HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

20 septembrie 2007 *

În cauza C-297/05,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 226 CE, introdusă la 22 iulie 2005,

Comisia Comunităților Europene, reprezentată de domnul M. van Beek și de doamna D. Zijlstra, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Regatului Țărilor de Jos, reprezentat de doamna H. G. Sevenster și de domnul D. J. M. de Grave, în calitate de agenți,

pârât,

* Limba de procedură: olandeza.

susținut de:

Republica Finlanda, reprezentată de doamna E. Bygglin, în calitate de agent, cu domiciliul ales în Luxemburg,

intervenientă,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul P. Jann, președinte de cameră, domnii R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (raportor) și E. Levits, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 22 martie 2007,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Comunităților Europene solicită Curții să constate că, supunând vehiculele înmatriculate anterior într-un alt stat membru unei

inspecții în vederea identificării, precum și unei inspecții tehnice referitoare la starea lor fizică, înainte de înmatricularea în Țările de Jos, Regatul Țărilor de Jos nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 28 CE și 30 CE.

Cadrul juridic

Dreptul comunitar

2 Considerentul (33) al Directivei 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (JO 1997, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 113) prevede:

„[...] întrucât, având în vedere impactul scontat al prezentei directive asupra sectorului în cauză și ținând cont de principiul subsidiarității, măsurile comunitare prevăzute în prezenta directivă sunt necesare pentru armonizarea reglementărilor privind inspecția tehnică auto, prevenirea denaturării concurenței între transportatori și garantarea verificării și întreținerii corecte a vehiculelor; întrucât aceste intenții nu pot fi pe deplin realizate, în cazul în care statele membre acționează individual".

3 Articolul 1 alineatul (1) din Directiva 96/96 prevede:

„În fiecare stat membru, vehiculele înmatriculate în statul respectiv, cât și remorcile și semiremorcile acestora, sunt supuse unei inspecții tehnice auto periodice, în conformitate cu prezenta directivă, în special, cu anexele I și II."

4 Articolul 3 alineatele (1) și (2) din această directivă prevede:

„(1) Statele membre iau măsurile pe care le consideră necesare pentru a dovedi faptul că un vehicul a trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conform cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă.

Aceste măsuri sunt notificate celorlalte state membre și Comisiei.

(2) Fiecare stat membru, pe aceeași bază ca și când ar fi eliberat el însuși dovada, recunoaște dovada eliberată într-un alt stat membru prin care se arată că un autovehicul înmatriculat pe teritoriul acelui stat, împreună cu remorca sau semiremorca sa, au trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conforme cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă."

5 Articolul 5 din directiva menționată prevede:

„Sub rezerva dispozițiilor din anexele I și II, statele membre pot:

— devansa data primei inspecții tehnice auto obligatorii și, acolo unde este cazul, pot supune vehiculul unei inspecții tehnice auto înainte de înmatriculare;

— reduce intervalul dintre două inspecții tehnice auto obligatorii succesive;

— decide obligativitatea inspecției tehnice auto pentru echipamentele opționale;

— mări numărul de elemente care trebuie controlate;

— extinde obligația inspecției tehnice auto periodice la alte categorii de vehicule;

— prescrie încercări speciale suplimentare;

— solicita, pentru vehicule înmatriculate pe teritoriul lor, standarde minime mai severe pentru eficiența sistemelor de frânare decât cele menționate în anexa II și pot include o inspecție tehnică a vehiculelor cu încărcături mai mari, cu condiția ca aceste cerințe să nu le depășească pe cele asociate vehiculului în momentul omologării inițiale."

6 Articolul 11 alineatul (1) din Directiva 96/96 are următorul conținut:

„Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până cel târziu la 9 martie 1998. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

[...]"

7 Considerentele (3), (6) și (9) ale Directivei 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, p. 57, Ediție specială, 07/vol. 7, p. 74) sunt formulate după cum urmează:

„(3) [...] armonizarea formei și a conținutului certificatului de înmatriculare va ușura înțelegerea acestuia, ajutând în acest fel la libera circulație, pe căile rutiere de pe teritoriul altor state membre, a vehiculelor înregistrate într-un stat membru;

[...]

(6) [...] armonizarea certificatului de înmatriculare va facilita reintrarea în serviciu a vehiculelor care au fost înmatriculate în prealabil într-un alt stat membru și va contribui la funcționarea corespunzătoare a pieței interne;

[...]

(9) [...] în scopul facilitării acelor verificări special destinate să combată frauda și comerțul ilegal cu vehicule furate, este indicat să se stabilească o cooperare strânsă între statele membre, bazată pe schimbul efectiv de informații".

8 Articolul 2 litera (b) din Directiva 1999/37 definește înmatricularea unui vehicul ca fiind autorizarea administrativă pentru înscrierea acestui vehicul în traficul rutier, fapt care implică identificarea acestuia și eliberarea pentru acesta a unui număr de înmatriculare.

