti“.

35 Ieškinyje Komisija neteisėtai išplėtė ginčo dalyką, palyginti su pagrįsta nuomone, nes jos kaltinimas dėl „papildomų techninių apžiūrų“ taip pat apėmė transporto priemonių identifikavimo procedūrą. Todėl Komisijos ieškinį reikia atmesti tiek, kiek jis susijęs su šia identifikavimo procedūra.

36 Komisija nurodo, kad ji nesutinka su antra ir trečia prieš tai apibūdintomis procedūromis. Taikant šias procedūras atliekamos transporto priemonių apžiūros turėtų būti skirstomos į dvi kategorijas, būtent apžiūras, kai siekiama tik identifikuoti transporto priemones, atliekamas per antrą ir trečią procedūras, ir transporto priemonių techninės būklės apžiūras, tai yra technines apžiūras siaurąja prasme, atliekamas per trečią procedūrą.

37 Komisija nurodo, kad pagrįstos nuomonės 5 dalies 2 ir 3 punktuose bei 13 dalyje ji patikslino, jog kaltinimai yra susiję su dviem apžiūrų režimais. Be to, iš Nyderlandų vyriausybės atsakymo matyti, kad ji suprato, jog Komisijos kaltinimai buvo susiję su dviem nagrinėjamais apžiūrų režimais.

Teisingumo Teismo vertinimas

38 Reikia pažymėti, kad pagrįstos nuomonės 13 punktas apima du patikrinimų režimus, susijusius su prieš tai apibūdintomis antra ir trečia procedūromis.

39 Be to, iš 2004 m. lapkričio 2 d. Nyderlandų vyriausybės atsakymo į pagrįstą nuomonę matyti, jog pastarojoje šios antra ir trečia procedūros buvo nagrinėjamos atskirai – išdėstant požiūrį, pirma, dėl abiejose procedūrose numatyto anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių identifikavimo ir, antra, dėl trečioje procedūroje numatytos šių transporto priemonių techninės būklės apžiūros.

40 Iš to išplaukia, kad Nyderlandų vyriausybė galėjo išsiaiškinti pagrįstoje nuomonėje Komisijos nurodytus kaltinimus dėl dviejų apžiūrų režimų, kurias numato antra ir trečia procedūros, ir kad ši vyriausybė negali pagrįstai teigti, jog Komisija savo ieškinyje neteisėtai išplėtė ginčo dalyką.

41 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Nyderlandų vyriausybės prieštaravimą dėl priimtinumo reikia atmesti.

Dėl esmės

Šalių argumentai

42 Komisijos teigimu, anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių registracija Nyderlanduose ir registracijos liudijimų išdavimas tuo atveju,

jei pasikeičia anksčiau Nyderlanduose registruotos transporto priemonės savininkas, yra dvi panašios situacijos.

43 Šios panašios situacijos traktuojamos skirtingai ir tai kliudo prekybai Bendrijoje. Iš tiesų, kadangi dėl pareigos anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotas transporto priemones pateikti išankstinei apžiūrai privalėjimo, sistemiškumo ir su tuo susijusių išlaidų šias transporto priemones sunkiau importuoti, ši priemonė yra kiekybiniams importo apribojimams lygiaverčio poveikio priemonė EB 28 straipsnio prasme. Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad nagrinėjamą apžiūrą galima priskirti dviem kategorijoms, būtent apžiūrai siekiant transporto priemones identifikuoti ir apžiūrai siekiant nustatyti jų techninę būklę.

44 Komisija mano, kad ginčijamos priemonės turi būti laikomos lygiaverčio poveikio priemonėmis, kurias draudžia EB 28 straipsnis, nes jos kitoje valstybėje narėje anksčiau registruotų transporto priemonių importą daro mažiau patrauklų ir todėl yra kliūtis laisvam prekių judėjimui. Be to, jos nėra pateisinamos EB 30 straipsnyje paminėtu tikslu arba Teisingumo Teismo pripažįstamu imperatyviu reikalavimu.

