SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 20. septembra 2007*

V zadevi C-297/05,

zaradi tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti na podlagi člena 226 ES, vložene 22. julija 2005,

Komisija Evropskih skupnosti, ki jo zastopata M. van Beek in D. Zijlstra, zastopnika, z naslovom za vročanje v Luxembourgu,

tožeča stranka,

proti

Kraljevini Nizozemski, ki jo zastopata H. G. Sevenster in D. J. M. de Grave, zastopnika,

tožena stranka,

* Jezik postopka: nizozemščina.

ob intervenciji

Republike Finske, ki jo zastopa E. Bygglin, zastopnica, z naslovom za vročanje v Luxembourgu,

intervenientka,

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi P. Jann, predsednik senata, R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (poročevalec) in E. Levits, sodniki,

generalna pravobranilka: E. Sharpston,
sodna tajnica: M. Ferreira, glavna administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 22. marca 2007,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalne pravobranilke, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

1 Komisija Evropskih skupnosti s tožbo Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Kraljevina Nizozemska, s tem da za vozila, predhodno registrirana v drugi državi članici, pred

njihovo registracijo na Nizozemskem zahteva pregled z namenom njihove identifikacije in tudi tehnični pregled njihovega splošnega stanja, ni izpolnila obveznosti iz členov 28 ES in 30 ES.

Pravni okvir

Skupnostna ureditev

2 Triintrideseta uvodna izjava Direktive Sveta 96/96 ES z dne 20. decembra 1996 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na tehnične preglede motornih vozil in njihovih priklopnikov (UL 1997, L 46, str. 1) določa:

„[...] zaradi pričakovanega vpliva te direktive na zadevni sektor in ob upoštevanju načela subsidiarnosti [so] ukrepi Skupnosti, predvideni v tej direktivi, potrebni za uskladitev pravil o tehničnih pregledih, da se prepreči izkrivljanje konkurence med cestnimi prevozniki ter zagotovi pravilni pregled in vzdrževanje vozil; ker teh ciljev ne bi bilo mogoče v celoti doseči s posamičnim ukrepanjem držav članic."

3 Člen 1(1) Direktive 96/96 določa:

„V vsaki državi članici se na motornih vozilih, registriranih v tej državi, ter njihovih priklopnikih in polpriklopnikih opravljajo redni tehnični pregledi v skladu s to direktivo ter zlasti njenima Prilogama I in II."

4 Člen 3(1) in (2) te direktive določa:

„1. Države članice sprejmejo ukrepe, za katere menijo, da so potrebni, da je mogoče dokazati, da je vozilo opravilo tehnični pregled, ki izpolnjuje vsaj zahteve iz te direktive.

O teh ukrepih uradno obvestijo druge države članice in Komisijo.

2. Vsaka država članica na enaki podlagi, kot če bi sama izdala dokazilo, prizna dokazilo, izdano v drugi državi članici, da je motorno vozilo, registrirano na ozemlju te druge države, skupaj s svojim priklopnikom ali polpriklopnikom opravilo tehnični pregled, ki izpolnjuje vsaj zahteve iz te direktive."

5 Člen 5 navedene direktive določa:

„Ne glede na določbe prilog I in II lahko države članice:

— prenesejo na zgodnejši termin datum za prvi obvezni tehnični pregled in po potrebi predajo vozilo v pregled pred registracijo,

— skrajšajo časovni razmik med dvema zaporednima obveznima pregledoma,

— predpišejo obvezen preskus neobvezne dodatne opreme,

— povečajo število postavk preskusa,

— razširijo zahtevo po rednem pregledu na druge kategorije vozil,

— predpišejo posebne dodatne preskuse,

— za vozila, registrirana na svojem ozemlju, določijo višje minimalne vrednosti zavorne učinkovitosti, kakor so določeni v Prilogi II, in lahko vključijo preskus na vozilih z višjimi obremenitvami, če ti predpisi ne presegajo tistih o prvotni homologaciji vozila."

6 Člen 11(1) Direktive 96/96 določa:

„Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 9. marca 1998. O tem takoj obvestijo Komisijo.

[...]"

7 Tretja, šesta in deveta uvodna izjava Direktive Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, str. 57) določajo:

„(3) [...] uskladitev oblike in vsebine potrdila o registraciji [bo] olajšala njegovo razumevanje in tako prispevala k prostemu gibanju vozil, registriranih v eni državi članici, na cestah in ozemlju drugih držav članic;

[...]

(6) [...] uskladitev potrdila o registraciji [bo] olajšala ponovno obratovanje vozil, ki so bila predhodno registrirana v drugi državi članici, in bo prispevala k pravilnemu delovanju notranjega trga;

[...]