9 Articolul 4 din această directivă prevede:

„În sensul prezentei directive, certificatul de înmatriculare emis de un stat membru este recunoscut de celelalte state membre pentru identificarea vehiculului în traficul internațional sau pentru reînmatricularea acestuia în alt stat membru."

10 Articolul 8 alineatul (1) din directiva menționată prevede:

„Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 1 iunie 2004. Ele informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

[...]"

Reglementarea națională

11 Articolul 36 alineatele 1 și 2 și articolele 42-61 din Legea privind circulația rutieră (Wegenverkeerswet) din 21 aprilie 1994 (Stb. 1994, nr. 475, denumită în continuare „Wegenverkeerswet"), precum și capitolul 4 articolele 17-40a din Regulamentul privind certificatele de înmatriculare (Kentekenreglement) din 6 octombrie 1994 (Stb. 1994, nr. 760, denumit în continuare „Kentekenreglement") reglementează procedura de înmatriculare a vehiculelor și eliberarea certificatului de înmatriculare.

12 Articolele 42-46 din Wegenverkeerswet se referă la înregistrarea numerelor de înmatriculare. Articolul 42 menționat alineatele 2 și 3 prevede:

„2. În cadrul [registrului referitor la comunicarea numerelor de înmatriculare], Rijksdienst voor Wegverkeer (serviciul pentru circulație rutieră, denumit în continuare «RDW») gestionează datele referitoare la autovehiculele și remorcile pentru care s-a comunicat un număr de înmatriculare, numele titularului acestui număr de înmatriculare, precum și datele referitoare la alte autovehicule și la remorci.

3. Colectarea datelor menționate la al doilea paragraf se realizează din motivele următoare:

a) pentru o bună aplicare a acestei legi și pentru menținerea normelor stabilite prin sau în temeiul acestei legi sau

b) pentru o bună aplicare a legilor referitoare la taxa pentru autovehicule (Wet op de motorrijtuigenbelasting) din 1994, la taxa pentru autoturisme și motociclete (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen) din 1992, la asigurarea pentru răspundere a autovehiculelor (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen), la mobilitate și la accesibilitate (Wet bereikbaarheid en mobiliteit), precum și a altor reglementări referitoare la autovehicule și remorci și pentru menținerea normelor stabilite prin sau în temeiul acestor prevederi."

13 Certificatul de înmatriculare, reglementat în capitolul 4 articolele 17-40a din Kentekenreglement, cuprinde părțile I și II, prima conținând datele tehnice ale vehiculului (partea IA), precum și datele referitoare la identitatea proprietarului sau a posesorului vehiculului (partea IB), iar a doua include datele necesare în caz de schimbare a proprietarului.

14 În ceea ce privește prima eliberare a unui certificat de înmatriculare în două părți, articolul 25 alineatul 1 din Kentekenreglement prevede:

„Proprietarul sau posesorul unui vehicul pentru care solicită prima eliberare a unui certificat de înmatriculare în două părți pune vehiculul la dispoziția RDW în vederea efectuării inspecției și solicită acestui serviciu obținerea unui certificat de înmatriculare prezentând o dovadă de legitimare potrivit reglementării adoptate prin decizie ministerială."

15 Articolul 25b din Kentekenreglement prevede că, pentru înmatricularea în Țările de Jos, trebuie să se prezinte un certificat de înmatriculare obținut anterior într-un alt stat membru. Alineatele 2 și 3 ale acestui articol prevăd:

„2. Nu se eliberează [un certificat de înmatriculare în Țările de Jos] dacă partea II a certificatului de înmatriculare lipsește, deși a fost eliberată.

3. În cazuri excepționale și prin derogare de la alineatul 2, RDW poate elibera un certificat de înmatriculare, cu condiția ca autoritățile competente din statul membru în care vehiculul era înmatriculat anterior să confirme în scris sau pe cale electronică faptul că solicitantul are dreptul de a înmatricula vehiculul într-un alt stat membru."

16 În temeiul articolelor 26-30 din Kentekenreglement, în cazul vânzării între particulari în Țările de Jos, datele tehnice referitoare la vehicul care figurează în partea IA din certificatul de înmatriculare fiind deja menționate în registrul de înmatriculare, nu este necesar să se efectueze o inspecție în vederea identificării vehiculului, iar RDW eliberează noului proprietar un certificat de înmatriculare care nu include partea IB.