45 Konkrečiai tariant, Komisijos teigimu, antroje ir trečioje procedūrose numatyta apžiūra siekiant identifikuoti transporto priemones negali būti pateisinta reikalingumo patikrinti, ar importuotų ir anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių identifikacinis numeris buvo pakeistas, nes šis numeris taip pat galėjo būti pakeistas nuosavybės teisę perleidžiant Nyderlandų Karalystės teritorijoje. Be to, kadangi pagal Direktyvą 1999/37 registracijos dokumentų turinys

yra suderinamas Bendrijos lygmeniu, Nyderlanduose atliekama apžiūra yra perteklinė ir dubliuojasi su kitose valstybėse narėse jau atliktomis apžiūromis. Ji taip pat pažymi, kad kol ši apžiūra bus atlikta, tenka laukti kelias savaites.

46 Kiek tai susiję su transporto priemonių būklės techninėmis apžiūromis, iš Teisingumo Teismo praktikos išplaukia, jog transporto priemonėms, anksčiau registruotoms vienoje valstybėje narėje, kurioje atlikta jų techninė apžiūra, tam tikromis aplinkybėmis kitoje valstybėje narėje gali būti taikoma papildoma apžiūra jas ten registruojant, bet su sąlyga, kad panaši apžiūra taikoma nacionalinėms transporto priemonėms, kurios registruojamos tomis pačiomis aplinkybėmis. Šioje byloje Nyderlanduose anksčiau registruotoms transporto priemonėms, kai keičiasi jų savininkas, tokia apžiūra netaikoma – ji taikoma tik kitoje valstybėje narėje anksčiau registruotoms ir registracijai Nyderlanduose pateikiamoms transporto priemonėms.

47 Nyderlandų ir Suomijos vyriausybės laikosi nuomonės, kad negalima lyginti Nyderlanduose anksčiau registruotos transporto priemonės savininko pasikeitimo ir kitos valstybės narės kilmės transporto priemonės importo. Transporto priemonės registracija ir duomenų apie savininko pasikeitimą įrašymas turi du skirtingus tikslus, nes registruojant transporto priemonė įtraukiama į Nyderlandų nacionalinį registrą, o savininko pasikeitimas jau registruotą transporto priemonę tik susieja su kitu asmeniu. Vadinasi, šios dvi situacijos nėra panašios.

48 Kita vertus, kitoje valstybėje narėje anksčiau registruotų transporto priemonių registracija Nyderlanduose yra panaši į Nyderlanduose jau įregistruotų transporto priemonių, kurios buvo išbrauktos iš registro ir dėl kurių pateiktas naujas prašymas įregistruoti Nyderlanduose, registracijos procedūrą. Tokiu atveju pagal *Kentekenreglement* 25 straipsnio 7 dalį procedūra yra tokia pati kaip ir numatyta transporto priemonių importui.

49 Dėl apžiūros siekiant identifikuoti transporto priemones Nyderlandų ir Suomijos vyriausybės tvirtina, kad ši apžiūra yra būtina norint užtikrinti saugumą keliuose, kovoti su sukčiavimu, apsaugoti aplinką ir vartotojus bei viešąją tvarką.

50 Šiuo klausimu Direktyva 1999/37 numato tik minimalų suderinimą, o tai valstybėms narėms leidžia nustatyti papildomas apžiūras registruojant.

51 Dėl trečioje procedūroje numatytos papildomos techninės apžiūros Nyderlandų vyriausybė teigia, kad tai užtikrina, jog Nyderlanduose kelių transporto eisme dalyvauja tik šios valstybės narės reikalavimus dėl saugumo keliuose ir aplinkos atitinkančios transporto priemonės.

52 Suomijos vyriausybė taip pat mano, kad priemonės, dėl kurių kaltinama, atitinka proporcingumo principą, nes registracijos tikslai, atsižvelgiant į kuriuos techninė apžiūra yra būtina, negali būti pasiekti mažiau ribojančiomis priemonėmis.

