CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL P. MENGOZZI van 11 januari 2007 [1]

Inhoud

I — Inleiding ..... I - 2475

II — Rechtskader ..... I - 2476

A — Gemeenschapsrecht ..... I - 2476

B — Finse wettelijke regeling ..... I - 2476

III — Precontentieuze procedure ..... I - 2479

IV — Conclusies van partijen en procedure voor het Hof ..... I - 2479

V — Niet-nakoming ..... I - 2480

A — Samenvatting van de argumenten van partijen ..... I - 2480

B — Beoordeling ..... I - 2484

1. Vereiste van de overbrengingsvergunning ..... I - 2484

a) Inleidende opmerkingen ..... I - 2484

b) Bestaan van een belemmering voor het vrije verkeer van goederen ... I - 2486

c) Eventuele rechtvaardigingen voor belemmering ..... I - 2488

i) Verkeersveiligheid ..... I - 2489

ii) Doeltreffendheid van de belastingcontrole ..... I - 2490

2. Geldigheidsduur van de overbrengingsvergunning ..... I - 2493

VI — Kosten ..... I - 2494

VII — Conclusie ..... I - 2495

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.

I — Inleiding

1. In deze zaak verzoekt de Commissie van de Europese Gemeenschappen met haar op 9 februari 2005 ingestelde beroep het Hof vast te stellen dat de Republiek Finland, door een overbrengingsvergunning („siirtolupa") voor de invoer en het in het verkeer brengen van in een andere lidstaat rechtmatig geregistreerde en gebruikte voertuigen te vereisen, de krachtens de artikelen 28 EG en 30 EG op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

II — Rechtskader

A — *Gemeenschapsrecht*

2. Artikel 28 EG verbiedt kwantitatieve invoerbeperkingen en alle maatregelen van gelijke werking tussen de lidstaten.

3. Volgens artikel 30 EG zijn invoerverboden of -beperkingen tussen de lidstaten die zijn gerechtvaardigd uit hoofde van, onder meer, bescherming van de openbare orde, de openbare veiligheid en de gezondheid en het leven van personen toegestaan, mits zij geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de lidstaten vormen.

B — *Finse wettelijke regeling*

4. Artikel 8 van de Finse voertuigenwet van 11 december 2002 (ajoneuvolaki 1090/2002) legt een algemene verplichting tot registratie en technische keuring op, behoudens bij of krachtens de genoemde wet vastgestelde uitzonderingen. Ingevolge artikel 64 van deze wet kunnen bij besluit uitzonderingen op de registratieverplichting worden vastgesteld voor voertuigen die in het buitenland zijn geregistreerd en die slechts incidenteel of tijdelijk op het Finse wegennet in het verkeer hoeven te worden gebracht. [2]

5. Artikel 1 van de Finse wet op de registratiebelasting voor voertuigen van 29 december 1994 (autoverolaki 1482/1994) bevat een algemene regel dat een eenmalige heffing („autovero") moet worden betaald vóór de registratie of de ingebruikneming in Finland van voertuigen. Artikel 35 van deze wet voorziet in uitzonderingen op de heffing

2 — Volgens artikel 12, lid 10, van de wet van 30 december 2003 inzake de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting (ajoneuvoverolaki 2003/1281) is een voertuig waarvoor een overbrengingsvergunning is afgegeven, ook vrijgesteld van de jaarlijkse belasting („ajoneuvovero").

van deze belasting ten behoeve van voertuigen die tijdelijk of met een overbrengingsvergunning worden gebruikt.

6. De uitzonderingen op de registratieverplichting zijn vastgelegd in het besluit van 18 december 1995 inzake de voertuigenregistratie (asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 1598/1995) (hierna: „besluit 1598/1995"), waarvan artikel 8, lid 2, bepaalt dat een in het buitenland geregistreerd voertuig of een voertuig met een tijdelijke nummerplaat zonder aangifte ter registratie in Finland in het verkeer kan worden gebracht onder de in de artikelen 46 tot en met 48, 48a, 49 tot en met 51, 51a, 51b en 52 tot en met 56 van dat besluit gestelde voorwaarden. Dit geldt ook voor het in het verkeer brengen van een voertuig waarvoor een overbrengingsvergunning is afgegeven.

7. Artikel 48 van besluit 1598/1995 luidt:

„1. De met de registratie belaste instantie en de douaneadministratie kunnen ten behoeve van een technische keuring, voor de overbrenging, tentoonstelling, deelneming aan een wedstrijd of demonstratie in Finland van een voertuig dat niet in dat land is geregistreerd, of om een andere, specifiek met de overbrenging van een voertuig verband houdende reden, op verzoek een schriftelijke overbrengingsvergunning afgeven, met het oog op het besturen van dat voertuig. De overbrengingsnummers (stickers) worden bij de afgifte van de overbrengingsvergunning verstrekt.

2. Deze overbrengingsvergunning wordt afgegeven voor zover voor het voertuig een geldige motorrijtuigenverzekering is afgesloten en [d]e jaarlijkse belastingen [...] zijn betaald.

3. De overbrengingsvergunning wordt afgegeven voor de tijd gedurende welke het voertuig in het verkeer moet worden gebracht. De geldigheidsduur van de vergunning bedraagt, behoudens zwaarwegende redenen, ten hoogste zeven dagen. De deelneming aan een wedstrijd kan niet als een dergelijke reden worden aangemerkt.

4. Een voertuig kan niet met een overbrengingsvergunning worden gebruikt wanneer het niet geschikt is om aan het verkeer deel te nemen wegens zijn staat, afmetingen of gewicht."

8. In 2003 is aan dit artikel een vijfde lid toegevoegd, dat op 1 januari 2004 in werking is getreden. Het voorziet in een verlengde

overbrengingsvergunning, die een particulier toestaat gedurende ten hoogste drie maanden vóór de eerste registratie een door hem ingevoerd voertuig voor eigen behoeften te gebruiken. Deze bepaling is tot en met 31 december 2005 van kracht geweest.

9. Artikel 48a van besluit 1598/1995 stelt de regels vast voor het aanbrengen van de overbrengingsnummers (stickers) op de voertuigen.

10. Artikel 49 van het besluit bepaalt dat de chauffeur wanneer het voertuig in het verkeer is gebracht in het bezit moet zijn van het certificaat van de overbrengingsvergunning.

