WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 20 września 2007 r. *

W sprawie C-297/05

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 226 WE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 22 lipca 2005 r.,

Komisja Wspólnot Europejskich, reprezentowana przez M. van Beeka oraz D. Zijlstra, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Królestwu Niderlandów, reprezentowanemu przez H.G. Sevenster oraz D.J.M. de Grave'a, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

* Język postępowania: niderlandzki.

popieranemu przez:

Republikę Finlandii, reprezentowaną przez E. Bygglin, działającą w charakterze pełnomocnika, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

interwenient,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: P. Jann, prezes izby, R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (sprawozdawca) i E. Levits, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,
sekretarz: M. Ferreira, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 22 marca 2007 r.,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Komisja Wspólnot Europejskich wnosi w skardze do Trybunału o stwierdzenie, że poddając pojazdy uprzednio zarejestrowane w innym państwie członkowskim

kontroli w celu ich identyfikacji oraz badaniu technicznemu ich stanu, poprzedzającemu zarejestrowanie tych pojazdów w Niderlandach, Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, które na nim ciążą na mocy art. 28 WE i 30 WE.

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

2 Motyw 33 dyrektywy Rady nr 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. 1997, L 46, str. 1) stanowi:

„Mając na uwadze oczekiwane skutki niniejszej dyrektywy w odniesieniu do określonego sektora gospodarki i przy uwzględnieniu zasady pomocniczości, środki dostępne dla Wspólnoty przewidziane w niniejszej dyrektywie są niezbędne do osiągnięcia harmonizacji zasad badań przydatności do ruchu drogowego, uniknięcia zniekształcenia konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi oraz zapewnienia, że pojazdy będą prawidłowo sprawdzane i eksploatowane; cele te nie mogą być w pełny sposób osiągnięte przez państwa członkowskie działające samodzielnie".

3 Artykuł 1 ust. 1 dyrektywy 96/96 stanowi:

„W każdym państwie członkowskim pojazdy silnikowe, ich przyczepy i naczepy zarejestrowane w tym państwie podlegają regularnym badaniom technicznym zgodnie z niniejszą dyrektywą, w szczególności z jej załącznikami I i II".

4 Artykuł 3 ust. 1 i 2 tej dyrektywy stanowi:

„1. Państwa członkowskie podejmują takie środki, jakie uznają za niezbędne, w celu umożliwienia wykazania, że pojazd przeszedł badania techniczne z pozytywnym rezultatem, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy.

Środki te są notyfikowane pozostałym państwom członkowskim oraz Komisji.

2. Każde państwo członkowskie uznaje dowód wydany w innym państwie członkowskim świadczący, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego państwa, razem z przyczepą lub naczepą, przeszedł z pozytywnym rezultatem badania techniczne, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy[na tej samej podstawie co dowody wydane w tym pierwszym państwie]".

5 Artykuł 5 tej dyrektywy stanowi:

„Nie naruszając przepisów zawartych w załącznikach I i II, państwa członkowskie mogą:

— oznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania technicznego oraz, jeżeli jest to wskazane, badania przed rejestracją pojazdu,

— skrócić okres między dwoma kolejnymi obowiązkowymi badaniami technicznymi,

— objąć obowiązkowymi badaniami wyposażenie dodatkowe,

— zwiększyć ilość podzespołów podlegających badaniu,

— rozszerzyć obowiązek regularnych badań technicznych na inne kategorie pojazdów,

— wprowadzić obowiązek specjalnych dodatkowych badań technicznych,

— ustanowić dla pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium wyższe wartości minimalnej skuteczności hamulców oraz badania w przypadku ładunków cięższych niż podane w załączniku II, o ile przepisy te nie wykraczają poza pierwotne zezwolenie dotyczące określonego typu".

6 W świetle art. 11 ust. 1 dyrektywy 96/96:

„Państwa członkowskie, nie później niż do dnia 9 marca 1998 r., wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, które są niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie informują o tym Komisję.

[…]".

7 Motywy 3, 6 i 9 dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L. 138, str. 57) mają następujące brzmienie:

„(3) Harmonizacja formy i treści świadectwa rejestracji ułatwi jego zrozumienie, wspomagając swobodny przepływ pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim na drogach znajdujących się na terytorium innego państwa członkowskiego.

[…]

(6) Harmonizacja świadectwa rejestracji ułatwi ponowne wprowadzenie do użytku pojazdów, które wcześniej były zarejestrowane w innym państwie członkowskim, oraz przyczyni się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

[…]

(9) W celu ułatwienia tych kontroli, przeznaczonych szczególnie do zwalczania nadużyć finansowych i nielegalnego handlu kradzionymi pojazdami, właściwe jest ustanowienie ścisłej współpracy między państwami członkowskimi, opartej na skutecznej wymianie informacji".

8 Artykuł 2 lit. b) dyrektywy 1999/37 definiuje rejestrację jako administracyjne zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do użytku w ruchu drogowym, obejmujące identyfikację tego pojazdu i nadanie mu numeru rejestracyjnego.