17 Reglementarea olandeză prevede patru proceduri diferite pentru înmatricularea vehiculelor.

18 Potrivit procedurii 1, vehiculele noi care nu au fost încă utilizate și care au făcut obiectul unei omologări de tip olandeze sau comunitare obțin un certificat de înmatriculare, în general prin intermediul unei întreprinderi autorizate de RDW. O întreprindere astfel autorizată poate să solicite direct RDW, fără efectuarea unei inspecții tehnice specifice a stării fizice a vehiculului, eliberarea unui certificat de înmatriculare, identificarea și verificarea corespondenței cu certificatul de conformitate al unui asemenea vehicul fiind efectuate astfel de către întreprinderea autorizată. Nu este efectuată o inspecție tehnică specifică a stării fizice a vehiculului. Costurile imputate clientului se limitează la costurile părților I și II ale certificatului de înmatriculare, și anume 47,20 euro în total.

19 Procedura 2 se aplică vehiculelor care au o vechime mai mică de trei ani și care au făcut obiectul unei omologări de tip comunitare. Înainte de înmatricularea lor, aceste vehicule trebuie să fie supuse unei inspecții de către un serviciu autorizat de RDW. Cu ocazia acestei inspecții, identificarea vehiculelor se face pe baza certificatului de înmatriculare eliberat într-un alt stat membru și a certificatului de conformitate, pentru a înlătura orice fraudă în materie de certificate de înmatriculare. Documentele prezentate sunt verificate pentru a se identifica eventuale divergențe. O inspecție tehnică specifică privind starea fizică a vehiculelor nu se efectuează decât dacă acestea prezintă defecte vizibile cu ochiul liber care ar putea constitui un

pericol pentru participanții la trafic sau pentru mediu. Această inspecție tehnică durează aproximativ 25 de minute, iar prețul este de 45 de euro, la care se adaugă cei 47,20 euro ce trebuie plătiți pentru certificatul de înmatriculare.

20 Procedura 3 se referă la vehiculele care au o vechime mai mare de trei ani și care au fost supuse unei omologări de tip comunitare, la vehiculele înmatriculate anterior într-un alt stat membru și care au fost supuse unei omologări de tip sau individuale naționale, precum și la vehiculele înmatriculate anterior în Țările de Jos, care au făcut obiectul unei omologări de tip olandeze.

21 În cazul importului, procedura de identificare a respectivelor vehicule este însoțită de o inspecție a stării lor fizice, care privește respectarea cerințelor permanente și care este efectuată de către un serviciu autorizat de către RDW. Trebuie să fie prezentate certificatul de înmatriculare eliberat într-un alt stat membru și certificatul de conformitate, care cuprind informațiile tehnice necesare, precum și, pentru vehiculele care nu au făcut obiectul unei omologări de tip comunitare, un document de omologare sau similar, care indică puterea, masele (maxime) și masa pe osie. Respectiva inspecție a stării fizice a vehiculului durează 50 de minute, iar prețul este de 78 de euro, la care se adaugă cei 47,20 euro ce trebuie plătiți pentru obținerea certificatului de înmatriculare.

22 Cu ocazia inspecției se procedează la identificarea vehiculului și la examinarea documentelor prezentate. Eventuale diferențe între cerințele tehnice în vigoare în statul membru din care provine vehiculul respectiv și cele aplicabile în Țările de Jos nu împiedică înmatricularea vehiculului, în măsura în care documentele prezentate permit stabilirea faptului că acesta se găsește în starea în care a fost admis în statul membru din care provine vehiculul respectiv și că aceste diferențe nu prezintă niciun risc serios din punctul de vedere al securității.

23 De altfel, fiecare vehicul mai vechi de trei ani, înmatriculat în Țările de Jos, este supus unei inspecții tehnice auto periodice („Algemene Periodieke Keuring"). Dacă vehiculul căruia i se aplică procedura 3 este supus obligației de efectuare a inspecției tehnice, persoana care solicită eliberarea unui certificat de înmatriculare primește un atestat care îi permite să utilizeze vehiculul timp de un an.

24 În temeiul articolului 25 alineatul 7 din Kentekenreglement, procedurile descrise pe scurt mai sus se aplică *mutatis mutandis* la o nouă cerere de înmatriculare în legătură cu un vehicul care a fost înmatriculat anterior în Țările de Jos și care, ulterior, a fost scos din circulație, a părăsit teritoriul Țărilor de Jos, a fost destinat folosirii în afara drumurilor publice sau căruia i-a fost atribuită o înmatriculare specială.

25 Procedura 4 se aplică vehiculelor înmatriculate anterior într-un stat care nu face parte din Uniunea Europeană și vehiculelor care nu au fost înmatriculate încă și care nu au făcut obiectul unei omologări de tip sau individuale. Procedura de identificare a acestor vehicule este însoțită de o inspecție a stării lor fizice, această inspecție fiind în general realizată la solicitant după verificarea administrativă a cererii individuale de către un serviciu special al RDW. Informațiile tehnice trebuie să fie comunicate în scopul înmatriculării.

