ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 20. septembra 2007 *

Vo veci C-297/05,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 226 ES, podaná 22. júla 2005,

Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: M. van Beek a D. Zijlstra, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Holandskému kráľovstvu, v zastúpení: H. G. Sevenster a D. J. M. de Grave, splnomocnení zástupcovia,

žalovanému,

* Jazyk konania: holandčina.

ktorého v konaní podporuje:

Fínska republika, v zastúpení: E. Bygglin, splnomocnená zástupkyňa, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

vedľajší účastník konania,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory P. Jann, sudcovia R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (spravodajca) a E. Levits,

generálna advokátka: E. Sharpston,
tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 22. marca 2007,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálnej advokátky, že vec bude prejednaná bez jej návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Komisia Európskych spoločenstiev svojou žalobou navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Holandské kráľovstvo si tým, že podrobilo vozidlá predtým registrované v inom člen-

skom štáte kontrole s cieľom ich identifikácie, ako aj technickej kontrole týkajúcej sa ich fyzického stavu pred ich registráciou v Holandsku, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článkov 28 ES a 30 ES.

Právny rámec

Právna úprava Spoločenstva

2 Odôvodnenie č. 33 smernice Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 46, 1997, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 514) stanovuje:

„... keďže z hľadiska očakávaného dopadu tejto smernice na príslušný sektor a z hľadiska princípu subsidiarity opatrenia spoločenstva uvedené v tejto smernici sú potrebné na dosiahnutie harmonizácie pravidiel týkajúcich sa kontrol technického stavu vozidla, aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže medzi dopravcami cestnej nákladnej dopravy a aby sa zaručilo, že vozidlá sú riadne kontrolované a udržiavané; keďže tieto ciele nemôžu dostatočne dosiahnuť jednotlivé členské štáty konajúce individuálne“.

3 Článok 1 ods. 1 smernice 96/96 stanovuje:

„V každom členskom štáte sa motorové vozidlá registrované v tomto štáte a ich prívesy a návesy podrobia pravidelným kontrolám technického stavu vozidla v súlade s touto smernicou a najmä s jej prílohami I a II.“

4 Článok 3 ods. 1 a 2 tejto smernice stanovujú:

„1. Členské štáty prijmú také opatrenia, aké považujú za nevyhnutné ako dôkaz, že sa vozidlo podrobilo kontrolám technického stavu vozidla, ktoré vyhoveli aspoň ustanoveniam tejto smernice.

Také opatrenia oznámia ostatným členským štátom a Komisii.

2. Každý členský štát tak, ako by ho sám vydal, uzná dôkaz vydaný v inom členskom štáte, ktorý potvrdzuje, že motorové vozidlo registrované na území tohto iného štátu, spolu s prívesom alebo návesom, absolvovalo kontrolu technického stavu, ktorá vyhovela aspoň ustanoveniam tejto smernice.“

5 Článok 5 uvedenej smernice upresňuje:

„Bez ohľadu na ustanovenia príloh I a II môžu členské štáty:

— stanoviť skorší dátum prvej povinnej kontroly technického stavu vozidla a tam kde je to vhodné, podrobiť vozidlo pred registráciou kontrole,

— skrátiť interval medzi dvoma následnými povinnými kontrolami,

— stanoviť, že voliteľné kontroly vybavenia budú povinné,

— zvýšiť počet kontrolovaných položiek,

— rozšíriť požiadavku pravidelných kontrol na iné kategórie vozidiel,

— predpísať špeciálne doplnkové kontroly,

— vyžadovať pre vozidlá registrované na jeho území vyššie minimálne normy brzdnej účinnosti, než sú normy špecifikované v prílohe II, a môžu vykonať aj kontroly vozidiel s ťažším nákladom za predpokladu, že také požiadavky neprekračujú rámec požiadaviek na pôvodné typové schválenie vozidla."

6 Článok 11 ods. 1 smernice 96/96 stanovuje:

„Členské štáty najneskôr do 9. marca 1998 uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

…"

7 Odôvodnenia č. 3, 6 a 9 smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, s. 57; Mim. vyd. 07/004, s. 351) sú formulované takto:

„(3) … keďže harmonizácia formy a obsahu registračného osvedčenia uľahčí jeho pochopenie a tým prispeje k voľnému pohybu vozidiel evidovaných v členskom štáte na cestách na území iných členských štátov;

…

(6) … keďže harmonizácia registračného osvedčenia uľahčí znovu uvedenie do prevádzky vozidiel, ktoré boli predtým registrované v inom členskom štáte a prispeje k správnemu fungovaniu vnútorného trhu;

…

(9) … keďže na uľahčenie kontrol špeciálne zameraných na boj proti podvodom a ilegálnemu obchodu s ukradnutými vozidlami je vhodné nadviazať úzku spoluprácu medzi členskými štátmi založenú na účinnej výmene informácií.“

8 Článok 2 písm. b) smernice 1999/37 definuje registráciu vozidla ako administratívne schválenie tohto vozidla na jeho uvedenie do prevádzky v cestnej doprave zahŕňajúce identifikáciu tohto vozidla a pridelenie sériového čísla tomuto vozidlu známeho ako registračné číslo.