11. Artikel 21, lid 2, van het besluit van 18 december 2003 inzake de in het voertuigregister op te nemen informatie (valtioneuvoston asetus ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista 1116/2003) bevat een opsomming van de informatie betreffende de overbrengingsvergunning die in het voertuigregister moet worden opgenomen, namelijk „naam, adres, persoonsnummer of nummer van de onderneming of organisatie die houder is van de vergunning, merk van het voertuig, model, serienummer, registratienummer, verzekering, datum van afgifte en autoriteit die de vergunning heeft afgegeven, geldigheidsduur van de vergunning, bestemming van het voertuig, met de vergunning samenhangende betaling en, in voorkomend geval, reisroute".

12. Ten slotte legt artikel 65 van besluit 1598/1995 de sancties vast voor overtreding van de bepalingen van ditzelfde besluit. Dit artikel bepaalt dat een beambte van de politie, de douane of de grensbewaking de nummerplaten van het voertuig, de overbrengingsvergunning en de stickers in beslag kan nemen, en zo het voertuig kan stilleggen. Na schriftelijke toestemming van de politie, de douaneadministratie of de dienst grensbewaking mag het voertuig ten aanzien waarvan de bovengenoemde beslaglegging is uitgevoerd, naar een bestemming worden gereden voor een reparatie of technische keuring.

13. Samengevat, voor het in het verkeer brengen van een voertuig dat in een andere lidstaat dan de Republiek Finland is geregistreerd en gebruikt of nog niet is geregistreerd, moet een Fins ingezetene hetzij zijn voertuig in Finland laten registreren alvorens hij het in gebruik kan nemen, hetzij bij de bevoegde Finse autoriteiten een overbrengingsvergunning aanvragen die, wanneer deze eenmaal door die autoriteiten is verleend, hem toestaat gedurende zeven dagen in die staat te rijden alvorens hij zijn voertuig laat registreren, en die hem gedurende die periode vrijstelt van de daarmee verbonden belasting. Het vereiste van de overbrengingsvergunning geldt ook wanneer een voertuig van een Fins ingezetene via Finland naar een andere lidstaat wordt overgebracht. Bij ontbreken van deze vergunning of wanneer de geldigheidsduur ervan is verstreken, mag het voertuig niet worden gebruikt.

III — Precontentieuze procedure

14. Nadat de Commissie verscheidene klachten had ontvangen over de Finse regelgeving en de praktijk van de Finse autoriteiten betreffende de afgifte van de voor de invoer van een in het buitenland geregistreerd voertuig vereiste overbrengingsvergunning, heeft zij de Finse regering op 17 mei 2002 een brief gezonden met verzoek om nadere informatie over de betrokken regeling.

15. Daar de Commissie de antwoorden van de Republiek Finland onbevredigend achtte, heeft zij de Republiek Finland op 9 april 2003 een aanmaningsbrief gezonden, waarin zij erop wees dat de verplichting voor in Finland wonende personen die een in het buitenland geregistreerd voertuig willen invoeren, om meteen bij het overschrijden van de Finse grens een overbrengingsvergunning aan te vragen, in combinatie met de verplichting om het voertuig in Finland te herverzekeren, het vrije verkeer van goederen beperkt en dus inbreuk maakt op artikel 28 EG. De Commissie heeft ook opgemerkt dat de geldigheidsduur van de overbrengingsvergunning van zeven dagen te kort is, en derhalve in strijd is met artikel 28 EG.

16. Na bestudering van het antwoord van de Republiek Finland op de aanmaningsbrief heeft de Commissie bij brief van 16 december 2003 de Republiek Finland overeenkomstig artikel 226 EG een met redenen omkleed advies doen toekomen.

17. Omdat de Republiek Finland haar eerste opmerkingen had herhaald en geen maatregelen had genomen om binnen de gestelde termijn te voldoen aan het met redenen omkleed advies, heeft de Commissie het onderhavige beroep ingesteld.

IV — Conclusies van partijen en procedure voor het Hof

18. De Commissie concludeert dat het het Hof behage:

— vast te stellen dat de Republiek Finland, door een overbrengingsvergunning te vereisen voor in een andere lidstaat rechtmatig geregistreerde en gebruikte voertuigen, de verplichtingen niet is nagekomen die op haar rusten krachtens de artikelen 28 EG en 30 EG;

— de Republiek Finland te verwijzen in de kosten.

19. De Republiek Finland concludeert dat het het Hof behage:

— het beroep te verwerpen;

— de Commissie te verwijzen in de kosten.

20. Na uitwisseling van hun memories zijn de partijen in hun pleidooien gehoord ter terechtzitting van 9 november 2006.

V — Niet-nakoming

A — *Samenvatting van de argumenten van partijen*

21. Primair is de Commissie van mening dat de artikelen 28 EG en 30 EG zich verzetten tegen het bij besluit 1598/1995 ingevoerde stelsel van de overbrengingsvergunning.

22. De Commissie beschouwt de procedure inzake de overbrengingsvergunning als een voorgeschreven administratieve fase die voorafgaat aan de eigenlijke procedure van registratie van het voertuig, wanneer een Fins ingezetene een in een andere lidstaat rechtmatig geregistreerd voertuig wil invoeren.

23. Volgens de Commissie vertoont de invoering van een dergelijke vergunning de kenmerken van een kwantitatieve invoerbeperking of een maatregel van gelijke werking in de zin van artikel 28 EG, omdat een in Finland woonachtige persoon geen wettelijke garantie heeft dat hij een in een andere lidstaat rechtmatig geregistreerd voertuig dat hij in Finland invoert of via Finland naar een andere staat overbrengt, in dit land in het verkeer kan brengen.

24. Volgens haar volgt met name uit de tekst van artikel 48 van besluit 1598/1995 dat de afgifte van de overbrengingsvergunning wordt overgelaten aan het discretionaire oordeel van de bevoegde autoriteiten, zodat de aanvrager niet verzekerd is van de verkrijging ervan. Dit blijkt ook uit het feit dat geen zekerheid kan worden verkregen over de criteria aan de hand waarvan deze vergunning wordt verleend.

25. Ook wijst de Commissie erop dat de houder van het voertuig in het algemeen

moet stoppen bij de Finse grens om de overbrengingsvergunning aan te vragen, dat degene die het voertuig wil invoeren zich in verband met de aanvraag van de vergunning, zelfs als zij vóór de grensoverschrijding is ingediend, in ieder geval naar een douanekantoor moet begeven en dat de aanvraag kosten meebrengt.