Teisingumo Teismo vertinimas

Dėl apžiūros siekiant transporto priemones identifikuoti

53 Remiantis Teisingumo Teismo praktika EB 28 straipsnyje numatytas apribojimams lygiaverčio poveikio priemonių draudimas apima bet kokius valstybių narių teisės

aktus, galinčius tiesiogiai ar netiesiogiai, iš tikrųjų ar potencialiai sudaryti prekybos Bendrijos viduje kliūtis (2000 m. lapkričio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Belgiją*, C-217/99, Rink. p. I-10251, 16 punktas; 2006 m. spalio 26 d. Sprendimo *Komisija prieš Graikiją*, C-65/05, Rink. p. I-10341, 27 punktas ir 2007 m. kovo 15 d. Sprendimo *Komisija prieš Suomiją*, C-54/05, Rink. p. I-2473, 30 punktas). Todėl vien faktas, kad atgrasoma nuo nagrinėjamų produktų įvežimo į nagrinėjamą valstybę narę ar prekybos jais, importuotojui yra kliūtis laisvam prekių judėjimui (minėto sprendimo *Komisija prieš Belgiją* 18 punktas ir 2007 m. birželio 7 d. Sprendimo *Komisija prieš Belgiją*, C-254/05, Rink. p. I-4269, 30 punktas).

54 Nagrinėjamu atveju iš bylos medžiagos matyti, kad prieš transporto priemonę registruojant Nyderlandai reikalauja, jog ji būtų identifikuota. Pagal Direktyvos 1999/37 2 straipsnio b punktą ir 4 straipsnį anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotos transporto priemonės importo atveju ši apžiūra atliekama pateikiant šioje kitoje valstybėje narėje išduotą registracijos liudijimą.

55 Vis dėlto Komisija Nyderlandų Karalystę kaltina kliūčių laisvam prekių judėjimui sudarymu, nes identifikavimo procedūra neapsiriboja vien administraciniu formalumu ir apima reikalavimą transporto priemonę pristatyti RDW, taip tikrintojui sudarant sąlygas patikrinti, ar transporto priemonė iš tikrųjų yra Nyderlandų teritorijoje ir ar ji atitinka kitoje valstybėje narėje išduotame registracijos liudijime nurodytus duomenis. Komisijos teigimu, dėl šios apžiūros, kuri trunka dvidešimt penkias minutes ir ikiteisminės procedūros metu kainavo 45 eurus, transporto priemonių importas į Nyderlandus yra mažiau patrauklus.

56 Su šiuo Komisijos argumentu negalima sutikti.

57 Iš tiesų reikia pažymėti, kad nagrinėjamos procedūros metu, kaip matyti iš pačio Komisijos ieškinio, kompetentingos Nyderlandų valdžios institucijos transporto priemonę tik patikrina dėl registracijos.

58 Todėl tai yra paprasčiausias administracinis formalumas, kuriuo nenustatoma jokia papildoma apžiūra ir kuris yra neatsiejamas nuo pačio registravimo prašymo nagrinėjimo ir nuo su tuo susijusios procedūros taikymo.

59 Be to, tai, kad šios procedūros pobūdis nėra atgrasantis, patvirtina Nyderlandų atliekamos apžiūros būdai.

60 Visų pirma, kiek tai susiję su kelione, kuri yra būtina norint įvykdyti pareigą transporto priemonę pateikti RDW, iš bylos medžiagos matyti, kad ši tarnyba visoje Nyderlandų teritorijoje turi platų centrų tinklą, todėl joje identifikuoti galima nesunkiai.

61 Dėl 45 eurų mokesčio reikia konstatuoti, jog, atsižvelgiant į visas bet kurios registracijos neišvengiamas išlaidas, ši suma negali daryti didelės įtakos transporto priemonės savininko pasirinkimui ją registruoti Nyderlanduose ar to nedaryti.