26 Practicile RDW privind procedurile 2 și 3 descrise mai sus se bazează pe Kentekenreglement.

27 La 11 noiembrie 2005, ministrul transporturilor a adresat o circulară RDW prin care solicita ca, începând cu 1 decembrie 2005, vehiculele înmatriculate anterior într-un alt stat membru să nu mai fie supuse inspecției tehnice prevăzute de articolul 25 alineatul 1 din Kentekenreglement.

Procedura precontencioasă

28 Considerând că legislația olandeză referitoare la procedura de înmatriculare a vehiculelor nu era conformă prevederilor articolelor 28 CE și 30 CE, Comisia a inițiat procedura pentru constatarea neîndeplinirii obligațiilor de către un stat membru, solicitând Regatului Țărilor de Jos să își prezinte observațiile.

29 Guvernul olandez a răspuns la această solicitare prin scrisoarea din 10 iulie 2003. Într-o a doua scrisoare, din 29 ianuarie 2004, acesta și-a precizat observațiile.

30 La 9 iulie 2004, Comisia a emis un aviz motivat prin care invita Regatul Țărilor de Jos să ia măsurile necesare pentru a se conforma acestuia într-un termen de două luni de la primirea sa.

31 După ce a solicitat prelungirea cu o lună a termenului acordat pentru a răspunde respectivului aviz motivat, Regatul Țărilor de Jos a răspuns la 2 noiembrie 2004.

32 Prin cererea depusă la grefa Curții la 22 iulie 2005, Comisia a introdus prezenta acțiune, în temeiul articolului 226 CE.

33 Prin Ordonanța din 20 februarie 2006, președintele Curții a admis ca Republica Finlanda să intervină în susținerea concluziilor Regatului Țărilor de Jos.

Cu privire la admisibilitatea acțiunii

Argumentele părților

34 Guvernul olandez invocă neîndeplinirea obligației Comisiei de a preciza obiectul acțiunii în termeni suficient de precișși și concordanți, atât în cursul fazei precontencioase, cât și în cuprinsul cererii, în special pentru că aceasta nu ar fi prezentat în avizul motivat diferența dintre „inspecția stării fizice a vehiculelor" și „inspecția în scopul identificării vehiculelor".

35 În cererea introductivă, Comisia ar fi extins obiectul litigiului într-un mod ilicit în raport cu avizul motivat prin faptul că obiecția sa îndreptată împotriva „inspecțiilor tehnice suplimentare" s-a referit și la procedura de identificare a vehiculelor. În consecință, acțiunea Comisiei ar trebui respinsă în măsura în care se referă și la respectiva procedură de identificare.

36 Comisia critică procedurile 2 și 3 descrise mai sus. Inspecțiile vehiculelor impuse prin aceste proceduri ar trebui încadrate în două categorii, respectiv acelea care se referă doar la identificarea vehiculelor, efectuate în cadrul procedurilor 2 și 3, și acelea care se referă la starea fizică a vehiculelor, și anume inspecțiile tehnice în sens restrâns, efectuate în cadrul procedurii 3.

37 Comisia afirmă că a precizat, la punctele 5(2), 5(3) și 13 din avizul motivat, că observațiile sale critice se refereau la cele două tipuri de inspecții. De altfel, din răspunsul guvernului olandez la avizul motivat ar rezulta că acesta a înțeles că obiecțiile Comisiei vizau cele două tipuri de inspecții în discuție.

Aprecierea Curții

38 Trebuie să se constate că punctul 13 din avizul motivat se referă la cele două tipuri de inspecții cărora li se aplică procedurile 2 și 3, astfel cum au fost descrise mai sus.

39 De altfel, din răspunsul guvernului olandez la avizul motivat din 2 noiembrie 2004 rezultă că acesta a comentat separat respectivele proceduri 2 și 3, referindu-se, pe de o parte, la identificarea vehiculelor înmatriculate anterior într-un alt stat membru, prevăzută de cele două proceduri, și, pe de altă parte, la inspecția stării fizice a respectivelor vehicule, prevăzută de procedura 3.

40 Rezultă că guvernul olandez a fost în măsură să identifice obiecțiile ridicate de Comisie în avizul său motivat, îndreptate împotriva celor două tipuri de inspecții prevăzute de procedurile 2 și 3, și că guvernul menționat nu are temei pentru a susține că, în acțiunea sa, Comisia ar fi extins în mod neregulamentar obiectul litigiului.

41 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se respingă excepția de inadmisibilitate ridicată de guvernul olandez.

Cu privire la fond

Argumentele părților

42 Potrivit Comisiei, înmatricularea în Țările de Jos a vehiculelor înmatriculate anterior într-un alt stat membru, pe de o parte, și eliberarea certificatelor de înmatriculare în

caz de schimbare a proprietarului vehiculelor înmatriculate anterior în Țările de Jos, pe de altă parte, constituie două situații comparabile.