26. De Commissie betoogt dat artikel 28 EG in elk geval, gelet op de rechtspraak van het Hof, in de weg staat aan een nationale wettelijke regeling die, ook als een loutere formaliteit, invoervergunningen of een andere, soortgelijke procedure vereist.

27. Daarnaast stelt de Commissie, in antwoord op de argumenten van de Finse regering dat de afgifte van de overbrengingsvergunning gerechtvaardigd is uit hoofde van de doeltreffendheid van de belastingcontrole, de verkeersveiligheid en de actualisering van het voertuigregister, enerzijds dat de doeltreffendheid van belastingcontroles kan worden verzekerd met middelen die het vrije verkeer van goederen minder beperken, en anderzijds dat het stelsel van de overbrengingsvergunning evenmin kan worden gerechtvaardigd uit hoofde van de verkeersveiligheid, met name omdat deze vergunning uitsluitend wordt vereist voor in het buitenland geregistreerde voertuigen die toebehoren aan inwoners van Finland. Wat het argument van Finland betreft inzake de noodzaak om de technische kenmerken te kennen van de voertuigen die niet in Finland zijn geregistreerd, wijst de Commissie er nog op dat met gebruikmaking van de middelen die zijn voorzien in richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen [3], aan een dergelijke eis kan worden voldaan op basis van het door een andere lidstaat afgegeven kentekenbewijs.

28. Ten slotte stelt de Commissie subsidiair dat, indien het Hof zou oordelen dat er geen sprake is van niet-nakoming in verband met de afgifte van de overbrengingsvergunning, de geldigheidsduur van zeven dagen van die vergunning op zichzelf in strijd is met de artikelen 28 EG en 30 EG, gelet op de korte duur ervan. Zij baseert deze opvatting op het arrest Cura Anlagen. [4]

29. In dit verband beklemtoont de Commissie in repliek dat een periode van zeven dagen onvoldoende is om alle voor de registratie van het voertuig in Finland noodzakelijke formaliteiten te vervullen en om de daarmee verbonden belasting te betalen.

30. Voorts ziet de Commissie niet in waarom de Finse autoriteiten de huidige regeling niet in die zin zouden kunnen wijzigen, dat de basisregel van een overbren-

3 — PB L 138, blz. 57.

4 — Arrest van 21 maart 2002 (C-451/99, Jurispr. blz. I-3193).

gingsvergunning met een geldigheidsduur van zeven dagen wordt vervangen door het recht om het voertuig vóór de registratie ervan in Finland drie maanden lang te gebruiken.

31. De Republiek Finland merkt om te beginnen op dat zij tot drie internationale overeenkomsten over vervoer is toegetreden [Parijs (1923), Genève (1949) en Wenen (1968)], en dat op grond van die overeenkomsten een in Finland gebruikt voertuig in Finland moet worden geregistreerd. Zij wijst er ook op dat, wanneer iemand met een vaste verblijfplaats in Finland in die staat een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig wil gebruiken, hij daartoe een overbrengingsvergunning die de invoer van dat voertuig toestaat, alsmede de bijbehorende stickers moet verkrijgen; de tijdelijke of permanente buitenlandse nummerplaten zijn niet toegestaan ter vervanging van de overbrengingsvergunning.

32. Vervolgens stelt de Republiek Finland primair dat het stelsel van de overbrengingsvergunning, dat moet worden onderscheiden van de eigenlijke registratieprocedure van voertuigen, geen invoerbeperking vormt in de zin van artikel 28 EG.

33. Zij wijst er met klem op dat, anders dan de Commissie stelt, de afgifte van de overbrengingsvergunning geen rechtstreeks verband houdt met grensoverschrijding. De verplichting tot aanschaf van een vergunning ontstaat veeleer bij het in het verkeer brengen van het voertuig. Daarom is het vereiste van de overbrengingsvergunning zonder onderscheid van toepassing op alle voertuigen die nog niet in Finland zijn geregistreerd.

34. Behalve op de betaalbare prijs van de overbrengingsvergunning [5], wijst zij op de snelheid en eenvoud van de procedure voor de verkrijging ervan, aangezien de vergunning zonder voorafgaande technische keuring van het voertuig wordt afgegeven, terwijl de aanvrager bovendien bij de indiening van de aanvraag van deze vergunning niet in het bezit van het voertuig hoeft te zijn.

35. Voorts merkt de Republiek Finland op dat de beoordelingsbevoegdheid van de bevoegde autoriteiten voor de afgifte van de overbrengingsvergunning aan de voorwaarden voor de verlening ervan is gebonden, en dat, anders dan de Commissie oppert, het besluit van die autoriteiten dus niet berust op een willekeurige beoordeling.

36. Subsidiair stelt de Republiek Finland dat de procedure van de overbrengingsvergun-

5 — Blijkens de processtukken is de prijs van de overbrengingsvergunning 14 EUR per voertuig.

ning hoe dan ook gerechtvaardigd is, aangezien zij het meest eenvoudige middel is om de doelstellingen van doeltreffendheid van de belastingcontroles, actualisering van de voertuigenregistratie en handhaving van de verkeersveiligheid te verwezenlijken.

37. In dit verband stelt zij in de eerste plaats dat wanneer een niet (in Finland) geregistreerd voertuig zich in het verkeer bevindt op het Finse grondgebied, er zonder kans op vergissingen moet kunnen worden nagegaan of het gaat om een voertuig dat vrijgesteld is van registratiebelasting dan wel om een voertuig waarvoor deze belasting zou moeten worden betaald. Het bestaan van de overbrengingsvergunning maakt het mogelijk om op betrouwbare wijze voor voertuigen van Fins ingezetenen de datum van registratie van het voertuig vast te stellen, welke datum het uitgangspunt is voor de berekening van de duur van het belastingvrij gebruik, en voorkomt het houden van grootschalige verkeerscontroles van voertuigen met buitenlandse nummerplaten, die nodig zouden zijn wanneer er geen overbrengingsvergunning zou bestaan.