9 Artykuł 4 tej dyrektywy stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy, świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie jest uznawane przez inne państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim".

10 Artykuł 8 ust. 1 tej dyrektywy ma następujące brzmienie:

„Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 czerwca 2004 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

[…]".

Uregulowania krajowe

11 Artykuł 36 ust. 1 i 2 oraz art. 42–61 Wegenverkeerswet (ustawy o ruchy drogowym) z dnia 21 kwietnia 1994 r. (Stb. 1994, nr 475, zwanej dalej „Wegenverkeerswet"), jak również rozdział 4 art. 17–40a Kentekenreglement (rozporządzenia o świadectwach rejestracji) z dnia 6 października 1994 r. (Stb. 1994, nr 760, zwanego dalej „Kentekenreglement") regulują procedurę rejestracji pojazdów i wydawania świadectw rejestracji.

12 Artykuły 42–46 Wegenverkeerswet dotyczą przetwarzania danych w zakresie numerów rejestracyjnych. Wspomniany art. 42 ust. 2 i 3 stanowi:

„2. W ramach [rejestru nadanych numerów rejestracyjnych] Rijksdienst voor Wegverkeer [służba ruchu drogowego, zwana dalej »RDW«] przetwarza dane dotyczące pojazdów silnikowych i przyczep, którym nadano numer rejestracyjny, nazw podmiotów uprawnionych do tego numeru rejestracyjnego oraz dane dotyczące innych pojazdów silnikowych i przyczep.

3. Zbieranie danych wskazanych w drugim akapicie jest dokonywane z następujących względów:

a) w celu prawidłowego wykonania tej ustawy i przestrzegania reguł ustanowionych w tej ustawie lub na jej podstawie, lub

b) w celu prawidłowego wykonania Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (ustawy dotyczącej opłat od pojazdów silnikowych z 1994 r.), Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (ustawy dotyczącej opłat od pojazdów prywatnych i motocykli z 1992 r.), Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (ustawy dotyczącej ubezpieczeń od odpowiedzialności związanej z prowadzeniem pojazdu silnikowego), Wet bereikbaarheid en mobiliteit (ustawy dotyczącej mobilności i dostępności) oraz innych uregulowań dotyczących pojazdów silnikowych i przyczep oraz w celu zapewnienia przestrzegania reguł ustanowionych przez te przepisy lub na ich podstawie".

13 Świadectwo rejestracji, które uregulowane jest w rozdziale 4 art. 17–40a Kentekenreglement, składa się z dwóch części, I i II, z których pierwsza zawiera dane techniczne pojazdu (część IA) oraz dane dotyczące tożsamości właściciela lub posiadacza pojazdu (część IB), a druga zawiera dane niezbędne w razie przeniesienia własności.

14 Co się tyczy wydania po raz pierwszy świadectwa rejestracji w dwóch częściach, art. 25 ust. 1 Kentekenreglement stanowi:

„Właściciel lub posiadacz pojazdu wskazanego we wniosku o wydanie po raz pierwszy świadectwa rejestracji w dwóch częściach przedstawia pojazd RDW celem dokonania inspekcji i zwraca się do tej służby o wydanie świadectwa rejestracji, wykazując swe uprawnienia w sposób wskazany w rozporządzeniu ministra".

15 W świetle art. 25b Kentekenreglement, w celu rejestracji w Niderlandach, należy przedstawić świadectwo rejestracji uzyskane uprzednio w innym państwie członkowskim. Artykuł 25b ust. 2 i 3 stanowi:

„2. Odmawia się wydania [świadectwa rejestracji w Niderlandach], jeśli nie przedstawiono część II świadectwa rejestracji, o ile została ona wydana.

3. W przypadkach wyjątkowych i w drodze odstępstwa od postanowień ust. 2 RDW może wydać świadectwo rejestracji, jeżeli właściwe organy państwa członkowskiego, w którym pojazd był uprzednio zarejestrowany, potwierdzą na piśmie lub drogą elektroniczną, że wnioskodawca jest uprawniony do zarejestrowania pojazdu w innym państwie członkowskim".

16 Na mocy art. 26–30 Kentekenreglement, w przypadku sprzedaży między podmiotami prywatnymi w Niderlandach, jako że dane techniczne dotyczące pojazdu znajdujące się w części IA świadectwa rejestracji zostały już wskazane w rejestrze pojazdów, nie ma potrzeby dokonywania kontroli identyfikacji pojazdu i RDW wydaje nowemu właścicielowi świadectwo rejestracji zawierające wyłącznie część IB.

17 Uregulowanie niderlandzkie przewiduje cztery odmienne procedury rejestracji pojazdów.

18 Zgodnie z procedurą 1 nowe, nieużywane pojazdy, objęte niderlandzką lub wspólnotową homologacją typu, uzyskują świadectwo rejestracji co do zasady za pośrednictwem przedsiębiorstwa autoryzowanego przez RDW. Przedsiębiorstwo autoryzowane w ten sposób może wystąpić do RDW, z pominięciem szczególnego badania technicznego stanu pojazdu, o wydanie świadectwa rejestracji, podczas gdy identyfikacji takiego pojazdu i jego weryfikacji w świetle świadectwa zgodności dokonuje autoryzowane przedsiębiorstwo. Szczególne badanie techniczne stanu pojazdu nie jest przeprowadzane. Koszty ponoszone przez klienta ograniczają się do kosztu części I i II świadectwa rejestracji, w kwocie 47,20 EUR.