43 Aceste situații comparabile ar face obiectul unor tratamente diferite, ceea ce ar constitui un obstacol în calea comerțului intracomunitar. Într-adevăr, obligația efectuării unei inspecții înainte de înmatricularea vehiculelor înmatriculate anterior într-un alt stat membru, având în vedere caracterul său obligatoriu, sistematic și costisitor, ar face mai dificil importul vehiculelor respective și ar constitui, prin urmare, o măsură cu efect echivalent restricțiilor cantitative la import în sensul articolului 28 CE. În această privință, Comisia consideră că respectiva inspecție poate fi încadrată în două categorii, respectiv cea privind inspecția realizată în vederea identificării vehiculelor și cea privind inspecția realizată în vederea verificării stării lor fizice.

44 Comisia consideră că măsurile atacate trebuie să fie calificate drept măsuri cu efect echivalent, interzise în temeiul articolului 28 CE, pentru că ar face mai puțin atractiv importul de vehicule înmatriculate anterior într-un alt stat membru și ar constitui, așadar, un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor. În plus, acestea nu s-ar justifica în baza unui obiectiv menționat la articolul 30 CE sau a unei cerințe imperative, astfel cum a fost stabilit în jurisprudența Curții.

45 Potrivit Comisiei, în special inspecția realizată în vederea identificării vehiculelor prevăzută de procedurile 2 și 3 nu ar fi justificată de necesitatea de a verifica dacă numărul de identificare al vehiculelor importate și înregistrate anterior într-un alt stat membru a fost modificat, întrucât un asemenea număr ar fi putut fi modificat, de asemenea, cu ocazia unui transfer de proprietate realizat pe teritoriul Țărilor de Jos. De altfel, întrucât, în temeiul Directivei 1993/37, conținutul documentelor de înmatriculare este armonizat la nivel comunitar, inspecția realizată în Țările de Jos ar

fi inutilă și ar dubla controalele deja efectuate în celelalte state membre. De asemenea, Comisia remarcă faptul că trebuie să se aștepte mai multe săptămâni înainte ca respectiva inspecție să fie efectuată.

46 În ceea ce privește inspecțiile tehnice referitoare la starea fizică a vehiculelor, din jurisprudența Curții ar rezulta că vehiculele înmatriculate anterior într-un stat membru unde au făcut obiectul unei inspecții tehnice pot fi supuse, în anumite condiții, de către autoritățile unui alt stat membru unei inspecții suplimentare cu ocazia înmatriculării lor în acest stat, cu condiția totuși ca o inspecție similară să fie impusă pentru vehiculele de producție națională care urmează a fi înmatriculate în aceleași condiții. Or, în speță, vehiculele deja înmatriculate în Țările de Jos care au făcut obiectul unui transfer de proprietate nu ar putea fi supuse unei asemenea inspecții, spre deosebire de vehiculele înmatriculate deja în alt stat membru și care urmează a fi înmatriculate în Țările de Jos.

47 Guvernele olandez și finlandez consideră că schimbarea proprietarului unui vehicul deja înmatriculat în Țările de Jos, pe de o parte, și importul unui vehicul care provine dintr-un alt stat membru, pe de altă parte, nu pot fi comparate. Înmatricularea vehiculului și înregistrarea schimbării proprietarului ar avea două obiective distincte, înmatricularea constând în înscrierea vehiculului în registrul național olandez, schimbarea de proprietar presupunând doar stabilirea unei corespondențe între un vehicul deja înregistrat și o altă persoană. În consecință, aceste două situații nu ar fi comparabile.

48 În schimb, înmatricularea în Țările de Jos a vehiculelor înmatriculate anterior într-un alt stat membru ar fi comparabilă cu procedura de înmatriculare a vehiculelor înmatriculate anterior în Țările de Jos, care au fost radiate din registru ulterior și pentru care s-a depus o nouă cerere de înmatriculare în Țările de Jos. În acest caz, în temeiul articolului 25 alineatul 7 din Kentekenreglement, procedura ar fi similară cu procedura prevăzută în cazul importului de vehicule.

49 În ceea ce privește inspecția realizată în vederea identificării vehiculelor, guvernele olandez și finlandez susțin că o asemenea inspecție este necesară pentru a garanta securitatea rutieră, lupta împotriva practicilor frauduloase, protecția mediului și a consumatorilor, precum și ordinea publică.

50 În acest sens, Directiva 1999/37 ar prevedea doar o armonizare minimă, ceea ce ar permite statelor membre să impună controale suplimentare cu ocazia înmatriculării.

51 În ceea ce privește inspecția tehnică suplimentară prevăzută de procedura 3, guvernul olandez susține că aceasta garantează faptul că numai vehiculele care îndeplinesc cerințele olandeze în materie de securitate rutieră și de mediu sunt puse în circulație în Țările de Jos.

