ĢENERĀLADVOKĀTA PAOLO MENGOCI [*PAOLO MENGOZZI*] SECINĀJUMI,

sniegti 2007. gada 11. janvārī [1]

Satura rādītājs

I — Ievads ... I - 2476

II — Atbilstošās tiesību normas ... I - 2476

A — Kopienu tiesības ... I - 2476

B — Somijas tiesiskais regulējums ... I - 2476

III — Pirmstiesas procedūra ... I - 2479

IV — Lietas dalībnieču prasījumi un tiesvedība Tiesā ... I - 2479

V — Par pienākumu neizpildi ... I - 2480

A — Lietas dalībnieču argumentu kopsavilkums ... I - 2480

B — Vērtējums ... I - 2484

1. Par prasību saņemt tranzīta atļauju ... I - 2484

a) Ievada piezīmes ... I - 2484

b) Par šķēršļa preču brīvai apritei pastāvēšanu ... I - 2486

c) Par iespējamajiem attaisnojumiem šķēršļa pastāvēšanai ... I - 2488

i) Par drošību uz ceļiem ... I - 2489

ii) Par fiskālās kontroles efektivitāti ... I - 2490

2. Par tranzīta atļaujas derīguma termiņa ilgumu ... I - 2493

VI — Par tiesāšanās izdevumiem ... I - 2494

VII — Secinājumi ... I - 2495

1 — Oriģinālvaloda — franču.

I — Ievads

1. Šajā lietā Eiropas Kopienu Komisija ar savu prasības pieteikumu, kas iesniegts 2005. gada 9. februārī, lūdz Tiesu atzīt, ka, pieprasot saņemt tranzīta atļauju (*"siirtolupa"*), lai importētu un uzsāktu lietot citā dalībvalstī likumīgi reģistrētus un izmantotus transportlīdzekļus, Somijas Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. un 30. pants.

II — Atbilstošās tiesību normas

A — *Kopienu tiesības*

2. EKL 28. pants dalībvalstu starpā aizliedz importa kvantitatīvos ierobežojumus un citus pasākumus ar līdzvērtīgu iedarbību.

3. Saskaņā ar EKL 30. pantu importa aizliegumi vai ierobežojumi starp dalībvalstīm, kas īpaši pamatojas uz valsts drošības vai cilvēku veselības un dzīvības aizsardzības apsvērumiem, ir atļauti, ja vien tie nav ne patvaļīgas diskriminācijas, ne slēptas ierobežošanas līdzekļi dalībvalstu tirdzniecībā.

B — *Somijas tiesiskais regulējums*

4. 2002. gada 11. decembra Likuma par transportlīdzekļiem (*ajoneuvolaki* 1090/2002) 8. pants paredz vispārēju pienākumu reģistrēt [transportlīdzekli] un iziet tehnisko kontroli, izņemot šajā likumā vai saskaņā ar šo likumu paredzētos gadījumus. Saskaņā ar minētā likuma 64. panta noteikumiem izņēmumus pienākumam reģistrēt transportlīdzekli var paredzēt ar rīkojumu tādu transportlīdzekļu gadījumā, kuri reģistrēti ārvalstīs un kuri Somijas ceļu tīklā pārvietojas tikai reizēm vai uz laiku [2].

5. 1994. gada 29. decembra Likuma par transportlīdzekļa nodevu (*autoverolaki* 1482/1994) 1. pants paredz vispārēju noteikumu, saskaņā ar kuru šī nodeva (*"autovero"*) valstij ir maksājama pirms privātā transportlīdzekļa reģistrācijas vai lietošanas uzsākšanas Somijā. Šī likuma 35. pants paredz izņēmumus vispārējam pienākumam maksāt

2 — Saskaņā ar 2003. gada 30. decembra Likuma par ikgadējo tranporta līdzekļu nodevu (*ajoneuvoverolaki* 2003/1281) 12. panta 10. punktu par transportlīdzekli, kas tiek izmantots atbilstoši tranzīta atļaujai, arī nav jāmaksā ikgadējā nodeva (*"ajoneuvovero"*).

reģistrācijas nodevu par transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti uz laiku, un transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti atbilstoši tranzīta atļaujai.