38. In de tweede plaats stelt zij dat het systeem van de overbrengingsvergunning waarborgt dat de informatie over het gebruikte voertuig en over de vergunninghouder in het voertuigregister wordt opgenomen, wat noodzakelijk is gelet op de doelstelling van verkeersveiligheid. Zij voegt eraan toe dat de in het register opgenomen informatie nodig is bij overtreding van de wegenverkeerswet en bij ongevallen, alsmede voor de controle van de technische kenmerken van het voertuig die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Anders dan de Commissie onder verwijzing naar richtlijn 1999/37 stelt, is een betrouwbare verzameling van die informatie enkel op basis van het voertuigregister van de lidstaat waarin het voertuig reeds is geregistreerd, niet mogelijk. Hoewel in artikel 9 van deze richtlijn sprake is van gebruikmaking van een elektronisch netwerk tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, bestaat er in de Gemeenschap geen gemeenschappelijk register dat een snelle en betrouwbare verkrijging van informatie over de voertuigen mogelijk maakt.

39. Ten slotte is de Republiek Finland van mening dat de geldigheidsduur van de overbrengingsvergunning in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel en dus niet in strijd is met de artikelen 28 EG en 30 EG, in het bijzonder gelet op de snelle en eenvoudige afgifteprocedure van deze vergunning, die het gevolg is van het feit dat het voertuig niet eerst technisch gekeurd wordt. Overigens kan de geldigheidsduur op verzoek worden verlengd.

40. Zij voegt hieraan toe dat de geldigheidsduur van zeven dagen voornamelijk geldt voor voertuigen die voor de verkoop worden ingevoerd, voor voertuigen die worden doorgevoerd of voor voertuigen die slechts kort in Finland in het verkeer hoeven te worden gebracht. De Republiek Finland verklaart dat voor de andere gevallen in het algemeen overeenkomstig artikel 48, lid 5, van besluit 1598/1995 een overbrengingsvergunning met een geldigheidsduur van drie

maanden wordt afgegeven. Zij wijst erop dat het onderhavige beroep evenwel geen betrekking heeft op deze verlengde overbrengingsvergunning.

B — *Beoordeling*

1. Vereiste van de overbrengingsvergunning

a) Inleidende opmerkingen

41. Voor het Hof verwijt de Commissie de Republiek Finland, primair, dat zij, door te vereisen dat de houders of eigenaren van in een andere lidstaat rechtmatig geregistreerde voertuigen een overbrengingsvergunning aanvragen voor het in het verkeer brengen ervan in Finland, de krachtens de artikelen 28 EG en 30 EG op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

42. Wat betreft de precontentieuze procedure en de door partijen voor het Hof aangevoerde argumenten, maak ik vier inleidende opmerkingen alvorens ik het bestaan van de gelaakte niet-nakoming ga onderzoeken.

43. In de eerste plaats wijs ik erop dat de onderhavige procedure niet afdoet aan de bevoegdheid van de Republiek Finland, zoals erkend in de door haar genoemde internationale overeenkomsten en door de rechtspraak van het Hof [6], om voor voertuigen die bestemd zijn voor permanent gebruik op het grondgebied van deze lidstaat, de verplichting tot registratie en tot betaling van de daarmee verbonden belasting op te leggen. De door de Commissie ingeleide procedure heeft enkel tot doel te laten vaststellen dat het vereiste van een overbrengingsvergunning, als vereiste dat moet worden onderscheiden van dat van de registratie van voertuigen, in strijd is met het vrije verkeer van goederen.

44. Vervolgens merk ik op dat de Commissie in de precontentieuze fase de Finse regering ook heeft verweten dat de voertuigen waarvoor een overbrengingsvergunning moet worden aangevraagd, in Finland moeten worden herverzekerd. Bij de instelling van haar beroep heeft zij het voorwerp van het geding evenwel beperkt tot de

6 — Zie, voor het vrije verkeer van werknemers, het arrest Cura Anlagen, reeds aangehaald, punten 41 en 42, en het arrest van 15 september 2005, Commissie/Denemarken (C-464/02, Jurispr. blz. I-7929, punten 75-78); zie ook, voor de vrijheid van vestiging, arrest van 15 december 2005, Nadin en Nadin-Lux (C-151/04 en C-152/04, Jurispr. blz. I-11203, punten 41-43).

problematiek inzake de afgifte van de overbrengingsvergunning en de geldigheidsduur ervan.

45. Verder is van belang dat de litigieuze Finse regeling, zoals door partijen uitgelegd, voor voertuigen die in een andere lidstaat zijn geregistreerd en voor toeristische doeleinden door onderdanen van andere lidstaten tijdelijk in Finland worden gebruikt, geen afgifte van een overbrengingsvergunning vereist. Zij is namelijk overeenkomstig de bepalingen van besluit 1598/1995 slechts van toepassing op in een andere lidstaat geregistreerde en gebruikte voertuigen waarvan de eigenaar een Fins ingezetene is.

46. Ten slotte merk ik op dat de uitvoeringstermijn van richtlijn 1999/37 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen, waarnaar partijen voor het Hof hebben verwezen, aan het eind van de termijn waarbinnen Finland aan het met redenen omkleed advies van de Commissie moest voldoen, nog niet was verstreken. [7] Zoals bekend moet de vraag of verplichtingen niet zijn nagekomen worden beoordeeld naar de situatie waarin de lidstaat zich bevond aan het eind van de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn. [8] In casu bestond er op dat moment, te weten 19 februari 2004, op communautair niveau dus geen gemeenschappelijke of geharmoniseerde regel inzake het in het verkeer brengen in de lidstaten van in een andere lidstaat geregistreerde en gebruikte voertuigen die de Republiek Finland volgens de Commissie zou kunnen hebben geschonden.

47. Dit vooropgesteld, en bij gebreke van gemeenschappelijke en geharmoniseerde regels, blijven de lidstaten gehouden de in het EG-Verdrag opgenomen fundamentele vrijheden, waaronder het vrije verkeer van goederen, te eerbiedigen. [9]

48. Derhalve dient te worden onderzocht of de Commissie terecht stelt dat de Republiek Finland, door, onder de in besluit 1598/1995 gestelde voorwaarden, een overbrengingsvergunning te vereisen voor in een andere lidstaat geregistreerde en gebruikte voertuigen, de krachtens de artikelen 28 EG en 30 EG op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

7 — Overeenkomstig artikel 8 van richtlijn 1999/37 hadden de lidstaten namelijk tot 1 juni 2004 de tijd om de maatregelen te nemen die nodig zijn om te voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn, terwijl de voor de Republiek Finland gestelde termijn om te voldoen aan het met redenen omkleed advies op 19 februari 2004 verstreek.

8 — Zie met name arresten van 11 oktober 2001, Commissie/Oostenrijk (C-110/00, Jurispr. blz. I-7545, punt 13); 2 juni 2005, Commissie/Luxemburg (C-266/03, Jurispr. blz. I-4805, punt 36), en 28 september 2006, Commissie/Luxemburg (C-49/06, Jurispr. blz. I-101, punt 6).