19 Procedura 2 ma zastosowanie do pojazdów mających mniej niż trzy lata, objętych wspólnotową homologacją typu. Przed zarejestrowaniem pojazdy te muszą zostać poddane kontroli przez służby autoryzowane przez RDW. Podczas tej kontroli dokonywana jest identyfikacja pojazdów za pomocą świadectwa rejestracji wydanego w innym państwie członkowskim i świadectwa zgodności w celu zapobiegania oszustwom dotyczącym świadectw rejestracji. Przedstawione dokumenty są weryfikowane w celu wykrycia ewentualnych rozbieżności. Szczególne badanie techniczne

stanu pojazdów przeprowadza się wyłącznie, gdy mają one widoczne wady zagrażające użytkownikom dróg lub środowisku naturalnemu. Kontrola ta trwa około 25 minut, a opłata za nią wynosi 45 EUR oraz 47,20 EUR za świadectwo rejestracji.

20 Procedura 3 dotyczy pojazdów starszych niż trzyletnie, objętych wspólnotową homologacją typu, pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim i objętych tam krajową homologacją typu lub homologacją indywidualną, jak również pojazdów zarejestrowanych uprzednio w Niderlandach i objętych niderlandzką homologacją typu.

21 W razie przywozu procedurze identyfikacji tych pojazdów towarzyszy badanie ich stanu technicznego w zakresie spełnienia ustalonych wymogów, dokonywane przez służby autoryzowane przez RDW. Przedstawione musi zostać świadectwo rejestracji wydane w innym państwie członkowskim, świadectwo zgodności zawierające niezbędne informacje techniczne oraz, w przypadku pojazdów nieobjętych wspólnotową homologacją typu, świadectwo homologacji lub podobny dokument, wskazujący moc, masę (maksymalną) i nacisk osi. Badanie stanu technicznego pojazdu trwa około 50 minut i jego koszt wynosi 78 EUR, do czego należy dodać koszt uzyskania świadectwa rejestracji w wysokości 47,20 EUR.

22 W czasie kontroli dokonuje się identyfikacji pojazdu i badania przedstawionych dokumentów. Ewentualne różnice między wymogami technicznymi obowiązującymi w państwie członkowskim pochodzenia kontrolowanego pojazdu a wymogami mającymi zastosowanie w Niderlandach nie stanowią przeszkody dla zarejestrowania pojazdu w zakresie, w jakim przedstawione dokumenty pozwalają na stwierdzenie, że pojazd ten znajduje się w stanie, w jakim został dopuszczony w tym państwie członkowskim pochodzenia, a różnice te nie stanowią poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa.

23 Ponadto każdy pojazd starszy niż trzyletni, zarejestrowany w Niderlandach, jest poddawany okresowemu badaniu technicznemu („algemene periodieke keuring"). Gdy pojazd objęty procedurą 3 zostaje poddany obowiązkowi badania technicznego, osoba wnioskująca o wydanie świadectwa rejestracji otrzymuje zaświadczenie pozwalające jej na używanie pojazdu przez okres roku.

24 Na mocy art. 25 ust. 7 Kentekenreglement przedstawione powyżej procedury mają zastosowanie mutatis mutandis do nowego wniosku o rejestrację pojazdu zarejestrowanego uprzednio w Niderlandach, który został następnie wyłączony z ruchu, opuścił terytorium Niderlandów, został przeznaczony do użytku poza drogami publicznymi lub był objęty specjalną rejestracją.

25 Procedura 4 ma zastosowanie do pojazdów zarejestrowanych uprzednio w państwie niebędącym członkiem Unii Europejskiej oraz do pojazdów jeszcze niezarejestrowanych, które nie są objęte homologacją typu lub homologacją indywidualną. Procedurze identyfikacji tych pojazdów towarzyszy inspekcja ich stanu technicznego, dokonywana u wnioskodawcy po administracyjnej weryfikacji indywidualnego wniosku przez specjalne służby RDW. Informacje techniczne muszą zostać przekazane dla celów rejestracji.

26 Stosowana przez RDW praktyka w zakresie opisanych powyżej procedur 2 i 3 opiera się na Kentekenreglement.

27 W dniu 11 listopada 2005 r. minister transportu skierował do RDW okólnik, wskazując, by począwszy od dnia 1 grudnia 2005 r., pojazdy zarejestrowane uprzednio w innym państwie członkowskim nie były poddawane badaniu technicznemu przewidzianemu w art. 25 ust. 1 Kentekenreglement.