6. Reģistrēšanas pienākuma izņēmumi ir noteikti 1995. gada 18. decembra Rīkojumā par transportlīdzekļu reģistrāciju (*asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä* 1598/1995, turpmāk tekstā — "Rīkojums 1598/1995"), kura 8. panta 2. punkts paredz, ka ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekli vai transportlīdzekli, kas aprīkots ar pagaidu numura zīmi, var uzsākt lietot Somijā bez reģistrēšanas, izpildot nosacījumus, kas paredzēti šī paša rīkojuma 46.–48., 48.a , 49.–51., 51.a, 51.b un 52.–56. pantā. Tas pats attiecas uz tāda transportlīdzekļa lietošanu, par kuru izsniegta tranzīta atļauja.

7. Rīkojuma 1598/1995 48. pants nosaka:

"1. Iestāde, kas veic reģistrāciju, un muitas administrācija, lai veiktu transportlīdzekļa tehnisko pārbaudi, lai Somijā pārvadātu, izstādītu, piedalītos sacīkstēs vai demonstrētu transportlīdzekli, kas šajā valstī nav reģistrēts, vai kādam citam īpašam nolūkam, kas saistīts ar transportlīdzekļa pārvadāšanu, saņemot attiecīgu pieteikumu, var izsniegt rakstveida tranzīta atļauju, kas atļauj vadīt šo transportlīdzekli. Tranzīta numura zīmes (pašlīmējošas uzlīmes) tiek izsniegtas, izsniedzot tranzīta atļauju.

2. Šī tranzīta atļauja tiek izsniegta, ja ja transportlīdzeklim ir spēkā esoša transportlīdzekļa civiltiesiskā apdrošināšana un [..] ir samaksāta ikgadējā nodeva.

3. Tranzīta atļauja tiek izsniegta uz laika periodu, kas nepieciešams transportlīdzekļa izmantošanai. Nepastāvot īpaši nopietnam iemeslam, atļauju nevar izsniegt uz laika periodu, kas pārsniedz septiņas dienas. Par šādu iemeslu nevar uzskatīt dalību sacīkstēs.

4. Transportlīdzekli nevar izmantot, pamatojoties uz tranzīta atļauju, ja ar to nevar braukt, ievērojot tā stāvokli, izmērus vai svaru."

8. 2003. gadā šajā pantā tika ietverts 5. punkts, kas stājās spēkā 2004. gada 1. janvārī. Tas paredzēja tranzīta atļauju ar

pagarinātu derīguma termiņu, kas ļauj privātpersonai pirms pirmās reģistrēšanas ilgākais trīs mēnešus pagaidu kārtībā izmantot transportlīdzekli, ko tā importējusi pašas vajadzībām. Šī norma bija spēkā līdz 2005. gada 31. decembrim.

9. Rīkojuma 1598/1995 48.a pants apraksta procedūru tranzīta numura zīmju (pašlīmējošo uzlīmju) izvietošanai uz transportlīdzekļiem.

10. Šī paša rīkojuma 49. pants noteic, ka, transportlīdzeklim pārvietojoties, vadītājam jābūt tranzīta atļaujas apliecinājumam.

11. 2003. gada 18. decembra Rīkojuma par transportlīdzekļu reģistrā ietverto informāciju (*valtioneuvoston asetus ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista* 1116/2003) 21. panta 2. punktā uzskaitīti ar tranzīta atļauju saistītie dati, kas tiek ietverti transportlīdzekļu reģistrā, proti, "atļaujas īpašnieka vārds, adrese, personas kods vai tā uzņēmuma vai sabiedrības reģistrācijas numurs, transportlīdzekļa marka, modelis, ražotāja numurs, reģistrācijas numurs, transportlīdzekļa civiltiesiskā apdrošināšana, atļaujas izsniegšanas datums un izdevējiestāde, tās derīguma termiņš, transportlīdzekļa funkcionālais mērķis, ar atļauju saistītie maksājumi un attiecīgā gadījumā — maršruts".