9 — Zie dienaangaande arrest van 8 mei 2003, ATRAL (C-14/02, Jurispr. blz. I-4431, punt 58).

49. Dat onderzoek leidt tot de vraag of de betrokken nationale wettelijke regeling een bij artikel 28 EG verboden belemmering voor het vrije verkeer van goederen vormt en, zo ja, of zij kan worden gerechtvaardigd.

b) Bestaan van een belemmering voor het vrije verkeer van goederen

50. Volgens de rechtspraak vormt een in artikel 28 EG verboden maatregel van gelijke werking als kwantitatieve beperkingen iedere overheidsmaatregel die de intracommunautaire handel al dan niet rechtstreeks, daadwerkelijk of potentieel kan belemmeren. [10]

51. Ook wanneer een nationale maatregel niet tot doel heeft het goederenverkeer tussen de lidstaten te regelen, is het — daadwerkelijke of potentiële — gevolg voor de intracommunautaire handel beslissend.

52. Bij ontbreken van harmonisatie van de wettelijke regelingen van de lidstaten kunnen voorts maatregelen van gelijke werking vormen nationale regels die zonder onderscheid van toepassing zijn op alle producten, tenzij zij zowel rechtens als feitelijk dezelfde invloed hebben op nationale producten en op producten uit andere lidstaten. [11]

53. In casu zijn de bepalingen van besluit 1598/1995 mijns inziens *rechtens* en *feitelijk* op een andere manier van invloed op het in het verkeer brengen, en dus de verhandeling van voertuigen uit andere lidstaten.

54. Bij lezing van deze bepalingen blijkt de verplichting tot de aanschaf van een overbrengingsvergunning inderdaad niet te ontstaan bij de overschrijding van de Finse grens, maar bij het in het verkeer brengen in Finland. Men zou dus kunnen aannemen, zoals de Finse regering heeft gesteld, dat deze bepalingen in beginsel zonder onderscheid van toepassing zijn op alle voertuigen (van Fins ingezetenen) die nog niet in Finland zijn geregistreerd.

55. Deze bepalingen onderwerpen het in het verkeer brengen van voertuigen die zich in verschillende situaties bevinden echter *rechtens* aan het vereiste van de overbrengingsvergunning, dus aan een en dezelfde procedure van voorafgaande vergunning.

10 — Zie met name arresten van 11 juli 1974, Dassonville (8/74, Jurispr. blz. 837, punt 5); 24 november 1993, Keck en Mithouard (C-267/91 en C-268/91, Jurispr. blz. I-6097, punt 16), en 14 september 2006, Alfa Vita Vassilopoulos en Carrefour Marinopoulos (C-158/04 en C-159/04, Jurispr. blz. I-8135, punt 15).

11 — Zie met name arresten van 20 februari 1979, Rewe-Zentral, genaamd „Cassis de Dijon" (120/78, Jurispr. blz. 649, punten 6, 14 en 15), en Keck en Mithouard, reeds aangehaald, punten 15 en 16.

56. In dit verband wijs ik erop dat volgens de tekst van besluit 1598/1995 het vereiste van de overbrengingsvergunning zowel geldt voor voertuigen die in Finland worden verhandeld en die nog *geen enkele* registratie hebben ontvangen, als voor voertuigen die reeds in een andere lidstaat zijn geregistreerd en gebruikt.

57. Weliswaar is een dergelijk vereiste te begrijpen als het gaat om voertuigen die in Finland worden verhandeld en die nog geen enkele registratie hebben ontvangen, met name om ze een technisch certificaat te verlenen en om ze tijdelijk op het Finse wegennet in het verkeer te kunnen brengen, maar behoudens eventuele rechtvaardiging kan niet worden aanvaard dat een dergelijke vergunning moet worden aangevraagd voor reeds in een andere lidstaat geregistreerde en gebruikte voertuigen, aangezien dit vereiste een herhaling impliceert van hun registratie, die reeds waarborgt dat de voertuigen de vereiste technische kenmerken bezitten en geschikt zijn om op zijn minst tijdelijk, onbelemmerd in de Gemeenschap, deel te nemen aan het verkeer.

58. Deze situatie is tenslotte, mijns inziens, vergelijkbaar met die waarin het Hof heeft geoordeeld dat nationale bepalingen op grond waarvan in een lidstaat rechtmatig vervaardigde en in de handel gebrachte producten aan dezelfde controles worden onderworpen als producten die voor het eerst in een andere lidstaat in de handel worden gebracht, en aldaar vooraf dienen te worden goedgekeurd, maatregelen van gelijke werking vormen als een kwantitatieve invoerbeperking in de zin van artikel 28 EG. [12]

59. *Feitelijk* kunnen de bepalingen van besluit 1598/1995 Finse ingezetenen ervan weerhouden voertuigen in andere lidstaten te kopen om ze in Finland in te voeren en te gebruiken, vanwege de stappen die zij moeten ondernemen ter verkrijging van de overbrengingsvergunning en vanwege het feit dat bij het verlopen van deze vergunning het voertuig wordt stilgelegd.

60. Het feit dat de in artikel 48 van besluit 1598/1995 genoemde autoriteiten een weliswaar niet arbitraire, maar wel discretionaire bevoegdheid hebben inzake de afgifte van deze vergunning rechtvaardigt te meer de kwalificatie van de overbrengingsvergunning als een maatregel van gelijke werking in de zin van artikel 28 EG, omdat, zoals de Commissie stelt, geenszins is gewaarborgd dat de vergunning voor reeds in een andere lidstaat geregistreerde voertuigen ook wordt afgegeven.

61. Deze constateringen gaan mijns inziens des te meer op voor voertuigen die enkel moeten worden doorgevoerd via het Finse grondgebied en waarvoor de eigenaren ook een overbrengingsvergunning moeten aanvragen.

12 — Zie arrest ATRAL, reeds aangehaald, punt 62 en aldaar aangehaalde rechtspraak.

62. In het licht van het bovenstaande ben ik van mening dat de Commissie terecht stelt dat het Finse stelsel van de overbrengingsvergunning een door artikel 28 EG verboden belemmering voor het vrije verkeer van goederen vormt.

c) Eventuele rechtvaardigingen voor belemmering

63. Ik zal thans nagaan of deze maatregel, ondanks zijn beperkende gevolgen voor de intracommunautaire handel, zijn rechtvaardiging kan vinden in een van de in artikel 30 EG genoemde redenen van algemeen belang of in een van de in de rechtspraak van het Hof erkende dwingende eisen.