52 De asemenea, guvernul finlandez consideră că măsurile incriminate sunt conforme cu principiul proporționalității, pentru că obiectivele urmărite prin înmatriculare, din perspectiva cărora inspecția tehnică ar fi indispensabilă, nu ar putea fi atinse prin mijloace mai puțin restrictive.

Aprecierea Curții

Cu privire la inspecția realizată în vederea identificării vehiculelor

53 Conform jurisprudenței Curții, interzicerea măsurilor cu efect echivalent unor restricții prevăzută la articolul 28 CE are în vedere orice reglementare a statelor

membre de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului intracomunitar (Hotărârea din 16 noiembrie 2000, Comisia/Belgia, C-217/99, Rec., p. I-10251, punctul 16, Hotărârea din 26 octombrie 2006, Comisia/Grecia, C-65/05, Rec., p. I-10341, punctul 27, și Hotărârea din 15 martie 2007, Comisia/Finlanda, C-54/05, Rep., p. I-2473, punctul 30). Astfel, simplul fapt de a fi descurajată introducerea sau comercializarea produselor în cauză în statul membru respectiv constituie pentru importator un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor (Hotărârea Comisia/Belgia, citată anterior, punctul 18, și Hotărârea din 7 iunie 2007, Comisia/Belgia, C-254/05, Rep., p. I-4269, punctul 30).

54 În speță, rezultă din dosar că Țările de Jos solicită, înainte de înmatricularea unui vehicul, ca acesta să fie identificat. Conform articolului 2 litera (b) și articolului 4 din Directiva 1997/37, această identificare este efectuată, în cazul importului unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru, pe baza certificatului de înmatriculare eliberat de acesta.

55 Cu toate acestea, Comisia reproșează Țărilor de Jos că împiedică libera circulație a mărfurilor, pe motiv că procedura de identificare nu este doar o formalitate pur administrativă, ci presupune necesitatea prezentării vehiculului la RDW, permițând astfel controlorului să verifice dacă vehiculul este efectiv prezent pe teritoriul olandez și dacă acesta corespunde datelor menționate în certificatul de înmatriculare eliberat de către celălalt stat membru. Potrivit Comisiei, această inspecție, care durează aproximativ 25 de minute și care costa, la momentul la care a fost urmată procedura precontencioasă, 45 de euro, ar face mai puțin atractiv importul de vehicule în Țările de Jos.

56 Această afirmație a Comisiei nu poate fi acceptată.

57 Într-adevăr, trebuie subliniat că, prin procedura în cauză, astfel cum rezultă chiar din cererea Comisiei, autoritățile olandeze competente se limitează la a proceda la identificarea vehiculelor în scopul înmatriculării.

58 Prin urmare, este vorba de o simplă formalitate administrativă, care nu introduce nicio inspecție suplimentară, ci este inerentă procesării înseși a cererii de înmatriculare, precum și derulării procedurii aferente.

59 Pe de altă parte, caracterul nedescurajant al acestei proceduri este confirmat de modalitățile de realizare a inspecției, astfel cum este efectuată în Țările de Jos.

60 În primul rând, în ceea ce privește deplasarea impusă de obligația de a prezenta vehiculul la RDW, din dosar rezultă că acest serviciu dispune de o rețea extinsă de puncte de lucru, repartizate pe întreg teritoriul olandez, în care inspecția în vederea identificării poate fi, așadar, efectuată cu ușurință.

61 În legătură cu prețul de 45 de euro, trebuie constatat faptul că, având în vedere costul total pe care îl implică în mod inevitabil orice înmatriculare, această sumă nu este de natură să exercite o influență asupra alegerii pe care o face proprietarul unui vehicul de a realiza sau de a nu realiza o înmatriculare în Țările de Jos.

62 În final, în ceea ce privește faptul, invocat de Comisie, că este posibil să existe o perioadă de așteptare de câteva săptămâni înainte ca vehiculul să poată fi prezentat în vederea înmatriculării, este suficient să se sublinieze că importatorul vehiculului poate cu ușurință să evite sau cel puțin să reducă această perioadă de așteptare stabilind în timp util o programare la punctul de lucru al RDW pe care l-a ales.

63 Având în vedere considerațiile ce precedă, inspecția realizată în vederea identificării vehiculelor analizată mai sus nu este susceptibilă de a avea vreun efect descurajant asupra importului unui vehicul în acest stat membru sau de a face ca un asemenea import să fie mai puțin atractiv. Prin urmare, obiecția ridicată de Comisie cu privire la acest tip de inspecție trebuie respinsă.