(9) [...] primerno [je] vzpostaviti tesno sodelovanje med državami članicami, ki temelji na učinkoviti izmenjavi informacij, da bi olajšali tiste kontrolne preglede, ki so posebej namenjeni boju proti goljufiji in nezakonitemu trgovanju z ukradenimi vozili".

8 V členu 2(b) Direktive 1999/37 je registracija vozila opredeljena kot upravno dovoljenje za obratovanje tega vozila v cestnem prometu, vključno z identifikacijo vozila in izdajo registrske številke.

9 Člen 4 te direktive določa:

„Za namene te direktive druge države članice priznajo potrdilo o registraciji, ki ga je izdala država članica, za identifikacijo vozila v mednarodnem prometu ali za njegovo ponovno registracijo v drugi državi članici."

10 Člen 8(1) navedene direktive določa:

„Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 1. junija 2004. O tem takoj obvestijo Komisijo."

[...]"

Nacionalna ureditev

11 Členi 36(1) in (2) in od 42 do 61 zakona o cestnem prometu (Wegenverkeerswet) z dne 21. aprila 1994 (Stb. 1994, št. 475, v nadaljevanju: Wegenverkeerswet) in poglavje 4 – členi od 17 do 40a – uredbe o potrdilih o registraciji (Kentekenreglement) z dne 6. oktobra 1994 (Stb. 1994, št. 760, v nadaljevanju: Kentekenreglement) urejajo postopek registracije vozil in izdajo potrdila o registraciji.

12 Členi od 42 do 46 Wegenverkeerswet se nanašajo na vodenje registra registrskih številk. Navedeni člen 42(2) in (3) določa:

„2. V okviru [registra registrskih številk] Rijksdienst voor Wegverkeer (služba cestnega prometa, v nadaljevanju: RDW) zbira podatke o motornih vozilih in priklopnikih, ki jim je bila dodeljena registrska številka, ime imetnika te registrske številke in podatke o drugih motornih vozilih in priklopnikih.

3. Podatki iz drugega pododstavka se zbirajo z namenom:

a) učinkovite izvedbe tega zakona in za spoštovanje pravil, ki jih določa ta zakon ali so sprejeta na njegovi podlagi, ali

b) za učinkovito izvedbo zakona o davku na motorna vozila (Wet op de motorrijtuigenbelasting) iz leta 1994, zakona o davku na zasebna vozila in motorna kolesa (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen) iz leta 1992, zakona o zavarovanju odgovornosti za motorna vozila (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen), zakona o mobilnosti in dostopnosti (Wet bereikbaarheid en mobiliteit) in drugih predpisov glede motornih vozil in priklopnikov ter za spoštovanje pravil, ki jih določajo te določbe ali so sprejeta na njihovi podlagi."

13 Potrdilo o registraciji, ki ga ureja poglavje 4, členi od 17 do 40a, Kentekenreglement, je sestavljeno iz dela I in dela II, pri čemer prvi del vsebuje tehnične podatke o vozilu (del IA) in podatke o lastniku oziroma imetniku vozila (del IB), drugi del pa vsebuje podatke, pomembne ob spremembi lastništva.

14 Člen 25(1) Kentekenreglement glede prve izdaje dvodelnega potrdila o registraciji določa:

„Lastnik oziroma imetnik vozila, za katero želi prvo izdajo dvodelnega potrdila o registraciji, pokaže vozilo RDW za pregled in od te službe zahteva izdajo potrdila o registraciji, pri čemer predloži dokaz o upravičenosti, ki ga določa ministrski odlok."

15 Člen 25b Kentekenreglement določa, da je treba za registracijo na Nizozemskem predložiti potrdilo o registraciji, predhodno izdano v drugi državi članici. Odstavka 2 in 3 tega člena določata:

„2. Izdaja [potrdila o registraciji na Nizozemskem] se zavrne, če del II potrdila o registraciji – če je bil izdan – manjka.

3. V izjemnih primerih in z odstopanjem od odstavka 2 lahko RDW izda potrdilo o registraciji, če pristojni organi države članice, v kateri je bilo vozilo predhodno registrirano, pisno ali po elektronski pošti potrdi, da je vlagatelj zahtevka upravičen do registracije vozila v drugi državi članici."

16 Na podlagi členov od 26 do 30 Kentekenreglement pri prodaji med zasebniki na Nizozemskem pregled identifikacije vozila ni potreben, saj so tehnični podatki vozila – iz dela IA potrdila – o registraciji že navedeni v registru registracij, in RDW novemu lastniku izda potrdilo o registraciji, ki vsebuje samo del IB.