64. Het Hof legt de in artikel 30 EG genoemde uitzonderingen, die allemaal betrekking hebben op niet-economische belangen, strikt uit [13], en preciseert dat, wil een rechtvaardiging toelaatbaar zijn, moet worden nagegaan of de betrokken maatregel het evenredigheidsbeginsel eerbiedigt. [14]

65. Bij ontbreken van communautaire harmonisatie staat het aan de lidstaten om de beschermingsniveaus van niet-economische belangen te bepalen die zij zelf willen nastreven. Zij moeten evenwel aantonen dat hun regelgeving noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het beoogde doel en dat zij ook evenredig is aan dit doel.

66. In het onderhavige geding betoogt de Republiek Finland dat het stelsel van de overbrengingsvergunning gerechtvaardigd is uit hoofde van de verkeersveiligheid en de doeltreffendheid van belastingcontrole. Ook spreekt zij van het voeren en actualiseren van het voertuigregister, zonder aan te geven of het hierbij om een zelfstandige rechtvaardigingsgrond gaat dan wel om een onderdeel van de bovengenoemde grond.

67. Wat de verkeersveiligheid betreft, heeft het Hof reeds erkend dat een dergelijke rechtvaardiging onder artikel 30 EG [15] valt en dat zij ook een dwingende reden van algemeen belang is in de zin van de rechtspraak. [16] Wat de doeltreffendheid van de belastingcontrole betreft, wordt deze rechtvaardigingsgrond beschouwd als een van de in de rechtspraak van het Hof erkende dwingende eisen. [17] Wat het voeren en

13 — Zie in die zin arrest van 28 april 1998, Decker (C-120/95, Jurispr. blz. I-1831, punt 39).

14 — Zie ter illustratie arrest van 12 oktober 2000, Snellers (C-314/98, Jurispr. blz. I-8633, punten 55, 56 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

15 — Arrest van 11 juni 1987, Gofette en Gilliard (406/85, Jurispr. blz. 2525, punt 7).

16 — Arresten Cura Anlagen, reeds aangehaald, punt 59, en 23 februari 2006, Commissie/Finland (C-232/03, Jurispr. blz. I-27, punt 52).

17 — Zie met name arrest Cassis de Dijon, reeds aangehaald, punt 8, en arrest van 12 maart 1987, Commissie/Griekenland (176/84, Jurispr. blz. 1193, punt 25).

actualiseren van het voertuigregister betreft, heeft deze doelstelling mijns inziens geen zelfstandige functie die op zichzelf een beperking van het vrije verkeer van goederen kan rechtvaardigen. Zij kan evenwel tegelijk met de andere twee door de Republiek Finland aangevoerde rechtvaardigingsgronden worden onderzocht.

68. In het kader van dit onderzoek ga ik na of de lidstaat heeft aangetoond dat de beperkingen geschikt zijn om de verwezenlijking van het nagestreefde doel te verzekeren en niet verder gaan dan nodig is voor het bereiken van dat doel. [18]

i) Verkeersveiligheid

69. De Republiek Finland stelt in het algemeen dat het vereiste van de overbrengingsvergunning de vergaring van informatie over met name de technische kenmerken van het voertuig en over de eigenaar ervan mogelijk maakt. Deze informatie, die wordt opgenomen in het Finse voertuigregister, is onmisbaar voor het bereiken van het doel van verkeersveiligheid.

70. Dit argument overtuigt mij niet.

71. In de eerste plaats beroept de Republiek Finland zich op de verkeersveiligheid door uitsluitend te wijzen op het belang van de opneming van de informatie over de technische kenmerken van voertuigen en over hun eigenaren in het daartoe voorziene register, zonder daarbij aan te tonen dat de procedure inzake de afgifte van de overbrengingsvergunning noodzakelijk is ter verkrijging van die informatie.

72. Het is evenwel duidelijk dat het voeren van het voertuigregister en de actualisering van de daarin opgenomen informatie kunnen worden gescheiden van de procedure inzake de afgifte van de overbrengingsvergunning. Er bestaat dus geen verband tussen deze procedure en het gestelde doel van controle van de verkeersveiligheid. In het kader van het beroep van de Republiek Finland op de verkeersveiligheid als rechtvaardiging van een aantasting van het vrije verkeer van werknemers heeft het Hof overigens reeds aangegeven dat alle lidstaten over een systeem van voertuigenregistratie beschikken, zodat het mogelijk lijkt zowel de eigenaar van een voertuig als de technische kenmerken ervan te achterhalen, ongeacht de lidstaat waarin het is geregistreerd. [19]

18 — Zie met name arrest ATRAL, reeds aangehaald, punt 64 en aldaar aangehaalde rechtspraak.

19 — Arrest Commissie/Finland, reeds aangehaald, punt 51.

73. Om de rechtvaardiging die gebaseerd is op de handhaving van de verkeersveiligheid te kunnen aanvaarden, moet mijns inziens in de tweede plaats de afgifte van de overbrengingsvergunning gekoppeld zijn aan een technische controle van het voertuig. Ten eerste merk ik op dat de Republiek Finland geen melding maakt van een dergelijke koppeling. [20] Ten tweede zou een dergelijke controle immers slechts kunnen worden vereist met inachtneming van de bepalingen van richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens. [21] Deze richtlijn refereert aan de kentekenprocedure en bepaalt onder meer dat wanneer een voertuig in een lidstaat de technische controle heeft ondergaan, alle andere lidstaten het daarbij afgegeven bewijs erkennen, wat hen evenwel niet belet om met het oog op registratie op hun grondgebied extra controles te verlangen, voor zover die controles blijkens dit bewijs niet reeds zijn geschied. [22]

74. In de derde plaats komt het mij voor dat voertuigen die toebehoren aan personen die geen inwoners van Finland zijn, onbelemmerd op het grondgebied van die Staat aan het verkeer kunnen deelnemen, zonder dat daarvoor eerst een overbrengingsvergunning hoeft te worden verkregen. Dit toont aan dat de betrokken maatregel niet geschikt is voor het bereiken van het doel van verzekering van de verkeersveiligheid, tenzij men aanneemt dat enkel de in andere lidstaten geregistreerde voertuigen die toebehoren aan Fins ingezetenen gevaarlijk zijn [23], hetgeen onwaarschijnlijk lijkt en niet door de Finse regering is aangevoerd.