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

28 Uznając, że ustawodawstwo niderlandzkie dotyczące procedury rejestracji pojazdów jest niezgodne z przepisami art. 28 WE i 30 WE, Komisja wszczęła postępowanie w przedmiocie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wyznaczając Królestwu Niderlandów termin na przedstawienie uwag.

29 Rząd niderlandzki odpowiedział na to wezwanie pismem z dnia 10 lipca 2003 r. W kolejnym piśmie z dnia 29 stycznia 2004 r. rząd ten przedstawił swe uwagi.

30 W dniu 9 lipca 2004 r. Komisja wydała uzasadnioną opinię, wzywając Królestwo Niderlandów do podjęcia niezbędnych środków w celu zastosowania się do tej opinii w terminie dwóch miesięcy od daty jej doręczenia.

31 Po przedstawieniu wniosku o przedłużenie o miesiąc terminu wyznaczonego na odpowiedź na rzeczoną uzasadnioną opinię, Królestwo Niderlandów przedstawiło swą odpowiedź w dniu 2 listopada 2004 r.

32 W dniu 22 lipca 2005 r. Komisja wniosła do Trybunału niniejszą skargę.

33 Postanowieniem z dnia 20 lutego 2006 r. prezes Trybunału dopuścił Republikę Finlandii do udziału w sprawie w charakterze interwenienta popierającego żądania Królestwa Niderlandów.

W przedmiocie dopuszczalności skargi

Argumentacja stron

34 Rząd niderlandzki podnosi, że Komisja uchybiła ciążącemu na niej obowiązkowi wskazania w sposób wystarczająco precyzyjny i spójny przedmiotu skargi, zarówno na etapie poprzedzającym wniesienie skargi, jak i w samej skardze, w szczególności poprzez brak wskazania różnicy między „badaniem stanu technicznego pojazdów" a „kontrolą w celu identyfikacji pojazdów" w uzasadnionej opinii.

35 W swej skardze Komisja rozszerzyła, w bezprawny zdaniem rządu niderlandzkiego sposób, przedmiot sporu wskazany w uzasadnionej opinii, tak że jej zarzut dotyczący „dodatkowych badań technicznych" objął również procedurę identyfikacji pojazdów. W konsekwencji skarga Komisji powinna zostać odrzucona w zakresie, w jakim dotyczy również rzeczonej procedury identyfikacji.

36 Komisja twierdzi, że krytykuje procedury 2 i 3 opisane powyżej. Kontrole pojazdów przewidziane w ramach tych procedur muszą zostać zaklasyfikowane do dwóch kategorii: kategorii zmierzającej wyłącznie do identyfikacji pojazdów, dokonywanej w ramach procedury 2 i 3 oraz kategorii dotyczącej stanu technicznego pojazdów, to jest badania technicznego sensu stricto, dokonywanego w ramach procedury 3.

37 Komisja twierdzi, że wskazała w pkt 5.2, 5.3 i 13 uzasadnionej opinii, że jej krytyka dotyczy obu typów kontroli. Ponadto w jej opinii z odpowiedzi rządu niderlandzkiego na uzasadnioną opinię wynika, że rząd ten zrozumiał, iż zarzuty Komisji dotyczyły obu rozważanych typów kontroli.

Ocena Trybunału

38 Należy stwierdzić, że pkt 13 uzasadnionej opinii dotyczy dwóch typów kontroli przewidzianych w ramach procedur 2 i 3 opisanych powyżej.

39 Ponadto z udzielonej w dniu 2 listopada 2004 r. odpowiedzi rządu niderlandzkiego na uzasadnioną opinię wynika, że przedstawił on odrębne uwagi w zakresie procedury 2 i 3, po pierwsze, w przedmiocie przewidzianej w ramach obu procedur identyfikacji pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim, oraz po drugie, w przedmiocie badania stanu technicznego tych pojazdów, o którym mowa w procedurze 3.

40 Wynika z tego, że rząd niderlandzki był w stanie zidentyfikować podniesione przez Komisję w jej uzasadnionej opinii zarzuty skierowane przeciwko dwóm typom kontroli przewidzianym w ramach procedury 2 i 3 oraz że rząd ten bezzasadnie twierdzi, iż Komisja w niezgodny z prawem sposób rozszerzyła przedmiot sporu w swej skardze.

41 W świetle powyższego należy oddalić zarzut niedopuszczalności podniesiony przez rząd niderlandzki.

Co do istoty sprawy

Argumentacja stron

42 Zdaniem Komisji rejestracja w Niderlandach pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim oraz wydanie świadectwa rejestracji w przypadku

zmiany właściciela pojazdów zarejestrowanych uprzednio w Niderlandach stanowią porównywalne sytuacje.

43 Te porównywalne sytuacje są traktowane w odmienny sposób, co stanowi przeszkodę w handlu wewnątrzwspólnotowym. Obowiązek kontroli poprzedzającej rejestrację pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim, w świetle jego obligatoryjnego, powszechnego i kosztownego charakteru, utrudnia przywóz tych pojazdów i stanowi wobec tego środek równoważny do ograniczeń ilościowych w przywozie w rozumieniu art. 28 WE. W tym zakresie Komisja twierdzi, że rzeczona kontrola może zostać zaklasyfikowana w ramach dwóch kategorii, to jest jako kontrola w celu identyfikacji pojazdów oraz jako badanie w celu inspekcji stanu technicznego pojazdów.