9 Článok 4 tejto smernice stanovuje:

„Na účely tejto smernice je registračné osvedčenie vydané členským štátom uznané ostatnými členskými štátmi na registráciu vozidla v medzinárodnej doprave alebo na opätovnú registráciu v ďalšom členskom štáte.“

10 Článok 8 ods. 1 predmetnej smernice stanovuje:

„Členské štáty do 1. júna 2004 uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

…“

Vnútroštátna právna úprava

11 Článok 36 ods. 1 a 2 a články 42 až 61 zákona o cestnej premávke (Wegenverkeerswet) z 21. apríla 1994 (Stb. 1994, č. 475, ďalej len „Wegenverkeerswet“), ako aj kapitola 4, články 17 až 40a vyhlášky o registračných osvedčeniach (Kentekenreglement) zo 6. októbra 1994 (Stb. 1994, č. 760, ďalej len „Kentekenreglement“), upravujú konanie o registrácii vozidiel a vydaní registračných osvedčení.

12 Články 42 až 46 Wegenverkeerswet sa týkajú zápisu evidenčných čísel. Predmetný článok 42 ods. 2 a 3 stanovuje:

„2. V rámci [registra týkajúceho sa oznamovania evidenčných čísel] Rijksdienst voor Wegverkeer [služba cestnej premávky, ďalej len ‚RDW'] spracúva údaje týkajúce sa motorových vozidiel a prípojných vozidiel, pri ktorých je oznamované evidenčné číslo, meno držiteľa tohto evidenčného čísla, ako aj údaje týkajúce sa iných motorových vozidiel a prípojných vozidiel.

3. Zber údajov uvedených v druhom odseku sa vykonáva z týchto dôvodov:

a) pre správne vykonanie tohto zákona a pre zachovávanie predpisov stanovených týmto zákonom alebo na jeho základe alebo

b) pre správne vykonanie zákonov týkajúcich sa dane z motorových vozidiel (Wet op de motorrijtuigenbelasting) z roku 1994, dane z osobných motorových vozidiel a motocyklov (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen) z roku 1992, poistenia zodpovednosti za prevádzku motorových vozidiel (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen), mobility a dostupnosti (Wet bereikbaarheid en mobiliteit), ako aj iných ustanovení týkajúcich sa motorových vozidiel a prípojných vozidiel a pre zachovávanie predpisov stanovených týmito ustanoveniami alebo na ich základe."

13 Registračné osvedčenie upravené kapitolou 4 článkami 17 až 40a Kentekenreglement sa skladá z častí I a II, z ktorých prvá obsahuje technické údaje o vozidle (časť IA), ako aj údaje týkajúce sa totožnosti majiteľa alebo držiteľa vozidla (časť IB) a druhá obsahuje údaje potrebné v prípade zmeny majiteľa.

14 Pokiaľ ide o prvé vydanie registračného osvedčenia pozostávajúceho z dvoch častí, článok 25 ods. 1 Kentekenreglement stanovuje:

„Majiteľ alebo držiteľ vozidla, pre ktoré sa žiada vydanie prvého registračného osvedčenia pozostávajúceho z dvoch častí, poskytne vozidlo k dispozícii RDW na účel inšpekcie a pri tom požiada o získanie registračného osvedčenia, pričom predloží doklady určené ministerskou vyhláškou."

15 Článok 25b Kentekenreglement stanovuje, že pre registráciu v Holandsku je potrebné predložiť registračné osvedčenie predtým získané v inom členskom štáte. Odseky 2 a 3 tohto článku stanovujú:

„2. Vydanie [registračného osvedčenia v Holandsku] bude zamietnuté, ak chýba, pokiaľ bola vydaná, časť II registračného osvedčenia.

3. V mimoriadnych prípadoch a ako výnimka z odseku 2 môže RDW vydať registračné osvedčenie pod podmienkou, že príslušné orgány členského štátu, v ktorom bolo predtým vozidlo registrované, písomne alebo elektronickou formou potvrdili, že žiadateľ má právo registrovať vozidlo v inom členskom štáte."

16 Podľa článkov 26 až 30 Kentekenreglement v prípade predaja medzi jednotlivcami v Holandsku, keďže technické údaje týkajúce sa vozidla uvádzané v časti IA registračného osvedčenia sú už zaznamenané v registračnej evidencii, nie je potrebné vykonať kontrolu identifikácie vozidla a RDW vydá novému majiteľovi nové registračné osvedčenie obsahujúce iba časť IB.