62 Galiausiai dėl Komisijos nurodomos aplinkybės, kad kol transporto priemonę bus galima pateikti registracijai, gali tekti laukti kelias savaites, pakanka pažymėti, jog transporto priemonės savininkas gali nesunkiai išvengti šio laukimo ar bent jau jį sutrumpinti, su pasirinktu RDW centru dėl susitikimo susitardamas iš anksto.

63 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, nagrinėta transporto priemonių apžiūra, siekiant jas identifikuoti, negali turėti jokio atgrasančio poveikio transporto priemonės importui į šią valstybę narę arba šį importą padaryti mažiau patrauklų. Todėl Komisijos kaltinimą dėl šios apžiūros reikia atmesti.

Dėl transporto priemonių techninės būklės apžiūros

64 Visų pirma reikia pažymėti, kad pagal nusistovėjusią teismo praktiką valstybės narės įsipareigojimų neįvykdymo buvimas nustatomas atsižvelgiant į valstybės narės padėtį pagrįstoje nuomonėje nurodyto termino pabaigoje (žr., pavyzdžiui, 2003 m. sausio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Jungtinę Karalystę*, C-63/02, Rink. p. I-821, 11 punktą ir 2005 m. liepos 14 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispaniją*, C-135/03, Rink. p. I-6909, 31 punktą). Į vėliau atliktus pakeitimus Teisingumo Teismas neatsižvelgia (žr., pavyzdžiui, 2004 m. lapkričio 18 d. Sprendimo *Komisija prieš Airiją*, C-482/03, nepaskelbta Rinkinyje, 11 punktą).

65 Kadangi Komisija pagrįstą nuomonę patvirtino 2004 m. liepos 9 d. ir Nyderlandų Karalystei nustatė dviejų mėnesių terminą, kurį pratęsė vienu mėnesiu, data, į kurią turi būti atsižvelgiama siekiant nustatyti, ar buvo įvykdyti nurodyti įsipareigojimai, yra 2004 m. spalio 9 diena. Todėl po šios datos transporto ministro priimtas cirkuliaras nagrinėjamu atveju nėra svarbus.

66 Prieš nagrinėjant, ar transporto priemonių techninės būklės apžiūra, siekiant jas registruoti, atitinka EB 28 ir EB 30 straipsnius, visų pirma reikia patikrinti, ar numatydama šią apžiūrą Nyderlandų Karalystė tik veikė vykdydama iš Direktyvos 96/96 kylančius įsipareigojimus.

67 Kiek tai susiję su transporto priemonių techninės būklės apžiūra, Direktyvos 96/96 trisdešimt trečioje konstatuojamojoje dalyje išvardyti jos tikslai yra pasiekti techninių apžiūrų reikalavimų suderinimą, kad būtų išvengta bet kokių konkurencijos iškraipymų tarp pervežimo įmonių savininkų, ir būtų garantuota, jog transporto priemonės yra tinkamai tikrinamos.

68 Direktyvos 96/96 3 straipsnio 1 dalis valstybėms narėms suteikia diskreciją, tačiau šio straipsnio 2 dalis reikalauja, kad jos pripažintų kitoje valstybėje narėje išduotą liudijimą, rodantį, jog buvo atlikta transporto priemonės techninė apžiūra, laikantis bent šios direktyvos nuostatų. Vis dėlto Direktyvos 96/96 5 straipsnis nustato papildomus testus ar sąlygas, kurių valstybė narė gali reikalauti, palyginti su nurodytais šios direktyvos I ir II prieduose, su sąlyga, kad toks liudijimas neapima šių testų (šiuo klausimu žr. 2002 m. kovo 21 d. Sprendimo *Cura Anlagen*, C-451/99, Rink. p. I-3193, 62 punktą).