44 Komisja twierdzi, że zaskarżone środki muszą zostać zaklasyfikowane jako środki o skutku równoważnym, zakazane na mocy art. 28 WE, gdyż czynią przywóz pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim mniej atrakcyjnym i stanowią wobec tego utrudnienie w swobodnym przepływie towarów. Ponadto nie są one uzasadnione względami wskazanymi w art. 30 WE lub nadrzędnymi wymogami uznanymi w orzecznictwie Trybunału.

45 W szczególności, zdaniem Komisji, przewidziana w procedurze 2 i 3 kontrola w celu identyfikacji pojazdów, nie jest uzasadniona potrzebą weryfikacji, czy numer identyfikacyjny przywożonych pojazdów, które były zarejestrowane uprzednio w innym państwie członkowskim, został zmieniony, gdyż numer taki mógłby zostać zmieniony również przy przeniesieniu własności na terenie Królestwa Niderlandów. Ponadto, jako że na mocy dyrektywy 1999/37 treść świadectw rejestracji podlega harmonizacji na poziomie wspólnotowym, inspekcja przeprowadzana w Niderlandach jest

zbędna i pokrywa się z kontrolami dokonywanymi w innych państwach członkowskich. Komisja wskazuje również, że na przeprowadzenie tej inspekcji trzeba oczekiwać kilka tygodni.

46 Co się tyczy badań technicznych dotyczących stanu pojazdów, w świetle utrwalonego orzecznictwa Trybunału pojazdy zarejestrowane uprzednio w państwie członkowskim, w którym zostały poddane badaniu technicznemu, mogą w pewnych okolicznościach zostać poddane przez organy innego państwa członkowskiego dodatkowemu badaniu podczas ich rejestracji w tym państwie, pod warunkiem jednakże, że podobne badanie jest wymagane w odniesieniu do pojazdów o pochodzeniu krajowym rejestrowanych w tych samych okolicznościach. Jednak w niniejszej sprawie pojazdy zarejestrowane już w Niderlandach i będące przedmiotem przeniesienia własności nie są poddane takiemu badaniu, odmiennie niż w przypadku pojazdów zarejestrowanych już w innym państwie członkowskim i przedstawianych do rejestracji w Niderlandach.

47 Rządy niderlandzki i finlandzki twierdzą, że nie można porównywać zmiany właściciela pojazdu zarejestrowanego już w Niderlandach z przywozem pojazdu z innego państwa członkowskiego. Rejestracja pojazdu i odnotowanie zmiany właściciela służą dwóm odmiennym celom. Rejestracja polega na wpisaniu pojazdu do krajowego rejestru w Niderlandach, podczas gdy zmiana właściciela jedynie wiąże pojazd już zarejestrowany z inną osobą. W konsekwencji te dwie sytuacje nie są porównywalne.

48 Natomiast rejestracja w Niderlandach pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim jest porównywalna do procedury rejestracji pojazdów uprzednio zarejestrowanych w Niderlandach, które zostały następnie wykreślone z rejestru, i objętych nowym wnioskiem o rejestrację w Niderlandach. W tym przypadku na podstawie art. 25 ust. 7 Kentekenreglement zastosowano by tą samą procedurę co w przypadku przywozu pojazdów.

49 Co się tyczy kontroli w celu identyfikacji pojazdów, rządy niderlandzki i finlandzki podnoszą, że kontrola taka jest niezbędna dla zapewnienia bezpieczeństwa drogowego, zwalczania oszustw i dla ochrony środowiska naturalnego, ochrony konsumentów oraz porządku publicznego.

50 W tym zakresie dyrektywa 1999/37 przewiduje jedynie minimalną harmonizację, co pozwala państwom członkowskim na zastosowanie dodatkowych kontroli podczas rejestracji.

51 Co się tyczy dodatkowego badania technicznego, takiego jak przewidziane w ramach procedury 3, rząd niderlandzki twierdzi, że zapewnia ono, iż jedynie pojazdy spełniające niderlandzkie wymogi w zakresie bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego będą dopuszczane do ruchu w Niderlandach.

52 Rząd finlandzki twierdzi również, że zaskarżone środki są zgodne z zasadą proporcjonalności, gdyż cele rejestracji, w świetle których badanie techniczne jest niezbędne, nie mogłyby zostać osiągnięte za pomocą mniej ograniczających środków.