75. Gelet op het voorgaande, ben ik van mening dat de in de Finse wettelijke regeling bedoelde overbrengingsvergunning haar rechtvaardiging niet kan vinden in de verkeersveiligheid.

ii) Doeltreffendheid van de belastingcontrole

76. De Republiek Finland stelt dat zij het door het Hof in zijn eerdergenoemde arrest Cura Anlagen erkende beginsel inzake de bevoegdheid van de woonstaat voor de belastingheffing van voertuigen toepast, waaruit zij tevens de bevoegdheid tot het vaststellen van uitzonderingen op deze belastingheffing afleidt. Het vereiste van een overbrengingsvergunning, dat als een tijdelijke uitzondering op de verplichting tot betaling van registratiebelasting moet worden opgevat, zou dus te beschouwen zijn als een kwestie die onder de fiscale bevoegdheid van de Republiek Finland valt.

20 — Zie repliek van de Republiek Finland, punt 16.

21 — PB 1997, L 46, blz. 1.

22 — Zie artikel 3, lid 2, van richtlijn 96/96. Zie ook de reeds aangehaalde arresten Cura Anlagen, punt 62, en Commissie/Finland, punt 52.

23 — Te weten de voertuigen die bestemd zijn voor permanent gebruik in Finland en de voertuigen die enkel via Finland naar een andere lidstaat worden doorgevoerd.

77. Dit argument maakt begrijpelijk waarom de Finse regering aanvoert dat de door de overbrengingsvergunning eventueel ontstane belemmering haar rechtvaardiging vindt in de doeltreffendheid van de belastingcontrole. Het verklaart dat de overbrengingsvergunning dient om belastingvrij gebruikte voertuigen te onderscheiden van voertuigen waarvoor de registratiebelasting is betaald, omdat de informatie over de houder van deze vergunning en over het voertuig wordt ingeschreven in het voertuigregister en de voertuigen worden voorzien van stickers.

78. Zoals gezegd, is de doeltreffendheid van de belastingcontrole een van de dwingende eisen van algemeen belang die in de rechtspraak van het Hof zijn erkend. Nagegaan moet echter worden of het vereiste van de overbrengingsvergunning noodzakelijk en evenredig is voor het bereiken van dit doel.

79. Wat het onderzoek van de noodzaak van de betrokken maatregel betreft, namelijk de geschiktheid ervan om aan het beoogde doel te voldoen, is het mijns inziens opportuun onderscheid te maken tussen enerzijds voertuigen van Fins ingezetenen die bestemd zijn om permanent in Finland in het verkeer te worden gebracht en derhalve in die Staat moeten worden geregistreerd, en anderzijds voertuigen van Fins ingezetenen die enkel via Finland naar een andere lidstaat worden doorgevoerd.

80. In het eerste geval kan de betrokken nationale regeling tegemoetkomen aan de belangen van belastingcontroles, aangezien zij het via het voertuigregister en de op de voertuigen bevestigde sticker mogelijk maakt na te gaan welke de voertuigen zijn die tijdelijk zijn vrijgesteld van betaling van registratiebelasting en waarvoor de eigenaren na het verstrijken van de geldigheid van de overbrengingsvergunning die belasting moeten betalen.

81. In het tweede geval beantwoordt het vereiste van de overbrengingsvergunning daarentegen mijns inziens niet aan het doel van doeltreffendheid van de belastingcontrole, omdat zij geldt voor voertuigen die niet voor registratie in Finland bestemd zijn.

82. Wat de evenredigheid van deze maatregel aan het beoogde doel betreft, een kwestie die uitsluitend in het kader van het eerste in punt 80 hierboven genoemde geval moet worden onderzocht, ben ik eveneens van mening dat dit doel kan worden bereikt met een maatregel die het vrije handelsverkeer tussen de lidstaten minder beperkt.

83. Net als de Commissie ben ik namelijk van mening dat het doel van belastingcontroles bijvoorbeeld zou kunnen worden nagestreefd door een verplichte voorafgaande aangifte op initiatief van de particu-

lier, op straffe van passende sancties op nietnaleving van de vervulling van deze administratieve formaliteit. Op basis van de informatie die bij de voorafgaande aangifte aan de Finse autoriteiten zou worden verstrekt, zouden zij een op een elektronisch netwerk aangesloten voertuigregister kunnen actualiseren en de datum van het begin van het belastingvrij gebruik ondubbelzinnig kunnen vaststellen. Deze voorafgaande aangifte zou de Finse autoriteiten evenwel niet mogen beletten om voor het belastingvrij gebruik van het voertuig een redelijke termijn te stellen, ingaande op de datum van de voorafgaande aangifte inzake het in het verkeer brengen.

84. Voorts merk ik op dat de individuele stappen die particulieren moeten ondernemen om deze vrijwillige aangifte te verrichten, in lijn zouden blijven met de huidige praktijk inzake de aanvrage van de overbrengingsvergunning door de betrokken personen. Anders dan de Finse regering ter terechtzitting heeft betoogd, zou een voorafgaande aangifte niet kunnen worden gelijkgesteld met de overbrengingsvergunning. Enerzijds laat een dergelijke aangifte het vrije verkeer van voertuigen intact, terwijl de grondgedachte van de overbrengingsvergunning berust op een systeem van voorafgaande toestemming voor deelneming aan het verkeer, bij ontbreken waarvan het voertuig niet aan het verkeer mag deelnemen. Anderzijds wordt de overbrengingsvergunning, zoals ik in punt 60 van deze conclusie heb uiteengezet, afgegeven naar goeddunken van de bevoegde Finse autoriteiten, terwijl deze autoriteiten in het kader van een systeem van voorafgaande aangifte de informatie over het voertuig en de eigenaar of kentekenhouder slechts in het daartoe bestemd register zouden hoeven op te nemen.

85. Aangaande de door de Finse regering aangevoerde bezwaren in verband met mogelijke problemen met de invoering van grootscheepse verkeerscontroles waartoe de afschaffing van het vereiste van de overbrengingsvergunning zou kunnen leiden, merk ik om te beginnen op dat eventuele interne organisatorische problemen van een lidstaat geen rechtvaardiging vormen voor de vaststelling van meer beperkende maatregelen voor de intracommunautaire handel. Vervolgens zou, wanneer het voertuigregister bij alle bevoegde autoriteiten op een elektronisch netwerk zou worden aangesloten, aan het vereiste van individualisering van de in Finland te registreren voertuigen kunnen worden voldaan, zonder dat grootscheepse controles van in het buitenland geregistreerde voertuigen nodig zijn. Overigens bestaat dit elektronisch netwerk reeds, zoals de Republiek Finland ter terechtzitting heeft bevestigd.