Cu privire la inspecția tehnică a stării fizice a vehiculelor

64 Cu titlu preliminar, trebuie amintit faptul că, potrivit unei jurisprudențe constante, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația din statul membru astfel cum aceasta se prezenta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat (a se vedea în special Hotărârea din 16 ianuarie 2003, Comisia/Regatul Unit, C-63/02, Rec., p. I-821, punctul 11, și Hotărârea din 14 iulie 2005, Comisia/Spania, C-135/03, Rec., p. I-6909, punctul 31). Schimbările intervenite ulterior nu pot fi luate în considerare de către Curte (a se vedea în special Hotărârea din 18 noiembrie 2004, Comisia/Irlanda, C-482/03, nepublicată în Recueil, punctul 11).

65 Având în vedere faptul că avizul motivat al Comisiei datează din 9 iulie 2004 și că termenul acordat Regatului Țărilor de Jos a fost stabilit la două luni și prelungit cu o lună, data de 9 octombrie 2004 este cea care trebuie luată în considerare pentru a aprecia existența sau inexistența neîndeplinirii obligațiilor invocate. Prin urmare, circulara ministrului transporturilor, adoptată ulterior acestei date, nu este pertinentă în speță.

66 Înainte de a analiza compatibilitatea inspecției stării fizice a vehiculelor, cu ocazia înmatriculării acestora, cu articolele 28 CE și 30 CE, trebuie să se verifice, în primul rând, dacă, prin prevederea unei asemenea inspecții tehnice, Regatul Țărilor de Jos nu a făcut decât să se conformeze obligațiilor care decurg din Directiva 96/96.

67 În ceea ce privește inspecția tehnică a stării fizice a vehiculelor, obiectivele Directivei 96/96, enunțate în considerentul (33) al acesteia, vizează armonizarea reglementării în materia inspecției tehnice auto, prevenirea denaturării concurenței între transportatori, precum și garantarea verificării corecte a vehiculelor.

68 Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 96/96 lasă o marjă de apreciere statelor membre, însă alineatul (2) al acestui articol impune recunoașterea de către acestea a certificatelor eliberate de un alt stat membru, care atestă faptul că vehiculul a trecut cu succes o inspecție tehnică auto conformă cel puțin cu prevederile acestei directive. Cu toate acestea, articolul 5 din Directiva 96/96 enumeră testele sau condițiile suplimentare pe care un stat membru are posibilitatea să le impună în raport cu cele menționate în anexele I și II la această directivă, în măsura în care aceste teste nu sunt deja incluse în respectivul certificat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Rec., p. I-3193, punctul 62).

69 În speță, în baza procedurii 3, aplicabilă vehiculelor cu o vechime mai mare de trei ani care au fost supuse unei omologări de tip comunitar, vehiculelor înmatriculate anterior într-un stat membru și care au fost supuse unei omologări de tip sau individuale naționale, precum și vehiculelor înmatriculate anterior în Țările de Jos care au făcut obiectul unei omologări de tip olandeze, înmatricularea acestora este precedată de o inspecție a stării fizice, luându-se în considerare certificatul de înmatriculare și certificatul de conformitate eliberate în alte state membre. În schimb, pentru vehiculele cu o vechime mai mică de trei ani înmatriculate anterior într-un alt stat membru nu se impune efectuarea unei inspecții a stării fizice înainte de înmatriculare.

70 Respectiva procedură 3 nu poate fi validată în temeiul Directivei 96/96, deoarece, contrar a ceea ce se prevede la articolul 3 alineatul (2) din această directivă, procedura nu include principiul recunoașterii documentelor eliberate în alte state membre care atestă faptul că inspecția tehnică auto a fost trecută cu succes.

71 Prin urmare, trebuie să se verifice, în al doilea rând, dacă obligația de a supune vehiculele cu o vechime mai mare de trei ani înmatriculate anterior într-un alt stat membru unei inspecții a stării lor fizice, înainte de înmatricularea în Țările de Jos, constituie o măsură cu efect echivalent restricțiilor cantitative la import, interzisă prin articolul 28 CE, și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă o asemenea cerință

poate totuși să fie justificată de protecția intereselor menționate la articolul 30 CE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 aprilie 2004, Comisia/Austria, C-150/00, Rec., p. I-3887, punctul 80).

72 Astfel cum s-a amintit la punctul 53 din prezenta hotărâre, interzicerea măsurilor cu efect echivalent restricțiilor cantitative, prevăzută la articolul 28 CE, se referă la orice reglementare a statelor membre de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului intracomunitar.

73 În speță, impunându-se efectuarea unei inspecții a stării fizice a vehiculelor precum cea prevăzută de procedura 3, înainte de înmatricularea acestora în Țările de Jos, autoritățile olandeze supun acestei verificări, într-un mod general și sistematic, toate vehiculele mai vechi de trei ani înmatriculate anterior în alte state membre, și aceasta fără a ține nicidecum seama de eventualele controale efectuate deja de către acestea din urmă. Prin urmare, această inspecție poate să descurajeze anumite persoane interesate să importe în Țările de Jos vehicule cu o vechime mai mare de trei ani înmatriculate anterior în alte state membre, întrucât această inspecție se adaugă inspecțiilor tehnice efectuate recent în alte state membre, fără a se recunoaște rezultatul acestora.