17 Nizozemski predpisi določajo štiri različne postopke registracije vozil.

18 Na podlagi postopka št. 1 nova vozila, ki še niso bila rabljena in ki so pridobila nizozemsko homologacijo ali homologacijo Skupnosti, pridobijo potrdilo o registraciji navadno s posredovanjem podjetja, ki ga pooblasti RDW. Tako pooblaščeno podjetje lahko zahteva izdajo potrdila o registraciji neposredno pri RDW, in sicer brez posebnega tehničnega pregleda splošnega stanja vozila, pri čemer identifikacijo in preverjanje ujemanja s potrdilom o skladnosti takega vozila opravi pooblaščeno podjetje. Posebni tehnični pregled splošnega stanja vozila se ne opravi. Stroški, ki jih nosi stranka, so omejeni na stroške dela I in II potrdila o registraciji, in sicer skupno na 47,20 eura.

19 Postopek št. 2 se uporabi za vozila, mlajša od treh let, ki so pridobila homologacijo Skupnosti. Za ta vozila je pred njihovo registracijo potreben pregled, ki ga opravi služba, pooblaščena od RDW. Pri tem pregledu se opravi identifikacija vozil, in sicer na podlagi potrdila o registraciji, izdanega v drugi državi članici, in potrdila o skladnosti, da bi se preprečila vsakršna goljufija s potrdili o registraciji. Predloženi dokumenti se preverijo, da bi se ugotovila morebitna odstopanja. Poseben tehnični pregled splošnega stanja vozil se opravi, le če imajo vozila že s prostim očesom vidne napake, ki bi lahko ogrožale prometne udeležence ali okolje. Ta pregled traja

približno petindvajset minut, stane pa 45 eurov, poleg zneska 47,20 eura za potrdilo o registraciji.

20 Postopek št. 3 se nanaša na vozila, starejša od treh let, ki so pridobila homologacijo Skupnosti, vozila, predhodno registrirana v drugi državi članici, v kateri so pridobila nacionalno homologacijo ali posamično odobritev, in vozila, predhodno registrirana na Nizozemskem, ki so pridobila nizozemsko homologacijo.

21 Ob uvozu se poleg postopka identifikacije navedenih vozil opravi pregled njihovega splošnega stanja, ki se nanaša na spoštovanje veljavnih zahtev in ki ga opravi služba, pooblaščena od RDW. Predložiti je treba potrdilo o registraciji, izdano v drugi državi članici, in potrdilo o skladnosti, ki vsebuje potrebne tehnične podatke; za vozila, ki niso pridobila homologacije Skupnosti, je treba predložiti tudi homologacijski ali podoben dokument, ki navaja moč, mase (največje) in maso na os. Navedeni pregled splošnega stanja vozila traja približno petdeset minut in stane 78 eurov, k čemur je treba prišteti 47,20 eura za izdajo potrdila o registraciji.

22 Pri pregledu se opravita identifikacija vozila in pregled predloženih dokumentov. Morebitne razlike med tehničnimi zahtevami, veljavnimi v državi članici izvora zadevnega vozila, in tehničnimi zahtevami, veljavnimi na Nizozemskem, ne preprečijo registracije vozila, če je na podlagi predloženih dokumentov mogoče ugotoviti, da je vozilo v stanju, v katerem je bilo registrirano v navedeni državi članici izvora zadevnega vozila, in če zaradi teh razlik nikakor ni ogrožena varnost.

23 Poleg tega je za vsako vozilo, starejše od treh let in registrirano na Nizozemskem, predpisan periodični tehnični pregled (Algemene Periodieke Keuring). Če je za vozilo, za katero se uporabi postopek št. 3, treba opraviti tehnični pregled, vlagatelj zahtevka za izdajo potrdila o registraciji prejme potrdilo, na podlagi katerega lahko vozilo uporablja eno leto.

24 Na podlagi člena 25(7) Kentekenreglement se zgoraj povzeti postopki uporabljajo *mutatis mutandis* za novo vlogo za registracijo, ki se nanaša na vozilo, predhodno registrirano na Nizozemskem, ki je bilo potem vzeto iz prometa, ali je zapustilo ozemlje Nizozemske, ali je bilo namenjeno uporabi zunaj javnih cest, ali pa je dobilo posebno registracijo.

25 Postopek št. 4 se uporablja za vozila, predhodno registrirana v državi, ki ni članica Evropske unije, in za še neregistrirana vozila, ki niso pridobila homologacije ali posamične odobritve. Poleg identifikacije teh vozil se opravi pregled njihovega splošnega stanja, pri čemer se ta pregled navadno opravi pri vlagatelju zahtevka, in sicer po upravnem pregledu posamične vloge, ki ga opravi posebna služba RDW. Podatki morajo biti posredovani zaradi registracije.