86. Ten slotte merk ik nog op dat het door de Republiek Finland genoemde probleem van de verkeerscontroles net zo goed bestaat in het huidige stelsel van de overbrengingsvergunning en gevallen betreft van Fins ingezetenen die deze vergunning niet hebben aangevraagd. In dit verband kan worden aangenomen dat het systeem van de voorafgaande aangifte, aangezien dit minder beperkend is dan het systeem van de overbrengingsvergunning, tot een verhoging zou kunnen leiden van het aantal inwoners dat de Finse autoriteiten van de vereiste informatie voorziet en dus tot een vermindering van de eventuele gevallen van ontduiking van het systeem; de enige gevallen die nog aan de verkeerscontroles zouden zijn onderworpen.

87. Gelet op het voorgaande ben ik derhalve van mening dat de overbrengingsvergunning zoals voorzien in besluit 1598/1995, een maatregel is die niet evenredig is aan het door de Republiek Finland beoogde doel van doeltreffendheid van belastingcontroles.

88. Derhalve stel ik primair voor het door de Commissie ingestelde beroep wegens niet-nakoming gegrond te verklaren.

2. Geldigheidsduur van de overbrengingsvergunning

89. Ik breng in herinnering dat de Commissie, subsidiair, en voor het geval dat het Hof zou oordelen dat het vereiste van de overbrengingsvergunning gerechtvaardigd is, aanvoert dat de geldigheidsduur van zeven dagen van de overbrengingsvergunning op zichzelf in strijd is met de artikelen 28 EG en 30 EG, gelet op de korte duur ervan.

90. De Republiek Finland brengt hiertegen in dat de geldigheidsduur van zeven dagen van de overbrengingsvergunning voldoende is om de eigenaren van de betrokken voertuigen in staat te stellen de vereiste stappen te ondernemen ter registratie van het voertuig.

91. Omdat ik, zoals gezegd, van mening ben dat het vereiste van de overbrengingsvergunning op zichzelf een belemmering is voor het vrije verkeer van goederen die niet haar rechtvaardiging kan vinden in de door de Republiek Finland aangevoerde doelstellingen, spreekt het vanzelf dat de kwestie inzake de geldigheidsduur van deze vergunning overbodig wordt. Derhalve behandel ik deze kwestie subsidiair, voor het geval dat het Hof mijn zojuist geformuleerde voorstel niet onderschrijft.

92. In dit verband dient het onderzoek zich te beperken tot de termijn van zeven dagen, welke termijn volgens de tekst van artikel 48, lid 3, van besluit 1598/1995, de geldigheidsduur is van de overbrengingsvergunning zonder inaanmerkingneming van de in lid 5 van hetzelfde artikel opgenomen uitzonderingstermijn van drie maanden, aangezien laatstgenoemde termijn niet het voorwerp vormt van het beroep van de Commissie.

93. Ik breng in herinnering dat de houder van het voertuig na het verstrijken van de geldigheidsduur van zeven dagen van de overbrengingsvergunning het voertuig moet laten registreren dan wel, wanneer hij dat nalaat, zijn voertuig moet stilleggen.

94. Op grond van deze overweging kan de geldigheidsduur van de overbrengingsvergunning worden gelijkgesteld met de termijn waarbinnen de particulier zijn voertuig moet laten registreren.

95. In dit verband heeft het Hof geoordeeld dat ook al is er ter zake geen gemeenschapsregeling, de lidstaten geen termijn mogen stellen die zo kort is dat de nakoming van de opgelegde verplichtingen, gelet op de te vervullen formaliteiten, onmogelijk of overdreven moeilijk wordt. [24]

96. Gelet op de formaliteiten die nodig zijn ter verkrijging van registratie van een voertuig in Finland, waaronder het besluit van de Finse belastingautoriteiten inzake het bedrag van de te betalen registratiebelasting dat, zoals de Republiek Finland zelf erkent, in het algemeen niet binnen zeven dagen wordt vastgesteld, lijkt in casu de in artikel 48, lid 3, van besluit 1598/1995 gestelde termijn overdreven kort en gaat hij kennelijk verder dan hetgeen noodzakelijk is voor het bereiken van de door de Finse wettelijke regeling beoogde doelen.

97. In dit verband merk ik op dat het feit dat de Republiek Finland met ingang van 1 januari 2004 aan artikel 48 van besluit 1598/1995 tijdelijk een nieuw lid 5 heeft toegevoegd om bij wijze van uitzondering de termijn van zeven dagen te verlengen tot drie maanden, aantoont dat zij van mening is dat met een langere termijn dan zeven dagen de door haar beoogde doelen even doeltreffend kunnen worden bereikt.

98. Gelet op het voorgaande, stel ik voor vast te stellen dat de geldigheidsduur van zeven dagen van de overbrengingsvergunning onevenredig is.

99. Derhalve geef ik het Hof subsidiair en voor het geval het zou oordelen dat het vereiste van de overbrengingsvergunning gerechtvaardigd is, in overweging vast te stellen dat de Republiek Finland, door in besluit 1598/1995 in een geldigheidsduur van zeven dagen te voorzien voor die vergunning, de krachtens artikel 28 EG op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

VI — Kosten

100. Volgens artikel 69, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen voor zover dit is gevorderd. Aangezien de Republiek Finland mijns inziens in het ongelijk moet worden gesteld, ben ik derhalve van mening dat zij overeenkomstig de vordering van de Commissie moet worden verwezen in de kosten.

24 — Arrest Cura Anlagen, reeds aangehaald, punt 46.

VII — Conclusie

101. Gelet op het voorgaande, geef ik het Hof in overweging:

— vast te stellen dat de Republiek Finland, door een overbrengingsvergunning te eisen voor het in het verkeer brengen van in een andere lidstaat rechtmatig geregistreerde en gebruikte voertuigen, zoals voorzien bij het besluit van 18 december 1995 inzake de registratie van voertuigen (asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 1598/1995), de krachtens artikel 28 EG op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

— de Republiek Finland te verwijzen in de kosten.