17 Holandská právna úprava uvádza štyri rozličné postupy na registráciu vozidiel.

18 Podľa postupu 1 nové vozidlá, ktoré ešte neboli používané a ktoré sú predmetom typového schválenia v Holandsku alebo v Spoločenstve, získavajú vo všeobecnosti registračné osvedčenie prostredníctvom podniku schváleného zo strany RDW. Takto schválený podnik môže od RDW priamo, bez osobitnej technickej kontroly fyzického stavu vozidla, žiadať vydanie registračného osvedčenia, keďže identifikácia a overenie konformity s osvedčením o zhode takéhoto vozidla už boli vykonané schváleným podnikom. Nevykonáva sa osobitná technická kontrola fyzického stavu vozidla. Náklady klienta sa obmedzujú na náklady častí I a II registračného osvedčenia, teda celkovo na 47,20 eura.

19 Postup 2 sa uplatňuje na vozidlá, ktoré majú menej ako tri roky a ktoré sú predmetom typového schválenia v Spoločenstve. Pred ich registráciou musia byť tieto vozidlá predmetom kontroly vykonanej servisom schváleným RDW. Pri tejto kontrole sa uskutoční identifikácia vozidiel prostredníctvom registračného osvedčenia vydaného v inom členskom štáte a osvedčenia o zhode s cieľom predchádzania akémukoľvek podvodu v oblasti registračných osvedčení. Predložené doklady sú overované s cieľom odhalenia prípadných odchýlok. Osobitná technická kontrola týkajúca sa fyzického stavu vozidiel sa vykonáva, iba ak tieto vozidlá vykazujú okom zistiteľné

vady a ak hrozí, že budú predstavovať nebezpečenstvo pre používateľov ciest alebo pre životné prostredie. Táto kontrola trvá priemerne dvadsaťpäť minút a jej cena je 45 eur navyše k sume 47,20 eura splatnej za registračné osvedčenie.

20 Postup 3 sa týka vozidiel starších ako tri roky, ktoré sú predmetom typového schválenia v Spoločenstve, vozidiel, ktoré predtým boli registrované v inom členskom štáte a ktoré tam boli predmetom typového alebo individuálneho vnútroštátneho schválenia, ako aj vozidiel, ktoré boli predtým registrované v Holandsku a boli predmetom typového schválenia v Holandsku.

21 V prípade dovozu je postup identifikácie predmetných vozidiel spojený s kontrolou ich fyzického stavu týkajúcou sa rešpektovania stálych požiadaviek a vykonávanou servisom schváleným RDW. Musia sa predložiť registračné osvedčenia vydané v inom členskom štáte a osvedčenie o zhode obsahujúce potrebné technické informácie, ako aj v prípade vozidiel, ktoré neboli predmetom typového schválenia v Spoločenstve, doklad o homologizácii alebo podobný doklad uvádzajúci výkon, hmotnosti (maximálne) a hmotnosti na nápravu. Predmetná kontrola fyzického stavu vozidla trvá asi päťdesiat minút a jej cena je 78 eur, ku ktorým je potrebné pripočítať 47,20 eura splatných za získanie registračného osvedčenia.

22 Pri kontrole sa vykonáva identifikácia vozidla a skúmanie predložených dokladov. Prípadné rozdiely medzi technickými požiadavkami platnými v členskom štáte pôvodu predmetného vozidla a technickými požiadavkami uplatňovanými v Holandsku nebránia registrácii vozidla, pokiaľ predložené doklady umožňujú stanoviť, že toto vozidlo je v stave, v akom bolo schválené v členskom štáte pôvodu predmetného vozidla, a že tieto rozdiely nepredstavujú žiadne vážne ohrozenie bezpečnosti.

23 Navyše každé vozidlo staršie ako tri roky registrované v Holandsku podlieha pravidelnej technickej kontrole („algemene periodieke keuring“). Ak vozidlo, ktorého sa týka postup 3, podlieha povinnosti technickej kontroly, osoba požadujúca vydanie registračného osvedčenia získa osvedčenie, ktoré jej umožňuje používať vozidlo počas jedného roka.

24 Podľa článku 25 ods. 7 Kentekenreglement vyššie zhrnuté postupy sa uplatňujú *mutatis mutandis* na novú žiadosť o registráciu týkajúcu sa vozidla predtým registrovaného v Holandsku, ktoré bolo následne vyradené z premávky, opustilo územie Holandska, bolo určené na používanie mimo verejnej komunikácie alebo mu bola udelená osobitná registrácia.

25 Postup 4 sa uplatňuje na vozidlá predtým registrované v členskom štáte, ktorý nie je súčasťou Európskej únie a na ešte neregistrované vozidlá, ktoré neboli predmetom typového alebo individuálneho schválenia. Postup identifikácie týchto vozidiel sa spája s inšpekciou ich fyzického stavu, pričom táto inšpekcia je vo všeobecnosti vykonávaná u žiadateľa po administratívnom overení individuálnej žiadosti osobitnou službou RDW. Na účely registrácie musia byť oznámené technické údaje.