26 Zgoraj opisano ravnanje RDW v zvezi s postopkoma št. 2 in 3 temelji na Kentekenreglement.

27 Minister za promet je 11. novembra 2005 poslal RDW okrožnico, s katero je zahteval, naj se od 1. decembra 2005 za vozila, predhodno registrirana v drugi državi članici, ne zahteva več tehnični pregled iz člena 25(1) Kentekenreglement.

Predhodni postopek

28 Ker nizozemska zakonodaja glede postopka registracije vozil ni bila v skladu z določbami členov 28 ES in 30 ES, je Komisija sprožila postopek zaradi neizpolnitve obveznosti in Kraljevino Nizozemsko pozvala, naj poda svoja stališča.

29 Nizozemska vlada je na ta poziv odgovorila z dopisom z dne 10. julija 2003. Svoja stališča je podrobneje predstavila v drugem dopisu z dne 29. januarja 2004.

30 Komisija je 9. julija 2004 izdala obrazloženo mnenje, s katerim je Kraljevino Nizozemsko pozvala, naj sprejme ukrepe, potrebne za uskladitev s tem mnenjem, in sicer v roku dveh mesecev od njegove vročitve.

31 Kraljevina Nizozemska je najprej prosila za enomesečno podaljšanje roka za odgovor na obrazloženo mnenje, nanj pa je odgovorila 2. novembra 2004.

32 Komisija je 22. julija 2005 na podlagi člena 226 ES v sodnem tajništvu Sodišča vložila to tožbo.

33 S sklepom z dne 20. februarja 2006 je predsednik Sodišča Republiki Finski dovolil intervencijo v podporo predlogom Kraljevine Nizozemske.

Dopustnost tožbe

Trditve strank

34 Nizozemska vlada zatrjuje, da Komisija ni izpolnila obveznosti opredelitve predmeta tožbe z dovolj natančnimi in ujemajočimi se izrazi, in sicer tako v predhodnem postopku kot v postopku s tožbo, zlasti zato, ker naj v obrazloženem mnenju ne bi pojasnila razlike med „pregledom splošnega stanja vozila“ in „pregledom za identifikacijo vozil“.

35 Komisija naj bi v tožbi nezakonito razširila predmet spora glede na obrazloženo mnenje, in sicer s tem da se je njen očitek zoper „dodatne tehnične preglede“ nanašal tudi na postopek identifikacije vozil. Zato bi bilo treba tožbo v delu, ki se nanaša tudi na navedeni postopek identifikacije, zavreči.

36 Komisija pojasnjuje, da izpodbija zgoraj opisana postopka št. 2 in 3. Preglede vozil, ki so določeni s tema postopkoma, bi bilo treba uvrstiti v dve skupini, in sicer tiste preglede, ki se nanašajo izključno na identifikacijo vozil in ki se opravijo v okviru postopkov št. 2 in 3, in postopke, ki se nanašajo na splošno stanje vozila, torej tehnične preglede v strogem pomenu, ki se opravijo v okviru postopka št. 3.

37 Komisija navaja, da je v točkah 5(2), 5(3) in 13 obrazloženega mnenja pojasnila, da se njeni očitki nanašajo na obe vrsti pregledov. Poleg tega naj bi iz odgovora nizozemske vlade na obrazloženo mnenje izhajalo, da je le-ta razumela, da se očitki Komisije nanašajo na obe vrsti zadevnih pregledov.

Presoja Sodišča

38 Ugotoviti je treba, da se točka 13 obrazloženega mnenja nanaša na dve vrsti pregledov iz zgoraj opisanih postopkov št. 2 in 3.

39 Poleg tega iz odgovora nizozemske vlade na obrazloženo mnenje z dne 2. novembra 2004 izhaja, da je nizozemska vlada navedena postopka št. 2 in 3 obravnavala ločeno, pri čemer se je na eni strani opredelila glede identifikacije vozil, predhodno registriranih v drugi državi članici, ki jo določata oba postopka, in na drugi strani glede pregleda splošnega stanja navedenih vozil, ki ga določa postopek št. 3.

40 Iz navedenega izhaja, da je nizozemska vlada lahko opredelila očitke, ki jih je v obrazloženem mnenju podala Komisija in ki se nanašajo na obe vrsti pregledov iz postopkov št. 2 in 3, ter da navedena vlada neutemeljeno zatrjuje, da naj bi Komisija v tožbi nezakonito razširila predmet spora.

41 Glede na zgoraj navedeno je treba ugovor nedopustnosti, ki ga je podala nizozemska vlada, zavrniti.

Temelj

Trditve strank

42 Po mnenju Komisije sta registracija na Nizozemskem vozil, predhodno registriranih v drugi državi članici, in izdaja potrdil o registraciji ob spremembi lastništva vozil, predhodno registriranih na Nizozemskem, primerljiva položaja.