12. Visbeidzot, Rīkojuma 1598/1995 65. pantā paredzētas soda sankcijas par šī rīkojuma normu neizpildi. Tajā paredzēts, ka policists, muitas darbinieks vai robežkontroles darbinieks var konfiscēt transportlīdzekļa numura zīmes, tranzīta atļauju un uzlīmes un tātad pārtraukt transportlīdzekļa pārvietošanos. Ar policijas, muitas administrācijas vai robežkontroles dienesta izsniegtas rakstveida atļauju ar pamata transportlīdzekli, saistībā ar kuru izdarīta šāda konfiskācija, var aizbraukt līdz vietai, kur tiek veikts remonts vai tehniskā kontrole.

13. Rezumējot, lai uzsāktu lietot citā dalībvalstī — nevis Somijas Republikā — reģistrētu un izmantotu transportlīdzekli, Somijas rezidentam savs transportlīdzeklis vai nu jāreģistrē Somijā, pirms to iespējams izmantot, vai arī jāiesniedz Somijas kompetentajai iestādei pieteikums tranzīta atļaujas saņemšanai, kura, kad to attiecīgās iestādes piešķīrušas, ļauj privātpersonai ar šo transportlīdzekli braukt septiņas dienas pirms tā reģistrēšanas šajā valsī un uz šo laika periodu atbrīvo šo privātpersonu no attiecīgās nodevas maksāšanas. Prasība saņemt tranzīta atļauju attiecas arī uz gadījumu, kad Somijas rezidenta transportlīdzeklis tranzītā šķērso Somiju pa ceļam uz citu dalībvalsti. Ja šāda atļauja netiek saņemta vai pēc tās derīguma termiņa beigām šo transportlīdzekli izmantot ir aizliegts.

III — Pirmstiesas procedūra

14. Saņēmusi vairākas sūdzības par Somijas tiesisko regulējumu un Somijas valsts iestāžu praksi, piešķirot tranzīta atļaujas, kas nepieciešamas, importējot ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekli, Komisija 2002. gada 17. maijā Somijas valdībai nosūtīja vēstuli, ar kuru lūdza paskaidrojumus par attiecīgo tiesisko regulējumu.

15. Tā kā Komisiju neapmierināja Somijas Republikas sniegtās atbildes, tā Somijas Republikai ar 2003. gada 9. aprīļa vēstuli izteica oficiālu brīdinājumu, kurā tā norādīja, ka pienākums Somijas rezidentiem, kuri vēlas importēt ārvalstīs reģistrētu transportlīdzekli, pieprasīt tranzīta atļauju, šķērsojot Somijas robežu, līdz ar pienākumu pārapdrošināt transportlīdzekli Somijā, ierobežo preču brīvu apriti un tādējādi pārkāpj EKL 28. pantu. Komisija tāpat norādīja, ka tranzīta atļaujas derīguma termiņš, kas ir septiņas dienas, ir pārāk īss un līdz ar to ir pretrunā ar EKL 28. pantu.

16. Izvērtējusi Somijas Republikas sniegto atbildi uz Komisijas brīdinājuma vēstuli, Komisija tai 2003. gada 16. decembrī nosūtīja argumentētu atzinumu atbilstoši EKL 226. pantam.

17. Atzīmējusi, ka Somijas Republika atkārtojusi savus sākotnējos apsvērumus un nav veikusi pasākumus, lai izpildītu argumentētajā atzinumā izvirzītās prasības noteiktajā termiņā, Komisija nolēma celt šo prasību.

IV — Lietas dalībnieču prasījumi un tiesvedība Tiesā

18. Komisijas prasījumi Tiesai ir šādi:

— atzīt, ka, pieprasot tranzīta atļauju citā dalībvalstī likumīgi reģistrētiem un izmantotiem transportlīdzekļiem, Somijas Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. un 30. pants;

— piespriest Somijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

19. Somijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

— noraidīt prasības pieteikumu;

— piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

20. Pēc lietas dalībnieču rakstveida apsvērumu iesniegšanas viņu mutvārdu apsvērumi tika uzklausīti tiesas sēdē 2006. gada 9. novembrī.