26 Prax týkajúca sa postupov 2 a 3 opísaných vyššie, ktorými postupuje RDW, vychádza z Kentekenreglement.

27 Minister dopravy 11. novembra 2005 adresoval RDW obežník požadujúci nepodrobovať od 1. decembra 2005 vozidlá predtým registrované v inom členskom štáte technickej kontrole uvádzanej v článku 25 ods. 1 Kentekenreglement.

Konanie pred podaním žaloby

28 Keďže Komisia zastávala názor, že holandská legislatíva týkajúca sa konania o registrácii vozidiel nie je v súlade s článkami 28 ES a 30 ES, začala konanie o nesplnení povinnosti a vyzvala Holandské kráľovstvo na predloženie jeho pripomienok.

29 Holandská vláda odpovedala na túto výzvu listom z 10. júla 2003. V druhom liste z 29. januára 2004 následne upresnila svoje pripomienky.

30 Komisia vydala 9. júla 2004 odôvodnené stanovisko, v ktorom Holandské kráľovstvo vyzvala, aby prijalo opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s týmto stanoviskom v lehote dvoch mesiacov od jeho doručenia.

31 Po tom, čo Holandské kráľovstvo požiadalo o predĺženie lehoty na odpoveď na predmetné odôvodnené stanovisko o jeden mesiac, odpovedalo 2. novembra 2004.

32 Návrhom podaným do kancelárie Súdneho dvora 22. júla 2005 Komisia podľa článku 226 ES podala túto žalobu.

33 Uznesením z 20. februára 2006 predseda Súdneho dvora povolil Fínskej republike vstúpiť do konania ako vedľajší účastník na podporu návrhov Holandského kráľovstva.

O prípustnosti žaloby

Argumentácia účastníkov konania

34 Holandská vláda uvádza, že Komisia si nesplnila povinnosť, ktorá jej prináleží, dostatočne presne a súhlasne upresniť predmet žaloby tak v priebehu konania pred podaním žaloby, ako aj v žalobe, najmä preto, že v odôvodnenom stanovisku neuviedla rozdiel medzi „kontrolou fyzického stavu vozidiel“ a „kontrolou na účel identifikácie vozidiel“.

35 Vo svojej žalobe Komisia nedovolene rozšírila predmet konania v porovnaní s odôvodneným stanoviskom tým, že jej žalobný dôvod smerujúci proti „dodatočným technickým kontrolám“ sa rovnako týka postupu identifikácie vozidiel. V dôsledku toho musí byť žaloba Komisie zamietnutá v rozsahu, v akom sa týka tiež predmetného postupu identifikácie.

36 Komisia uvádza, že namieta voči postupom 2 a 3 popísaným vyššie. Kontroly vozidiel uložené týmito postupmi by mali byť zaradené do dvoch kategórií, a to kategórie týkajúcej sa výlučne identifikovania vozidiel vykonávaného v rámci postupov 2 a 3 a kategórie týkajúcej sa fyzického stavu vozidiel, teda technických kontrol v pravom zmysle vykonávaných v rámci postupu 3.

37 Komisia tvrdí, že v bodoch 5(2), 5(3) a 13 odôvodneného stanoviska upresnila, že jej výhrady sa týkajú dvoch typov kontrol. Okrem toho z odpovede holandskej vlády na odôvodnené stanovisko vyplýva, že holandská vláda pochopila, že výhrady Komisie sa týkajú dvoch predmetných typov kontrol.

Posúdenie Súdnym dvorom

38 Je nutné konštatovať, že bod 13 odôvodneného stanoviska sa týka oboch typov kontrol patriacich do postupov 2 a 3, tak ako sú popísané vyššie.

39 Okrem toho z odpovede holandskej vlády na odôvodnené stanovisko z 2. novembra 2004 vyplýva, že holandská vláda sa vyjadrila k predmetným postupom 2 a 3 oddelene tak, že sa na jednej strane vyjadrila k identifikácii vozidiel predtým registrovaných v inom členskom štáte upravenej oboma postupmi a na strane druhej ku kontrole fyzického stavu predmetných vozidiel upravenej postupom 3.

40 Z toho vyplýva, že holandská vláda bola schopná identifikovať výhrady uvedené Komisiou v jej odôvodnenom stanovisku smerujúce proti obom typom kontrol upravených postupmi 2 a 3 a že predmetná vláda nemôže tvrdiť, že Komisia vo svojej žalobe nedovolene rozšírila predmet konania.

41 Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné odmietnuť námietku neprípustnosti vznesenú holandskou vládou.

O veci samej

Argumentácia účastníkov konania

42 Podľa Komisie na jednej strane registrácia vozidiel predtým registrovaných v inom členskom štáte v Holandsku a na strane druhej vydanie registračných osvedčení

v prípade zmeny majiteľa vozidiel predtým registrovaných v Holandsku predstavujú dve porovnateľné situácie.