43 V teh dveh podobnih situacijah pa naj bi bilo ravnanje različno, kar naj bi povzročilo oviranje trgovine znotraj Skupnosti. Obveznost, da se pred registracijo vozil, predhodno registriranih v drugi državi članici, opravi pregled, naj bi zaradi zavezujoče narave, sistematičnosti in dejstva, da je pregled drag, otežila uvoz navedenih vozil in pomenila torej ukrep z enakim učinkom, kot ga imajo količinske omejitve pri uvozu v smislu člena 28 ES. Komisija v zvezi s tem meni, da je zadevni pregled mogoče uvrstiti v dve skupini, in sicer gre za pregled z namenom identifikacije vozil in za pregled z namenom nadzora njihovega splošnega stanja.

44 Komisija meni, da je treba izpodbijane ukrepe opredeliti kot ukrepe z enakim učinkom, kot ga imajo količinske omejitve, ki so na podlagi člena 28 ES prepovedani, in sicer ker naj bi zaradi njih uvoz vozil, predhodno registriranih v drugi državi članici, postal manj zanimiv in naj bi torej ovirali prosti pretok blaga. Poleg tega naj izpodbijanih ukrepov ne bi bilo mogoče upravičiti s ciljem, navedenim v členu 30 ES, ali z nujno zahtevo, kot jo pozna sodna praksa Sodišča.

45 Po mnenju Komisije naj zlasti pregled z namenom identifikacije vozil, določen s postopkoma št. 2 in 3, ne bi bil upravičen s potrebo po preveritvi, ali je bila identifikacijska številka uvoženega vozila, predhodno registriranega v drugi državi članici, spremenjena, saj naj bi bila ta številka lahko spremenjena tudi ob spremembi lastništva znotraj ozemlja Kraljevine Nizozemske. Poleg tega – ker je na podlagi Direktive 1999/37 vsebina registracijskih dokumentov usklajena na ravni Skupnosti – naj bi bil dejanski pregled na Nizozemskem odveč in bi skupaj s pregledi, že

opravljenimi v drugih državah članicah, povzročal dvojno delo. Komisija prav tako ugotavlja, da je treba za opravljeni pregled čakati več tednov.

46 Iz sodne prakse Sodišča naj bi glede tehničnih pregledov splošnega stanja vozila izhajalo, da lahko za vozila, predhodno registrirana v državi članici, v kateri je bil zanje že opravljen tehnični pregled, organi druge države članice v določenih okoliščinah ob njihovi registraciji v tej državi članici zahtevajo dodaten pregled, vendar le če se podoben pregled zahteva za vozila nacionalnega izvora, za katera se zahteva registracija v enakih okoliščinah. Vendar naj se v obravnavani zadevi za vozila, že registrirana na Nizozemskem in katerih lastništvo se prenaša, v nasprotju z vozili, že registriranimi v drugi državi članici in za katera se zahteva registracija na Nizozemskem, ne bi zahteval tak pregled.

47 Nizozemska in finska vlada menita, da ni mogoče primerjati spremembe lastništva vozila, že registriranega na Nizozemskem, in uvoza vozila iz druge države članice. Registracija vozil in vpis spremembe lastništva naj bi imela različna cilja, in sicer gre pri registraciji za vpis vozila v nizozemski nacionalni register, sprememba lastništva pa zgolj poveže drugo osebo z že registriranim vozilom. Tato teh dveh situacij ni mogoče primerjati.

48 Nasprotno, registracija vozil, predhodno registriranih v drugi državi članici, na Nizozemskem naj bi bila primerljiva s postopkom registracije vozil, predhodno registriranih na Nizozemskem, ki so bila nato izbrisana iz registra in za katera je podana nova vloga za registracijo na Nizozemskem. V tem primeru naj bi bil na podlagi člena 25(7) Kentekenreglement postopek enak postopku ob uvozu vozil.

49 Nizozemska in finska vlada glede pregleda z namenom identifikacije zatrjujeta, da je tak pregled nujen za zagotovitev prometne varnosti, za boj zoper goljufije, za varstvo okolja in uporabnikov ter za javni red.

50 V zvezi s tem naj bi Direktiva 1999/37 določala samo minimalno uskladitev, kar naj bi državam članicam omogočilo naložitev dodatnih pregledov pri registraciji.

51 Nizozemska vlada glede takega dodatnega tehničnega pregleda, kot ga določa postopek št. 3, zatrjuje, da ta zagotavlja, da so v prometu na Nizozemskem le tista vozila, ki ustrezajo nizozemskim zahtevam na področju prometne varnosti in okolja.

52 Finska vlada meni tudi to, da so izpodbijani ukrepi skladni z načelom sorazmernosti, saj naj ciljev registracije, glede katerih naj bi bil tehnični pregled nujen, ne bi bilo mogoče doseči z manj omejevalnimi ukrepi.