Ocena Trybunału

W przedmiocie kontroli w celu identyfikacji pojazdów

53 W świetle utrwalonego orzecznictwa zakaz środków o skutku równoważnym do ograniczeń, ustanowiony w art. 28 WE, dotyczy wszelkich przepisów państw

członkowskich mogących bezpośrednio lub pośrednio, rzeczywiście lub potencjalnie, utrudniać handel wewnątrz Wspólnoty (wyroki z dnia 16 listopada 2000 r. w sprawie C-217/99 Komisja przeciwko Belgii, Rec. str. I-10251, pkt 16, z dnia 26 października 2006 r. w sprawie C-65/05 Komisja przeciwko Grecji, Zb.Orz. str. I-10341, pkt 27, oraz z dnia 15 marca 2007 r. w sprawie C-54/05 Komisja przeciwko Finlandii, Zb.Orz. str. I-2473, pkt 30). Zatem już sama okoliczność zniechęcania importera do wprowadzenia omawianych produktów do danego państwa członkowskiego lub sprzedaży, stanowi dla niego utrudnienie w swobodnym przepływie towarów (ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Belgii, pkt 18, oraz wyrok z dnia 7 lipca 2007 r. w sprawie C-254/05 Komisja przeciwko Belgii, Zb.Orz. str. I-4265, pkt 30).

54 Z akt niniejszej sprawy wynika, że Królestwo Niderlandów wymaga przed rejestracją pojazdu, by został on zidentyfikowany. Zgodnie z art. 2 lit. b) oraz art. 4 dyrektywy 1999/37, w przypadku przywozu pojazdu zarejestrowanego uprzednio w innym państwie członkowskim identyfikacja ta dokonywana jest za pomocą świadectwa rejestracji wydanego tym państwie.

55 Komisja zarzuca jednakże Królestwu Niderlandów, że utrudnia swobodny przepływ towarów poprzez to, że procedura identyfikacji nie ogranicza się do czysto administracyjnej formalności, lecz przewiduje wymóg przedstawienia pojazdu RDW, pozwalając w ten sposób kontrolerowi na weryfikację, czy pojazd rzeczywiście znajduje się na terytorium niderlandzkim i odpowiada danym wskazanym w świadectwie rejestracji wydanym przez inne państwo członkowskie. Zdaniem Komisji kontrola ta, która trwa około 25 minut i wiązała się — w okresie, w którym toczyło się postępowanie poprzedzające wniesienie skargi — z opłatą w wysokości 45 EUR, czyni przywóz pojazdów do Niderlandów mniej atrakcyjnym.

56 Teza Komisji nie może zostać uwzględniona.

57 Należy bowiem stwierdzić, że w ramach rozpatrywanej procedury — jak wynika ze skargi samej Komisji — właściwe organy niderlandzkie ograniczają się do identyfikacji pojazdu dla celów rejestracji.

58 Jest to zatem zwykła formalność administracyjna, która nie wprowadza żadnej dodatkowej kontroli, lecz jest właściwa rozpatrzeniu wniosku o rejestrację i przebiegowi związanego z nim postępowania.

59 Ponadto okoliczność, że procedura ta nie ma charakteru zniechęcającego do dokonywania przywozu, jest potwierdzona przez sposób przeprowadzania takiej kontroli w Niderlandach.

60 Co się tyczy na wstępie przemieszczania, które jest konieczne wobec obowiązku przedstawienia pojazdu w RDW, z akt sprawy wynika, że służba ta posiada rozbudowaną sieć stacji rozmieszczonych na cały terytorium niderlandzkim, w których to stacjach kontrola identyfikacji może zostać zatem z łatwością przeprowadzona.

61 Następnie co się tyczy kosztu w wysokości 45 EUR, to w świetle ogółu kosztów nierozłącznie związanych z każdą rejestracją należy stwierdzić, że kwota ta nie może mieć wpływu na dokonywany przez właściciela pojazdu wybór co do tego, czy rejestrować, czy też nie rejestrować pojazdu w Niderlandach.

62 Wreszcie odnośnie do powołanej przez Komisję okoliczności, że przedstawienie pojazdu do rejestracji może być poprzedzone kilkutygodniowym okresem oczekiwania, wystarczy stwierdzić, że importer pojazdu może z łatwością uniknąć oczekiwania, a przynajmniej skrócić jego okres, ustalając w stosownym czasie termin kontroli w jednej z wybranych przez siebie stacji RDW.

63 W świetle powyższych rozważań analizowana powyżej kontrola w celu identyfikacji pojazdów nie może w jakikolwiek sposób zniechęcać do przywozu pojazdu do tego państwa członkowskiego ani czynić tego przywozu mniej atrakcyjnym. Zatem zarzut podniesiony przez Komisję w zakresie tej kontroli musi zostać oddalony.

W przedmiocie badania technicznego stanu pojazdów

64 Na wstępie należy przypomnieć, że w świetle utrwalonego orzecznictwa wystąpienie uchybienia należy oceniać na podstawie sytuacji państwa członkowskiego, jaka miała miejsce w chwili upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii (zob. w szczególności wyroki z dnia 16 stycznia 2003 r w sprawie C-63/02 Komisja przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, Rec. str. I-821, pkt 11, oraz z dnia 14 lipca 2005 r. w sprawie C-135/03 Komisja przeciwko Hiszpanii, Zb.Orz. str. I-6909, pkt 31). Zmiany, które nastąpiły później, nie mogą być brane pod uwagę przez Trybunał (zob. w szczególności wyrok z dnia 18 listopada 2004 r. w sprawie C-482/03 Komisja przeciwko Irlandii, niepublikowany w Zbiorze, pkt 11).