74 Prin urmare, o asemenea procedură constituie o restricție la libera circulație a mărfurilor, interzisă prin articolul 28 CE.

75 Cu toate acestea, dintr-o jurisprudență constantă rezultă că o reglementare națională care constituie o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative poate fi justificată de unul dintre motivele de interes general enumerate la articolul 30 CE sau de cerințe imperative (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 februarie 2004,

Comisia/Italia, C-270/02, Rec., p. I-1559, punctul 21, și Hotărârea din 15 martie 2007, Comisia/Finlanda, C-54/05, Rep., p. I-2473, punctul 38). Și într-un caz și în celălalt, dispoziția națională trebuie să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins (a se vedea în special Hotărârea din 20 iunie 2002, Radiosistemi, C-388/00 și C-429/00, Rec., p. I-5845, punctele 40-42, și Hotărârea din 8 mai 2003, ATRAL, C-14/02, Rec., p. I-4431, punctul 64).

76 În această privință, autoritățile naționale competente sunt cele cărora le revine obligația de a demonstra, pe de o parte, că reglementarea este necesară pentru a realiza unul sau mai multe obiective menționate la articolul 30 CE sau cerințe imperative și, pe de altă parte, că reglementarea respectivă este conformă principiului proporționalității (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 iunie 2003, Comisia/Italia, C-420/01, Rec., p. I-6445, punctele 30-31, Hotărârea din 5 februarie 2004, Comisia/Italia, citată anterior, punctul 22, și Hotărârea Comisia/Finlanda, citată anterior, punctul 38).

77 În ceea ce privește argumentul invocat de guvernul olandez potrivit căruia inspecția stării fizice a vehiculelor garantează securitatea rutieră și protecția mediului, în măsura în care, datorită acesteia, doar vehiculele care îndeplinesc cerințele olandeze în materie de securitate rutieră și de mediu sunt puse în circulație în Țările de Jos, este bine cunoscut faptul că securitatea rutieră, precum și protecția mediului constituie motive imperative de interes general care pot justifica un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor (a se vedea în special Hotărârea Cura Anlagen, citată anterior, punctul 59).

78 Cu toate acestea, referitor la aprecierea proporționalității reglementării în litigiu și la întrebarea dacă obiectivul urmărit poate fi atins prin restricții care afectează într-o mai mică măsură comerțul intracomunitar, trebuie să se constate că Regatul Țărilor de Jos nu demonstrează în mod concret caracterul proporțional, în raport cu obiectivul urmărit, al respectivei restricții la libera circulație a mărfurilor.

79 Un rezultat similar ar putea fi atins prin măsuri mai puțin restrictive, precum recunoașterea dovezii eliberate într-un alt stat membru și care atestă faptul că un vehicul înmatriculat pe teritoriul acestuia a trecut cu succes o inspecție tehnică, împreună cu cooperarea administrației vamale olandeze cu omologii săi din alte state membre în legătură cu eventualele date care lipsesc.

80 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se constate că, supunând vehiculele cu o vechime mai mare de trei ani, înmatriculate anterior în alte state membre, unei inspecții a stării lor fizice înainte de înmatricularea în Țările de Jos, Regatul Țărilor de Jos nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 28 CE și 30 CE.

Cu privire la cheltuielile de judecată

81 Potrivit articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Conform alineatului (3) primul paragraf al aceluiași articol, Curtea poate să repartizeze totuși cheltuielile de judecată sau poate decide ca fiecare parte să suporte propriile cheltuieli de judecată în cazul în care părțile cad în pretenții cu privire la unul sau la mai multe capete de cerere sau pentru motive excepționale. Întrucât Comisia și Regatul Țărilor de Jos au căzut fiecare parțial în pretenții, trebuie să se decidă că acestea suportă propriile cheltuieli de judecată.

82 Potrivit articolului 69 alineatul (4) primul paragraf din Regulamentul de procedură, statele membre care intervin în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată. Republica Finlanda, intervenientă, suportă, prin urmare, propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară și hotărăște:

1) **Supunând vehiculele cu o vechime mai mare de trei ani, înmatriculate anterior în alte state membre, unei inspecții a stării lor fizice înainte de înmatricularea în Țările de Jos, Regatul Țărilor de Jos nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 28 CE și 30 CE.**

2) **Respinge acțiunea cu privire la restul motivelor.**

3) **Comisia Comunităților Europene, Regatul Țărilor de Jos și Republica Finlanda suportă fiecare propriile cheltuieli de judecată.**

Semnături