43 Tieto dve porovnateľné situácie sú predmetom rozličného zaobchádzania, čo má za následok prekážku obchodu v rámci Spoločenstva. Povinnosť kontroly predchádzajúca registrácii vozidiel predtým registrovaných v inom členskom štáte vzhľadom na jej povinnú, systematickú a nákladnú povahu robí dovoz predmetných vozidiel zložitejším, a teda predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu v zmysle článku 28 ES. V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že predmetná kontrola môže byť rozdelená do dvoch kategórií, a to kontrola s cieľom identifikácie vozidiel a kontrola s cieľom inšpekcie ich fyzického stavu.

44 Komisia zastáva názor, že napadnuté opatrenia by mali byť kvalifikované ako opatrenia s rovnakým účinkom ako tie, ktoré zakazuje článok 28 ES, pretože tieto opatrenia robia dovoz vozidiel predtým registrovaných v inom členskom štáte menej atraktívnym, a teda predstavujú prekážku voľného pohybu tovaru. Okrem toho nie sú odôvodnené cieľmi uvádzanými v článku 30 ES alebo imperatívnymi požiadavkami uznanými v judikatúre Súdneho dvora.

45 Podľa Komisie najmä nemožno kontrolu s cieľom identifikovania vozidiel upravenú postupmi 2 a 3 odôvodniť potrebou overiť, či identifikačné číslo dovezených vozidiel predtým registrovaných v inom členskom štáte nebolo zmenené, pretože takéto číslo by rovnako mohlo byť zmenené pri prevode vlastníctva v rámci územia Holandského kráľovstva. Okrem toho, pretože podľa smernice 1999/37 je obsah registračných dokladov harmonizovaný na úrovni Spoločenstva, inšpekcia uskutočňovaná

v Holandsku je nadbytočná a duplicitná popri kontrolách už vykonaných v iných členských štátoch. Komisia rovnako poznamenáva, že je potrebné čakať viac týždňov, kým sa predmetná inšpekcia vykoná.

46 Pokiaľ ide o technické kontroly týkajúce sa fyzického stavu vozidiel, z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že vozidlá predtým registrované v členskom štáte, kde boli predmetom technickej kontroly, môžu byť za určitých okolností, podrobené orgánmi iného členského štátu dodatočnej kontrole pri ich registrácii v tomto členskom štáte, avšak pod podmienkou, že podobná kontrola sa za rovnakých podmienok vyžaduje pri vozidlách tuzemského pôvodu pristavených na registráciu. V prejednávanej veci vozidlá už registrované v Holandsku, ktoré sú predmetom prevodu vlastníctva nepodliehajú takejto kontrole, na rozdiel od vozidiel už registrovaných v inom členskom štáte a pristavených na registráciu v Holandsku.

47 Holandská a fínska vláda zastávajú názor, že na jednej strane zmena majiteľa vozidla už registrovaného v Holandsku a na strane druhej dovoz vozidla pochádzajúceho z iného členského štátu nemôžu byť porovnávané. Registrácia vozidla a zápis zmeny majiteľa majú dva odlišné ciele, keďže registrácia spočíva v zápise vozidla do holandského vnútroštátneho registra a zmena majiteľa iba spája vozidlo už registrované s inou osobou. V dôsledku toho tieto dve situácie nie sú porovnateľné.

48 Naopak, registrácia vozidiel predtým registrovaných v inom členskom štáte v Holandsku je porovnateľná s postupom registrácie vozidiel predtým registrovaných v Holandsku, ktoré boli následne vymazané z registra a pre ktoré bola v Holandsku podaná nová žiadosť o registráciu. V tomto prípade v zmysle článku 25 ods. 7 Kentekenreglement by bol postup rovnaký ako postup uvedený v prípade dovozu vozidiel.

49 Pokiaľ ide o kontrolu s cieľom identifikácie vozidiel, holandská a fínska vláda uvádzajú, že takáto kontrola je potrebná na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky, boj s podvodmi, ochranu životného prostredia a spotrebiteľov, ako aj ochranu verejného poriadku.

50 V tejto súvislosti smernica 1999/37 upravuje len minimálnu harmonizáciu, čo členským štátom umožňuje zaviesť pri registrácii dodatočné kontroly.

51 Pokiaľ ide o dodatočnú technickú kontrolu, ktorá je upravená postupom 3, holandská vláda tvrdí, že táto kontrola zaručuje, že do premávky v Holandsku sú uvedené iba vozidlá spĺňajúce holandské požiadavky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia.

52 Fínska vláda rovnako zastáva názor, že predmetné opatrenia sú v súlade so zásadou proporcionality, pretože ciele registrácie, vzhľadom na ktoré je technická kontrola nevyhnutná, nemôžu byť dosiahnuté menej obmedzujúcimi prostriedkami.