65 Jako że uzasadniona opinia Komisja została datowana na dzień 9 lipca 2004 r., a termin wyznaczony Królestwu Niderlandów wynosił dwa miesiące i został przedłużony o miesiąc, zatem to na dzień 9 października 2004 r. należy dokonać oceny wystąpienia zarzucanego uchybienia lub jego braku. Zatem okólnik ministra transportu wydany po tej dacie nie ma znaczenia dla niniejszej sprawy.

66 Przed zbadaniem zgodności z art. 28 WE i 30 WE badania stanu technicznego pojazdów, dokonywanego przy okazji ich rejestracji, należy w pierwszej kolejności sprawdzić, czy przewidując takie badanie, Królestwo Niderlandów nie zastosowało się jedynie do zobowiązań wynikających z dyrektywy 96/96.

67 Co się tyczy badania technicznego stanu pojazdów, celami dyrektywy 96/96 wskazanymi w jej motywie 33 są: osiągnięcie harmonizacji uregulowań w zakresie badań technicznych, uniknięcie zniekształcenia konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi oraz zapewnienie, że pojazdy będą prawidłowo sprawdzane.

68 Podczas gdy art. 3 ust. 1 dyrektywy 96/96 pozostawia państwom członkowskim margines swobodnego uznania, to ust. 2 tego artykułu nakłada jednakże na te państwa obowiązek uznania dowodu wydanego w innym państwie członkowskim, świadczącego, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego państwa, razem z przyczepą lub naczepą, przeszedł z pozytywnym rezultatem badania techniczne, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy. Jednakże art. 5 dyrektywy 96/96 wskazuje dodatkowe badania i wymogi, które państwo członkowskie może zastosować oprócz określonych w załącznikach I i II do tej dyrektywy, o ile badania te nie są już objęte tym świadectwem (zob. podobnie wyrok z dnia 21 marca 2002 r. w sprawie C-451/99 Cura Anlagen, Rec. str. I-3193, pkt 62).

69 W niniejszej sprawie w trybie procedury 3, mającej zastosowanie do objętych wspólnotową homologacją typu pojazdów starszych niż trzyletnie, pojazdów zarejestrowanych uprzednio w jednym z państw członkowskich i objętych tam krajową homologacją typu lub homologacją indywidualną, jak również pojazdów zarejestrowanych uprzednio w Niderlandach i objętych niderlandzką homologacją typu, rejestrację tych pojazdów poprzedza inspekcja ich stanu technicznego, z uwzględnieniem świadectwa rejestracji oraz świadectwa zgodności wydanego w innym państwie członkowskim. Natomiast w przypadku pojazdów mających mniej niż trzy lata, zarejestrowanych uprzednio w innych państwach członkowskich, badanie stanu technicznego nie jest wymagane przed ich rejestracją.

70 Rzeczona procedura 3 nie może zostać uznana za ważną na podstawie dyrektywy 96/96, gdyż sprzecznie z brzmieniem art. 3 ust. 2 tej dyrektywy nie przewiduje zasady uznania dokumentów wydanych przez inne państwa członkowskie, potwierdzających pozytywny rezultat badania technicznego.

71 Następnie należy zatem sprawdzić, czy poprzedzający rejestrację w Niderlandach obowiązek poddania pojazdów starszych niż trzyletnie i zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim badaniu ich stanu technicznego stanowi środek o skutku równoważnym do ograniczenia ilościowego w przywozie, zakazany na mocy art. 28 WE, a w przypadku odpowiedzi twierdzącej, czy wymóg taki może jednakże

zostać uzasadniony ochroną interesów wskazanych w art. 30 WE (zob. podobnie wyrok z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-150/00 Komisja przeciwko Austrii, Rec. str. I-3887, pkt 80).

72 Jak przypomniano w pkt 53 niniejszego wyroku, zakaz stosowania środków o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych, przewidziany w art. 28 WE, dotyczy wszelkich przepisów państw członkowskich mogących bezpośrednio lub pośrednio, rzeczywiście lub potencjalnie, utrudniać handel wewnątrzwspólnotowy.

73 W niniejszej sprawie nakładając obowiązek badania stanu technicznego pojazdów, taki jak przewidziany w ramach procedury 3, przed zarejestrowaniem ich w Niderlandach, władze niderlandzkie poddają tej weryfikacji, w sposób generalny i systematyczny, wszystkie pojazdy starsze niż trzyletnie, zarejestrowane uprzednio w innych państwach członkowskich, bez uwzględnienia ewentualnych badań przeprowadzonych wcześniej w tych państwach. Zatem badanie to, jako że nakłada się na badania techniczne dokonane ostatnio w innych państwach członkowskich, nie uznając ich wyników, może zniechęcać niektórych zainteresowanych do przywozu do Niderlandów pojazdów starszych niż trzyletnie, zarejestrowanych uprzednio w innych państwach członkowskich.