V — Par pienākumu neizpildi

A — *Lietas dalībnieču argumentu kopsavilkums*

21. Komisija pirmām kārtām uzskata, ka EKL 28. un 30. pants nepieļauj tranzīta atļauju sistēmu, kas izveidota ar Rīkojumu 1598/1995.

22. Komisija tranzīta atļaujas procedūru vērtē kā administratīvi regulējošu fāzi pirms pašas transportlīdzekļa reģistrācijas procedūras, ja Somijas rezidents vēlas importēt citā dalībvalstī likumīgi reģistrētu transportlīdzekli.

23. Komisija uzskata, ka šādas atļaujas ieviešanai ir importa kvantitatīva ierobežojuma vai pasākuma ar līdzvērtīgu iedarbību iezīmes EKL 28. panta izpratnē tiktāl, ciktāl Somijas rezidentam nav nekādu juridisku garantiju, ka tas šajā valstī varēs uzsākt lietot citā valstī likumīgi reģistrētu transportlīdzekli, kuru tas importē vai, šķērsojot Somiju, tranzītā ved uz citu valsti.

24. Saskaņā ar Komisijas viedokli no Rīkojuma 1598/1995 48. panta formulējuma izriet, ka tranzīta atļaujas izsniegšana ietilpst kompetento iestāžu rīcības brīvībā, kā rezultātā pieteikuma iesniedzējam nav nekādu garantiju par tās saņemšanu. To apliecina arī tas, ka nav iespējams droši zināt kritērijus, atbilstoši kuriem šī atļauja tiek izsniegta.

25. Tāpat tā uzsver, ka transportlīdzekļa turētājam principā ir jāapstājas uz Somijas

robežas, lai pieprasītu tranzīta atļauju, un ka katrā ziņā šīs atļaujas pieteikums, pat ja tas tiek iesniegts iepriekš, pirms robežas šķērsošanas, prasa, lai persona, kas vēlas importēt transportlīdzekli, dotos uz muitas kontroles punktu, un rada izdevumus.

26. Komisija apgalvo, ka katrā ziņā, ievērojot Tiesas judikatūru, EKL 28. pants nepieļauj tādus valsts tiesību aktus, kas paredz — kaut arī tikai formālu — prasību saņemt importa licenci vai jebkādu līdzīgu procedūru.

27. Turklāt, atbildot uz Somijas valdības argumentiem, kas izvirzīti, lai attaisnotu tranzīta atļaujas piešķiršanu tādu iemeslu dēļ, kuri saistīti ar fiskālās kontroles efektivitāti, drošību uz ceļiem un transportlīdzekļu reģistra aktualizēšanu, Komisija apgalvo, pirmkārt, ka efektīvu fiskālo kontroli ir iespējams nodrošināt, izmantojot preču brīvu apriti mazāk ierobežojošus pasākumus, un, otrkārt, ka tranzīta atļauju sistēmu turklāt nevar attaisnot ar iemesliem, kas saistīti ar drošību uz ceļiem, īpaši tāpēc, ka šī atļauja tiek pieprasīta vienīgi attiecībā uz ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, kuri pieder Somijas rezidentiem. Attiecībā uz Somijas Republikas argumentu par nepieciešamību noskaidrot Somijā nereģistrētu transportlīdzekļu tehniskos parametrus, Komisija piebilst, ka iespēja izmantot Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīvā 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem [3] paredzētos pasākumus ļauj šādu prasību izpildīt, pamatojoties uz citā dalībvalstī veiktu reģistrāciju.

28. Visbeidzot, pakārtoti Komisija uzskata — pieņemot, ka Tiesa izslēdz pienākumu neizpildi saistībā ar tranzīta atļaujas izsniegšanu, tas, ka minētās atļaujas derīguma termiņš ir septiņas dienas, ievērojot tā īso laiku, pats par sevi ir pretrunā ar EKL 28. un 30. pantu. Komisija šo vērtējumu pamato ar spriedumu lietā *Cura Anlagen* [4].

29. Šajā sakarā Komisija savā replikā uzsver, ka septiņu dienu periods ir izrādījies nepietiekams, lai izpildītu visas formalitātes, kas nepieciešamas, lai reģistrētu transportlīdzekli Somijā un samaksātu attiecīgo nodevu.