Posúdenie Súdnym dvorom

O kontrole s cieľom identifikácie vozidiel

53 Podľa judikatúry Súdneho dvora sa zákaz opatrení s rovnakým účinkom ako obmedzenia uvedené v článku 28 ES týka každej právnej úpravy členských štátov, ktorá

môže priamo alebo nepriamo, skutočne alebo potenciálne, brániť obchodu v rámci Spoločenstva (rozsudky zo 16. novembra 2000, Komisia/Belgicko, C-217/99, Zb. s. I-10251, bod 16; z 26. októbra 2006, Komisia/Grécko, C-65/05, Zb. s. I-10341, bod 27, a z 15. marca 2007, Komisia/Fínsko, C-54/05, Zb. s. I-2473, bod 30). Len samotná skutočnosť odrádzania od dovozu alebo uvádzania predmetných výrobkov na trh v predmetnom štáte predstavuje pre dovozcu prekážku voľného pohybu tovaru (rozsudky Komisia/Belgicko, už citovaný, bod 18, a zo 7. júna 2007, Komisia/Belgicko, C-254/05, Zb. s. I-4269, bod 30).

54 V prejednávanej veci zo spisu vyplýva, že Holandské kráľovstvo vyžaduje, aby pred registráciou vozidla bolo toto vozidlo identifikované. Podľa článku 2 písm. b) a článku 4 smernice 1999/37 sa táto identifikácia vykonáva v prípade dovozu vozidla predtým registrovaného v inom členskom štáte prostredníctvom registračného osvedčenia vydaného týmto členským štátom.

55 Komisia však vytýka Holandskému kráľovstvu, že bráni voľnému pohybu tovaru z dôvodu, že postup identifikácie sa neobmedzuje na čisto administratívnu formalitu, ale zahŕňa požiadavku pristaviť vozidlo RDW a umožňuje tak kontrolórovi overiť, či je vozidlo skutočne prítomné na holandskom území a či zodpovedá údajom uvedeným v registračnom osvedčení vydanom iným členským štátom. Podľa Komisie táto kontrola, ktorá trvá priemerne dvadsaťpäť minút a stála v čase konania pred podaním žaloby 45 eur, robí dovoz vozidiel do Holandska menej atraktívnym.

56 Túto tézu Komisie nemožno prijať.

57 Je potrebné poznamenať, že predmetným postupom, ako vyplýva zo zistení samotnej Komisie, sa holandské orgány obmedzujú na vykonanie identifikácie vozidla na účely jeho registrácie.

58 Ide teda o jednoduchú administratívnu formalitu, ktorá nezavádza žiadnu dodatočnú kontrolu, ale je inherentná dokonca samotnej žiadosti o registráciu, ako aj priebehu postupu, ktorý s tým súvisí.

59 Okrem toho neodradzujúcu povahu takéhoto postupu potvrdzujú podmienky kontroly, ako sa v Holandsku vykonáva.

60 Pokiaľ ide o prepravu, ktorá vyplýva z povinnosti pristaviť vozidlo RDW, zo spisu vyplýva, že RDW disponuje hustou sieťou staníc rozmiestnených po celom holandskom území, v ktorých môže byť ľahko vykonaná kontrola identifikácie.

61 Ďalej, pokiaľ ide o náklady 45 eur, vzhľadom na súhrn nákladov, ktoré so sebou nevyhnutne prináša akákoľvek registrácia, je nutné konštatovať, že táto suma nemôže mať vplyv na voľbu majiteľa vozidla pristúpiť alebo nepristúpiť k registrácii v Holandsku.

62 Nakoniec, pokiaľ ide o skutočnosť uvádzanú Komisiou, že môže existovať obdobie niekoľkých týždňov, kým vozidlo môže byť s cieľom jeho registrácie pristavené, postačuje poznamenať, že dovozca vozidla sa môže vyhnúť alebo aspoň skrátiť toto čakanie dohodnutím stretnutia na niektorej zo staníc RDW podľa jeho výberu vo vhodnom čase.

63 Vo svetle vyššie uvedených úvah nemôže kontrola vozidiel s cieľom ich identifikácie skúmaná vyššie mať akýkoľvek odrádzajúci účinok na dovoz vozidla do tohto členského štátu alebo nesmie robiť takýto dovoz menej atraktívnym. Preto sa musí žalobný dôvod uvádzaný Komisiou týkajúci sa tejto kontroly zamietnuť.

O technickej kontrole fyzického stavu vozidiel

64 Hneď na úvod je vhodné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry je potrebné existenciu nesplnenia povinnosti posudzovať v závislosti od situácie, aká bola v členskom štáte ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku (pozri najmä rozsudky zo 16. januára 2003, Komisia/Spojené kráľovstvo, C-63/02, Zb. s. I-821, bod 11, a zo 14. júla 2005, Komisia/Španielsko, C-135/03, Zb. s. I-6909, bod 31). Zmeny, ku ktorým došlo po uplynutí tejto lehoty, nemôže Súdny dvor brať do úvahy (pozri najmä rozsudok z 18. novembra 2004, Komisia/Írsko, C-482/03, neuverejnený v Zbierke, bod 11).