69 Šioje byloje pagal trečią procedūrą, taikomą senesnėms kaip trejų metų amžiaus transporto priemonėms, kurioms buvo suteiktas Bendrijos tipo patvirtinimas, anksčiau valstybėje narėje, kur joms suteiktas nacionalinis tipo ar individualus patvirtinimas, registruotoms transporto priemonėms ir anksčiau Nyderlanduose registruotoms transporto priemonėms, kurioms buvo suteiktas olandiškas tipo patvirtinimas, registruojant taikoma jų techninės būklės apžiūra, atsižvelgiant į registracijos liudijimą ir į atitikties sertifikatą, kurie buvo išduoti kitose valstybėse narėse. Kita vertus, naujesnių kaip trejų metų amžiaus transporto priemonių, kurios anksčiau registruotos kitose valstybėse narėse, atveju nereikalaujama, kad jų techninė būklė būtų patikrinta prieš registruojant.

70 Ši trečia procedūra negali būti pateisinta Direktyva 96/96, nes, priešingai nei nurodyta šios direktyvos 3 straipsnio 2 dalyje, ja neatsižvelgiama į kitose valstybėse narėse išduotų dokumentų, patvirtinančių, kad buvo atlikta techninė apžiūra, pripažinimo principą.

71 Todėl reikia patikrinti, ar pareiga senesnes kaip trejų metų amžiaus transporto priemones, kurios anksčiau buvo registruotos kitoje valstybėje narėje, prieš registruojant Nyderlanduose pristatyti, kad būtų atlikta jų techninės būklės apžiūra, yra EB 28 straipsniu draudžiama kiekybiniams importo apribojimams lygiaverčio poveikio priemonė, ir, jei atsakymas būtų teigiamas, ar šį reikalavimą vis dėlto galima

pateisinti EB 30 straipsnyje numatytų interesų apsauga (šiuo klausimu žr. 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją*, C-150/00, Rink. p. I-3887, 80 punktą).

72 Kaip buvo nurodyta šio sprendimo 53 punkte, EB 28 straipsnyje numatytas apribojimams lygiaverčio poveikio priemonių draudimas apima bet kokius valstybių narių teisės aktus, galinčius tiesiogiai ar netiesiogiai, iš tikrųjų ar potencialiai sudaryti prekybos Bendrijos viduje kliūtis.

73 Šioje byloje nustatydamos transporto priemonių techninės būklės apžiūrą, kokią numato trečia procedūra, prieš jas registruojant Nyderlanduose, šios valstybės narės valdžios institucijos šią apžiūrą bendrai ir sistemiškai taiko visoms senesnėms kaip trejų metų amžiaus transporto priemonėms, anksčiau registruotoms kitose valstybėse narėse, ir visiškai neatsižvelgia į pastarosiose valstybėse narėse galbūt jau atliktas apžiūras. Todėl tiek, kiek ši apžiūra dubliuojasi su neseniai kitose valstybėse narėse atliktomis techninėmis apžiūromis, nepripažįstant jų rezultato, ji tam tikrus suinteresuotuosius asmenis gali atgrasyti nuo senesnių kaip trejų metų amžiaus transporto priemonių, anksčiau registruotų kitose valstybėse narėse, importo į Nyderlandus.

74 Todėl ši procedūra yra EB 28 straipsniu draudžiamas laisvo prekių judėjimo apribojimas.

75 Vis dėlto iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos išplaukia, kad nacionalinės teisės aktai, kurie yra kiekybiniams apribojimams lygiavertė poveikio priemonė, gali būti pateisinami EB 30 straipsnyje išvardytais bendrojo intereso pagrindais arba imperatyviais reikalavimais (šiuo klausimu žr. 2004 m. vasario 5 d. Sprendimo

Komisija prieš Italiją, C-270/02, Rink. p. I-1559, 21 punktą ir minėto sprendimo *Komisija prieš Suomiją* 38 punktą). Abiem atvejais nacionalinė nuostata turi būti tinkama užtikrinti ja siekiamo tikslo įgyvendinimą ir neturi viršyti to, kas būtina jam pasiekti (žr., pavyzdžiui, 2002 m. birželio 20 d. Sprendimo *Radiosistemi*, C-388/00 ir C-429/00, Rink. p. I-5845, 40–42 punktus ir 2003 m. gegužės 8 d. Sprendimo *ATRAL*, C-14/02, Rink. p. I-4431, 64 punktą).