Presoja Sodišča

Pregled z namenom identifikacije vozil

53 V skladu z ustaljeno sodno prakso se prepoved ukrepov z enakim učinkom, kot ga imajo omejitve, navedene v členu 28 ES, nanaša na vse predpise držav članic, ki bi

lahko neposredno ali posredno, dejansko ali morebitno ovirali trgovino znotraj Skupnosti (sodbe z dne 16. novembra 2000 v zadevi Komisija proti Belgiji, C-217/99, Recueil, str. I-10251, točka 16; z dne 26. oktobra 2006 v zadevi Komisija proti Grčiji, C-65/05, ZOdl., str. I-10341, točka 27, in z dne 15. marca 2007 v zadevi Komisija proti Finski, C-54/05, ZOdl., str. I-2473, točka 30). Tako samo dejstvo, da je uvoznik odvrnjen od tega, da v zadevno državo vnese ali v njej trži zadevne proizvode, za uvoznika pomeni oviranje prostega pretoka blaga (zgoraj navedena sodba Komisija proti Belgiji, točka 18, in sodba z dne 7. junija 2007 v zadevi Komisija proti Belgiji, C-254/05, ZOdl., str. I-4269, točka 30).

54 V obravnavani zadevi iz spisa izhaja, da Kraljevina Nizozemska pred registracijo vozila zahteva njegovo identifikacijo. V skladu s členoma 2(b) in 4 Direktive 1999/37 se ta identifikacija – ob uvozu vozila, predhodno registriranega v drugi državi članici – opravi s potrdilom o registraciji, ki ga izda navedena država članica.

55 Vendar Komisija Kraljevini Nizozemski vseeno očita, da ovira prosti pretok blaga, ker postopek identifikacije ni zgolj upravna formalnost, ampak vsebuje tudi zahtevo vozilo pokazati RDW, da oseba, ki opravlja pregled, lahko preveri, ali je vozilo dejansko na nizozemskem ozemlju in ali ustreza podatkom, navedenim v potrdilu o registraciji, ki ga je izdala druga država članica. Po mnenju Komisije naj bi bil zaradi tega pregleda, ki traja približno petindvajset minut in ki je v času predhodnega postopka stal 45 eurov, uvoz vozil na Nizozemsko manj zanimiv.

56 Te trditve Komisije ni mogoče sprejeti.

57 Poudariti je namreč treba, da se pristojni nizozemski organi v zadevnem postopku – kot izhaja iz same tožbe Komisije – omejijo na identifikacijo vozila z namenom registracije.

58 Gre za preprosto upravno formalnost, ki ne vzpostavlja nobenega dodatnega pregleda, ampak je del obravnavanja vloge za registracijo in poteka ustreznega postopka.

59 Poleg tega iz podrobnih pravil pregleda, kot se opravlja na Nizozemskem, izhaja, da ta postopek ni odvračalne narave.

60 Prvič, v zvezi s potjo, potrebno zaradi obveznosti, da se vozilo pokaže RDW, iz spisa izhaja, da ima ta služba po vsem nizozemskem ozemlju široko mrežo središč, v katerih je torej zlahka mogoče opraviti identifikacijski pregled.

61 Dalje, v zvezi s stroškom 45 eurov je treba ugotoviti – glede na celotne stroške, ki jih vsaka registracija nujno zahteva –;, da ta znesek ne more vplivati na odločitev lastnika vozila o tem, ali bo na Nizozemskem opravil registracijo ali ne.

62 Nazadnje, glede dejstva, ki ga je navedla Komisija, da je za pregled za registracijo čakalna doba lahko več tednov, zadošča poudariti, da se uvoznik vozila tej čakalni dobi lahko zlahka izogne ali jo vsaj zmanjša, in sicer tako, da se pravočasno dogovori za pregled v enem od središč RDW po svojem izboru.

63 Iz navedenega izhaja, da pregled z namenom identifikacije vozil, kot je bil predhodno preučen, ne more imeti nikakršnih odvračalnih učinkov na uvoz vozila v to državo članico oziroma tak uvoz zaradi tega pregleda ne more biti manj zanimiv. Zato je treba Komisijin očitek glede tega pregleda zavrniti.

Tehnični pregled splošnega stanja vozila

64 Uvodoma je treba opomniti, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso obstoj neizpolnitve obveznosti presoditi glede na položaj države članice, kot je obstajal ob preteku roka, določenega v obrazloženem mnenju (glej zlasti sodbi z dne 16. januarja 2003 v zadevi Komisija proti Združenemu kraljestvu, C-63/02, Recueil, str. I-821, točka 11, in z dne 14. julija 2005 v zadevi Komisija proti Španiji, C-135/03, ZOdl., str. I-6909, točka 31). Naknadnih sprememb Sodišče ne more upoštevati (glej zlasti sodbo z dne 18. novembra 2004 v zadevi Komisija proti Irski, C-482/03, neobjavljena v ZOdl., točka 11).