65 Keďže odôvodnené stanovisko Komisie má dátum 9. júla 2004 a lehota určená Holandskému kráľovstvu bola stanovená na dva mesiace a predĺžená o jeden mesiac, je to dátum 9. októbra 2004, z ktorého je potrebné vychádzať pri skúmaní existencie alebo neexistencie vytýkaného nesplnenia povinnosti. Preto obežník ministra dopravy vydaný po tomto dátume nie je v prejednávanej veci relevantný.

66 Pred skúmaním zlučiteľnosti kontroly fyzického stavu ojazdených vozidiel pri ich registrácii s článkami 28 ES a 30 ES je potrebné v prvom rade overiť, či stanovením takejto kontroly Holandské kráľovstvo iba neplnilo povinnosti, ktoré vyplývajú zo smernice 96/96.

67 Pokiaľ ide o technickú kontrolu fyzického stavu vozidiel, cieľmi smernice 96/96 stanovenými v jej odôvodnení č. 33 je dosiahnutie harmonizácie pravidiel v oblasti technickej kontroly, zabránenie narušeniu hospodárskej súťaže medzi dopravcami, ako aj zaručenie, že vozidlá budú riadne kontrolované.

68 Článok 3 ods. 1 smernice 96/96 ponecháva členským štátom určitú mieru úvahy, hoci odsek 2 tohto článku vyžaduje, aby členské štáty uznávali osvedčenia vydané v inom členskom štáte, ktoré potvrdzujú, že vozidlo úspešne absolvovalo technickú kontrolu, ktorá vyhovela aspoň ustanoveniam tejto smernice. Napriek tomu článok 5 smernice 96/96 stanovuje dodatočné skúšky alebo podmienky, ktoré môže členský štát požadovať popri tých, ktoré sú uvedené v prílohách I a II tej istej smernice, pokiaľ sa na takéto skúšky už nevzťahuje predmetné osvedčenie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. marca 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Zb. s. I-3193, bod 62).

69 V prejednávanej veci v zmysle postupu 3 uplatňovaného na vozidlá staršie ako tri roky, ktoré sú predmetom typového schválenia v Spoločenstve, na vozidlá, ktoré predtým boli registrované v inom členskom štáte a ktoré tam boli predmetom typového alebo individuálneho vnútroštátneho schválenia, ako aj na vozidlá, ktoré predtým boli registrované v Holandsku, ktoré boli predmetom typového schválenia v Holandsku, registrácii týchto vozidiel predchádza inšpekcia ich fyzického stavu so zohľadnením registračného osvedčenia a osvedčenia o zhode vydaných v iných členských štátoch. Naopak, pre vozidlá, ktoré majú menej ako tri roky, ktoré predtým boli registrované v iných členských štátoch, sa kontrola fyzického stavu pred ich registráciou nevyžaduje.

70 Predmetný postup 3 nemožno odôvodniť na základe smernice 96/96, pretože v rozpore s tým, čo je uvedené v článku 3 ods. 2 tejto smernice, nezahŕňa zásadu uznávania dokladov vydaných inými členskými štátmi potvrdzujúcich, že technická kontrola bola úspešne absolvovaná.

71 Preto je na druhom mieste potrebné overiť, či povinnosť podrobiť vozidlá staršie ako tri roky, ktoré predtým boli registrované v inom členskom štáte, kontrole ich fyzického stavu pred ich registráciou v Holandsku predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu v zmysle článku 28 ES a či, v prípade

kladnej odpovede, takáto požiadavka napriek tomu môže byť odôvodnená ochranou záujmov uvedených v článku 30 ES (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. apríla 2004, Komisia/Rakúsko, C-150/00, Zb. s. I-3887, bod 80).

72 Ako bolo pripomenuté v bode 53 tohto rozsudku, zákaz opatrení s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia uvedené v článku 28 ES sa týka každej právnej úpravy členských štátov, ktorá môže priamo alebo nepriamo, skutočne alebo potenciálne, brániť obchodu v rámci Spoločenstva.

73 V prejednávanej veci uložením kontroly fyzického stavu vozidiel, aká je upravená postupom 3, pred ich registráciou v Holandsku holandské orgány podrobujú tomuto overeniu všeobecným a systematickým spôsobom všetky vozidlá staršie ako tri roky, ktoré boli predtým registrované v iných členských štátoch, a to bez akéhokoľvek zohľadnenia prípadných kontrol už vykonaných týmito štátmi. Preto táto kontrola tým, že sa pridáva k technickým kontrolám nedávno vykonaným v iných členských štátoch bez uznania ich výsledku, môže odrádzať niektorých zainteresovaných od dovozu vozidiel starších ako tri roky, ktoré predtým boli registrované v iných členských štátoch, do Holandska.