74 Procedura taka stanowi zatem ograniczenie w swobodnym przepływie towarów, zakazane na mocy art. 28 WE.

75 Jednakże z utrwalonego orzecznictwa wynika, że uregulowania krajowe, które stanowią środek o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych, mogą być uzasadnione jednym ze względów interesu ogólnego, wyliczonych w art. 30 WE, lub wymogami nadrzędnymi (zob. podobnie wyrok z dnia 5 lutego 2004 r. w sprawie

C-270/02 Komisja przeciwko Włochom, Rec. str. I-1559, pkt 21, oraz ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Finlandii, pkt 38). Zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku krajowy przepis musi być odpowiedni dla zapewnienia realizacji założonego celu i nie wykraczać poza to, co niezbędne do jego osiągnięcia (zob. w szczególności wyrok z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawach połączonych C-388/00 i C-429/00 Radiosistemi, Rec. str. I-5845, pkt 40–42, oraz z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie C-14/02 ATRAL, Rec. str. I-4431, pkt 64).

76 W tym zakresie do właściwych organów krajowych należy wykazanie, po pierwsze, że ich uregulowania są niezbędne do realizacji co najmniej jednego z celów wymienionych w art. 30 WE lub wymogów nadrzędnych, a po drugie, że uregulowania te są zgodne z zasadą proporcjonalności (zob. podobnie wyrok z dnia 19 czerwca 2003 r. w sprawie C-420/01 Komisja przeciwko Włochom, Rec. str. I-6445, pkt 30 i 31, oraz ww. wyroki z dnia 5 lutego 2004 r. w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 22, oraz w sprawie Komisja przeciwko Finlandii, pkt 38).

77 Jeśli chodzi o wysunięty przez rząd niderlandzki argument, w świetle którego badanie stanu technicznego pojazdów gwarantuje bezpieczeństwo drogowe i ochronę środowiska naturalnego, jako że dzięki niemu wyłącznie pojazdy spełniające niderlandzkie wymogi w zakresie bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego są dopuszczane do ruchu w Niderlandach, jest bezsporne, że bezpieczeństwo drogowe i ochrona środowiska naturalnego należą do nadrzędnych względów interesu ogólnego, które mogą uzasadniać utrudnienie w swobodnym przepływie towarów (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawie Cura Anlagen, pkt 59).

78 Jednakże gdy chodzi o ocenę proporcjonalności spornego uregulowania oraz to, czy realizowany cel może zostać osiągnięty za pomocą ograniczeń wpływających w mniejszym stopniu na handel wewnątrzwspólnotowy, należy stwierdzić, że Królestwo Niderlandów nie wykazało w sposób konkretny proporcjonalności rozpatrywanego ograniczenia swobodnego przepływu towarów w odniesieniu do realizowanego celu.

79 W szczególności podobny rezultat mógłby zostać osiągnięty za pomocą mniej ograniczających środków, takich jak uznawanie dowodów wydanych przez inne państwo członkowskie i stwierdzających, że pojazd zarejestrowany na terytorium tego ostatniego przeszedł z pozytywnym rezultatem badanie techniczne, w połączeniu ze współpracą niderlandzkiej administracji celnej z jej odpowiednikami w innych państwach członkowskich w zakresie ewentualnych brakujących danych.

80 W świetle powyższych rozważań należy stwierdzić, że poddając pojazdy starsze niż trzyletnie, zarejestrowane uprzednio w innych państwach członkowskich, badaniu ich stanu technicznego poprzedzającemu zarejestrowanie tych pojazdów w Niderlandach, Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, które na nim ciążą na mocy art. 28 WE i 30 WE.

W przedmiocie kosztów

81 Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Jednakże na podstawie art. 69 § 3 akapit pierwszy regulaminu, w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań oraz w przypadkach szczególnych, Trybunał może postanowić, że koszty zostaną podzielone albo że każda ze stron poniesie swoje własne koszty. Ponieważ żądania zarówno Komisji, jak i Królestwa Niderlandów zostały uwzględnione tylko częściowo, należy orzec, że ponoszą one własne koszty.

82 W świetle art. 69 ust. 4 akapit pierwszy regulaminu, państwa członkowskie, które wstąpiły do sprawy w charakterze interwenienta, pokrywają własne koszty. Republika Finlandii, będąca interwenientem, pokrywa zatem własne koszty.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

1) **Poddając pojazdy starsze niż trzyletnie, zarejestrowane uprzednio w innych państwach członkowskich, badaniu ich stanu technicznego poprzedzającemu zarejestrowanie tych pojazdów w Niderlandach, Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, które na nim ciążą na mocy art. 28 WE i 30 WE.**

2) **W pozostałym zakresie skarga zostaje oddalona.**

3) **Komisja Wspólnot Europejskich, Królestwo Niderlandów i Republika Finlandii pokrywają własne koszty.**

Podpisy