65 Komisijino obrazloženo mnenje je datirano z dnem 9. julij 2004, rok dveh mesecev, določen Kraljevini Nizozemski, je bil podaljšan za en mesec, zato je za presojo obstoja oziroma neobstoja očitane neizpolnitve obveznosti odločilen datum 9. oktober 2004. Okrožnica ministra za promet, izdana po tem datumu, je zato v obravnavani zadevi brezpredmetna.

66 Pred preučitvijo skladnosti pregleda splošnega stanja vozil ob njihovi registraciji s členoma 28 ES in 30 ES je treba, prvič, preveriti, ali se Kraljevina Nizozemska z določitvijo takega pregleda ni zgolj uskladila z obveznostmi iz Direktive 96/96.

67 Glede tehničnega pregleda splošnega stanja vozil je treba navesti, da so v skladu s triintrideseto uvodno izjavo Direktive 96/96 njeni cilji uskladitev pravil o tehničnih pregledih, preprečitev izkrivljanja konkurence med cestnimi prevozniki ter zagotovitev pravilnega pregleda vozil.

68 Člen 3(1) Direktive 96/96 daje državam članicam določeno diskrecijsko pravico, pri čemer odstavek 2 tega člena zahteva, naj države članice priznajo dokazilo, izdano v drugi državi članici, da je vozilo opravilo tehnični pregled, ki izpolnjuje vsaj zahteve iz te direktive. Vendar člen 5 Direktive 96/96 določa dodatne preskuse oziroma pogoje, ki jih glede na tiste iz prilog I in II k isti direktivi država članica lahko zahteva, če ti preskusi niso že zajeti z navedenim dokazilom (glej v tem smislu sodbo z dne 21. marca 2002 v zadevi Cura Anlagen, C-451/99, Recueil, str. I-3193, točka 62).

69 V obravnavani zadevi se na podlagi postopka št. 3 – ki se uporablja za vozila, starejša od treh let, ki so pridobila homologacijo Skupnosti, za vozila, predhodno registrirana v drugi državi članici, v kateri so pridobila nacionalno homologacijo ali posamično odobritev, ter za vozila, predhodno registrirana na Nizozemskem, ki so pridobila nizozemsko homologacijo – pred registracijo teh vozil opravi pregled njihovega splošnega stanja, pri čemer se upoštevata potrdilo o registraciji in potrdilo o skladnosti, izdani v drugih državah članicah. Nasprotno se za vozila, mlajša od treh let, ki so bila predhodno registrirana v drugih državah članicah, pred njihovo registracijo ne zahteva pregled splošnega stanja.

70 Navedenega postopka št. 3 ni mogoče utemeljiti na podlagi Direktive 96/96, saj – v nasprotju s členom 3(2) te direktive – ne vključuje načela priznavanja dokumentov, ki jih izdajo druge države članice in ki potrjujejo, da je bil tehnični pregled opravljen.

71 Zato je, drugič, treba preveriti, ali obveznost, da je za vozila, starejša od treh let, ki so bila predhodno registrirana v drugi državi članici, pred njihovo registracijo na Nizozemskem treba opraviti pregled njihovega splošnega stanja, pomeni ukrep z enakim učinkom, kot ga ima količinska omejitev pri uvozu, ki jo člen 28 ES prepoveduje, in – ob pritrdilnem odgovoru – ali je tako zahtevo vendarle mogoče

upravičiti z varstvom interesov, navedenih v členu 30 ES (glej v tem smislu sodbo z dne 29. aprila 2004 v zadevi Komisija proti Avstriji, C-150/00, Recueil, str. I-3887, točka 80).

72 Kot je bilo navedeno v točki 53 te sodbe, se prepoved ukrepov z enakim učinkom, kot ga imajo količinske omejitve, navedene v členu 28 ES, nanaša na vse predpise držav članic, ki bi lahko neposredno ali posredno, dejansko ali morebitno ovirali trgovino znotraj Skupnosti.

73 V obravnavani zadevi nizozemski organi – s tem da pred registracijo vozil na Nizozemskem zahtevajo tak pregled njihovega splošnega stanja, kot je določen s postopkom št. 3 – za vsa vozila, starejša od treh let, ki so bila predhodno registrirana v drugih državah članicah, splošno in sistematično zahtevajo ta pregled, pri čemer ne upoštevajo morebitnih pregledov, ki so jih že opravile druge države članice. Zato lahko ta pregled – ker se opravi poleg pred kratkim opravljenih tehničnih pregledov v drugih državah članicah in brez priznavanja njihovih rezultatov – določene zadevne osebe odvrne od tega, da bi na Nizozemsko uvozile vozila, starejša od treh let, ki so bila predhodno registrirana v drugih državah članicah.