74 Takéto opatrenie teda predstavuje obmedzenie voľného pohybu tovaru zakázané článkom 28 ES.

75 Z ustálenej judikatúry však vyplýva, že vnútroštátna právna úprava, ktorá predstavuje opatrenie s účinkom rovnocenným množstevným obmedzeniam, môže byť odôvodnená niektorým z dôvodov všeobecného záujmu uvádzaných v článku 30 ES alebo imperatívnymi požiadavkami (pozri v tomto zmysle rozsudky z 5. februára 2004,

Komisia/Taliansko, C-270/02, Zb. s. I-1559, bod 21, a Komisia/Fínsko, už citovaný, bod 38). V jednom aj druhom prípade musí byť vnútroštátne ustanovenie vhodné na zabezpečenie dosiahnutia sledovaného cieľa a nesmie ísť nad rámec toho, čo je potrebné na to, aby bol dosiahnutý (pozri najmä rozsudky z 20. júna 2002, Radiosistemi, C-388/00 a C-429/00, Zb. s. I-5845, body 40 až 42, ako aj z 8. mája 2003, ATRAL, C-14/02, Zb. s. I-4431, bod 64).

76 V tejto súvislosti prislúcha príslušným vnútroštátnym orgánom preukázať, že na jednej strane ich právna úprava je potrebná na dosiahnutie jedného alebo viacerých cieľov spomínaných v článku 30 ES alebo imperatívnych požiadaviek a že na druhej strane predmetná právna úprava je v súlade so zásadou proporcionality (pozri v tomto zmysle rozsudky z 19. júna 2003, Komisia/Taliansko, C-420/01, Zb. s. I-6445, body 30 a 31, ako aj z 5. februára 2004, Komisia/Taliansko, už citovaný, bod 22, a Komisia/Fínsko, už citovaný, bod 38).

77 Čo sa týka tvrdenia uvádzaného holandskou vládou, podľa ktorého kontrola fyzického stavu zaručuje dosiahnutie cieľa bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia, pretože vďaka nej sú do premávky v Holandsku uvedené iba vozidlá spĺňajúce holandské požiadavky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia, je nesporné, že bezpečnosť cestnej premávky, ako aj ochrana životného prostredia sú naliehavými dôvodmi všeobecného záujmu, ktoré môžu odôvodňovať prekážku voľného pohybu tovaru (pozri najmä rozsudok Cura Anlagen, už citovaný, bod 59).

78 Pokiaľ však ide o posúdenie proporcionality spornej právnej úpravy a toho, či môže byť sledovaný cieľ dosiahnutý obmedzeniami menej zasahujúcimi do obchodu v rámci Spoločenstva, je potrebné konštatovať, že Holandské kráľovstvo konkrétne nepreukázalo proporcionálnu povahu predmetného obmedzenia voľného pohybu tovaru vo vzťahu k sledovanému cieľu.

79 Podobný výsledok by najmä mohol byť dosiahnutý menej obmedzujúcimi opatreniami, ako je uznanie dôkazu vydaného v inom členskom štáte a preukazujúceho, že vozidlo registrované na území tohto členského štátu úspešne absolvovalo technickú kontrolu v spojení so spoluprácou holandskej colnej správy s jej partnermi z iných členských štátov týkajúcou sa prípadných chýbajúcich údajov.

80 Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné konštatovať, že podrobením vozidiel starších ako tri roky, ktoré predtým boli registrované v iných členských štátoch, kontrole ich fyzického stavu pred ich registráciou v Holandsku si Holandské kráľovstvo nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článkov 28 ES a 30 ES.

O trovách

81 Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. V súlade s ustanoveniami odseku 3 prvého pododseku toho istého článku však Súdny dvor môže rozdeliť náhradu trov konania medzi účastníkov konania alebo rozhodnúť tak, že každý z účastníkov konania znáša svoje vlastné trovy konania, ak účastníci konania nemajú úspech v jednej časti alebo vo viacerých častiach predmetu konania, alebo z výnimočných dôvodov. Keďže Komisia a Holandské kráľovstvo nemali úspech v častiach svojich dôvodov, je opodstatnené rozhodnúť, že každý z účastníkov konania znáša svoje vlastné trovy konania.

82 V súlade s článkom 69 ods. 4 prvým pododsekom rokovacieho poriadku členské štáty, ktoré vstúpili do konania ako vedľajší účastníci konania, znášajú svoje vlastné trovy konania. Fínska republika, vedľajší účastník konania, teda znáša svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol a vyhlásil:

1. **Podrobením vozidiel starších ako tri roky, ktoré predtým boli registrované v iných členských štátoch, kontrole ich fyzického stavu pred ich registráciou v Holandsku si Holandské kráľovstvo nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článkov 28 ES a 30 ES.**

2. **V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.**

3. **Komisia Európskych spoločenstiev, Holandské kráľovstvo a Fínska republika znášajú svoje vlastné trovy konania.**

Podpisy