76 Šiuo požiūriu kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos turi įrodyti, pirma, kad jų teisės aktai yra būtini vienam ar keliems EB 30 nurodytiems tikslams arba imperatyviems reikalavimams įgyvendinti, ir, antra, kad šie teisės aktai atitinka proporcingumo principą (šiuo klausimu žr. 2003 m. birželio 19 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-420/01, Rink. p. I-6445, 30 ir 31 punktus bei minėtų 2004 m. vasario 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją* 22 punktą ir sprendimo *Komisija prieš Suomiją* 38 punktą).

77 Kalbant apie Nyderlandų vyriausybės pateiktą argumentą, kad transporto priemonių techninės būklės apžiūra leidžia užtikrinti saugumą keliuose ir saugoti aplinką, nes dėl jos tik Nyderlandų saugumo keliuose ir aplinkos reikalavimus atitinkančios transporto priemonės dalyvaus kelių transporto eisme šioje valstybėje narėje, neginčijama, jog saugumas keliuose bei aplinkos apsauga yra privalomieji bendrojo intereso pagrindai, galintys pateisinti laisvo prekių judėjimo kliūtį (žr., pavyzdžiui, minėto sprendimo *Cura Anlagen* 59 punktą).

78 Vis dėlto, kalbant apie ginčijamų teisės aktų proporcingumo vertinimą ir klausimą, ar norimas tikslas gali būti pasiektas taikant prekybą Bendrijos viduje mažiau varžančius apribojimus, reikia konstatuoti, kad Nyderlandų Karalystė konkrečiai neįrodė nagrinėjamo laisvo prekių judėjimo apribojimo proporcingumo siekiamam tikslui.

79 Konkrečiai tariant, panašus rezultatas galėtų būti pasiektas mažiau ribojančiomis priemonėmis, pavyzdžiui, kitoje valstybėje narėje išduotų įrodymų, kad buvo atlikta techninė jos teritorijoje registruotos transporto priemonės apžiūra, pripažinimu ir Nyderlandų muitinės institucijų bendradarbiavimu su kolegomis kitose valstybėse narėse, jei trūktų kokių nors duomenų.

80 Atsižvelgiant į tai, kas buvo išdėstyta, reikia konstatuoti, jog nustatydama, kad senesnėms kaip trejų metų amžiaus transporto priemonėms, kurios anksčiau buvo registruotos kitose valstybėse narėse, prieš registruojant Nyderlanduose turi būti atlikta techninės būklės apžiūra, Nyderlandų Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir EB 30 straipsnius.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

81 Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Pagal to paties straipsnio 3 dalies pirmąją pastraipą, jeigu kiekvienos šalies dalis reikalavimų patenkinama, o dalis atmetama, arba jeigu susiklosto ypatingos aplinkybės, Teismas gali paskirstyti išlaidas šalims arba nurodyti kiekvienai padengti savo išlaidas. Kadangi dalis Komisijos ir Nyderlandų Karalystės reikalavimų buvo atmesta, jos pačios padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

82 Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 4 dalį į bylą įstojusios valstybės narės pačios padengia savo išlaidas. Todėl Suomijos Respublika, į bylą įstojusi šalis, padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (pirmoji kolegija) nusprendžia:

1. **Nustatydama, kad senesnėms kaip trejų metų amžiaus transporto priemonėms, kurios anksčiau buvo registruotos kitose valstybėse narėse, prieš jas registruojant Nyderlanduose turi būti atlikta techninės būklės apžiūra, Nyderlandų Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir EB 30 straipsnius.**

2. **Atmesti kitą ieškinio dalį.**

3. **Europos Bendrijų Komisija, Nyderlandų Karalystė ir Suomijos Respublika kiekviena padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.