74 Tak postopek zato pomeni oviro za prosti pretok blaga, ki jo člen 28 ES prepoveduje.

75 Vendar iz ustaljene sodne prakse izhaja, da se nacionalna ureditev, ki pomeni ukrep z enakim učinkom, kot ga imajo količinske omejitve, lahko upraviči z enim od razlogov splošnega interesa, naštetih v členu 30 ES, ali z nujnimi zahtevami (glej v tem smislu sodbo z dne 5. februarja 2004 v zadevi Komisija proti Italiji, C-270/02,

Recueil, str. I-1559, točka 21, in zgoraj navedeno sodbo Komisija proti Finski, točka 38). V obeh primerih mora nacionalna določba zagotavljati uresničevanje zasledovanega cilja in ne sme presegati tega, kar je nujno potrebno za njegovo doseganje (glej zlasti sodbi z dne 20. junija 2002 v zadevi Radiosistemi, C-388/00 in C-429/00, Recueil, str. I-5845, točke od 40 do 42, in z dne 8. maja 2003 v zadevi ATRAL, C-14/02, Recueil, str. I-4431, točka 64).

76 Glede tega je naloga pristojnih nacionalnih organov, da dokažejo, da je na eni strani njihova ureditev nujna za uresničitev enega ali več ciljev, navedenih v členu 30 ES, ali nujnih zahtev in da je na drugi strani ta ureditev združljiva z načelom sorazmernosti (glej v tem smislu sodbo z dne 19. junija 2003 v zadevi Komisija proti Italiji, C-420/01, Recueil, str. I-6445, točki 30 in 31, ter zgoraj navedeni sodbi Komisija proti Italiji, točka 22, in Komisija proti Finski, točka 38).

77 Glede trditve nizozemske vlade, da pregled splošnega stanja vozil zagotavlja prometno varnost in varstvo okolja, ker so zaradi tega pregleda na Nizozemskem v prometu le tista vozila, ki izpolnjujejo nizozemske zahteve o prometni varnosti in okolju, ni sporno, da sta prometna varnost in varstvo okolja nujna razloga v splošnem interesu, ki bi lahko upravičila oviro za prosti pretok blaga (glej zlasti zgoraj navedeno sodbo Cura Anlagen, točka 59).

78 Vendar je glede presoje sorazmernosti sporne ureditve in glede vprašanja, ali je želeni cilj mogoče doseči z omejitvami, ki manj prizadenejo trgovino znotraj Skupnosti, treba ugotoviti, da Kraljevina Nizozemska konkretno ni dokazala sorazmernosti – glede na želeni cilj – zadevne omejitve prostega pretoka blaga.

79 Podoben rezultat bi bilo zlasti mogoče doseči z manj omejevalnimi ukrepi, na primer s priznavanjem dokaza, izdanega v drugi državi članici, da je vozilo, registrirano na ozemlju te druge države članice, opravilo tehnični pregled, in hkrati s sodelovanjem nizozemske carinske uprave z ustreznimi organi drugih držav članic v zvezi z morebitnimi manjkajočimi podatki.

80 Glede na navedeno je treba ugotoviti, da Kraljevina Nizozemska, s tem da za vozila, starejša od treh let, ki so bila predhodno registrirana v drugih državah članicah, pred njihovo registracijo na Nizozemskem zahteva pregled njihovega splošnega stanja, ni izpolnila obveznosti iz členov 28 ES in 30 ES.

Stroški

81 V skladu s členom 69(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. V skladu z odstavkom 3, prvi pododstavek, istega člena pa lahko Sodišče odloči, da se stroški delijo ali da vsaka stranka nosi svoje stroške, če vsaka stranka uspe samo deloma ali v izjemnih okoliščinah. Ker sta Komisija in Kraljevina Nizozemska deloma uspeli, je treba odločiti, da vsaka nosi svoje stroške.

82 V skladu s členom 69(4), prvi pododstavek, Poslovnika države članice, ki se kot intervenientke udeležijo postopka, nosijo svoje stroške. Republika Finska, intervenientka, torej nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

1. **Kraljevina Nizozemska, s tem da za vozila, starejša od treh let, ki so bila predhodno registrirana v drugih državah članicah, pred njihovo registracijo na Nizozemskem zahteva pregled njihovega splošnega stanja, ni izpolnila obveznosti iz členov 28 ES in 30 ES.**

2. **V preostalem se tožba zavrne.**

3. **Komisija Evropskih skupnosti, Kraljevina Nizozemska in Republika Finska nosijo vsaka svoje stroške.**

Podpisi