30. Turklāt Komisija neizprot iemeslus, kādēļ Somijas valdība nevarētu grozīt pastāvošo tiesisko regulējumu, aizstājot sistēmu, kas paredz tranzīta atļauju ar septiņas dienas ilgu

3 — OV L 138, 57. lpp.

4 — 2002. gada 21. marta spriedums lietā C-451/99 (*Recueil*, I-3193. lpp.).

derīguma termiņu, ar tiesībām izmantot transportlīdzekli trīs mēnešus pirms tā reģistrācijas Somijā.

31. Ievadā Somijas Republika norāda, ka tā ir pievienojusies trim starptautiskām konvencijām par transportu [Parīzes (1923), Ženēvas (1949) un Vīnes (1968)] un ka šīs konvencijas prasa, lai Somijā izmantots transportlīdzeklis būtu Somijā reģistrēts. Tā tāpat norāda — ja Somijas pastāvīgais rezidents vēlas šajā valstī izmantot citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli, šai personai ir šajā nolūkā jāsaņem tranzīta atļauja, kas atļauj importēt šo transportlīdzekli un tai pievienotās pašlīmējošās uzlīmes; ārvalstu pagaidu vai pastāvīgas numura zīmes neaizstāj tranzīta atļauju.

32. Turpinot Somijas Republika būtībā uzskata, ka tranzīta atļaujas sistēma, kas ir nošķirta no pašas transportlīdzekļa reģistrācijas procedūras, nav importa ierobežojums EKL 28. panta izpratnē.

33. Tā uzsver, ka pretēji Komisijas uzskatam tranzīta atļaujas izsniegšanai nav nekādas tiešas saistības ar robežas šķērsošanu. Apstāklis, kas rada pienākumu iegūt atļauju, ir transportlīdzekļa lietošanas uzsākšana. Tādējādi prasība saņemt tranzīta atļauju vienādi attiecas uz visiem transportlīdzekļiem, kuri vēl nav reģistrēti Somijā.

34. Tā uzsver, papildus tranzīta atļaujas nelielajai cenai [5], minētās atļaujas iegūšanas procedūras ātrumu un vienkāršību, jo to izsniedz bez iepriekšējas transportlīdzekļa tehniskās kontroles, turklāt šīs atļaujas pieteikuma iesniegšanas brīdī transportlīdzeklim nav jābūt pieteikuma iesniedzēja valdījumā.

35. Turklāt Somijas Republika norāda, ka to iestāžu rīcības brīvību, kuru kompetencē ietilpst tranzīta atļaujas, ierobežo šīs atļaujas piešķiršanas nosacījumi un ka šo iestāžu lēmuma pamatā tāpēc pretēji Komisijas norādītajam nevar būt patvaļīgs vērtējums.

36. Pakārtoti Somijas Republika uzskata, ka tranzīta atļaujas procedūra katrā ziņā ir

5 — Saskaņā ar lietas materiāliem tranzīta atļaujas cena esot EUR 14 par vienu transportlīdzekli.

attaisnojama kā visvienkāršākais pasākums, lai nodrošinātu efektīvu fiskālo kontroli, aktualizētu transportlīdzekļu reģistru un saglabātu drošību uz ceļiem.

37. Šajā sakarā tā, pirmkārt, apgalvo — ja Somijas teritorijā tiek lietots transportlīdzeklis, kas (Somijā) nav reģistrēts, ir jābūt iespējai nekļūdīgi pārbaudīt, vai tas ir transportlīdzeklis, par kuru nav jāmaksā reģistrācijas nodeva, vai arī transportlīdzeklis, par kuru šī nodeva būtu bijusi jāsamaksā. Tranzīta atļauju pastāvēšana ļauj par Somijā dzīvojošām personām piederošiem transportlīdzekļiem droši noskaidrot datumu, kad uzsākta transportlīdzekļa lietošana, brīdi, no kura skaitāms atbrīvojuma izmantošanas ilgums, un novērst plašu ceļu kontroles izmantošanu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar ārvalstu numura zīmēm, kāda būtu nepieciešama, nepastāvot tranzīta atļaujām.

38. Turklāt tā apliecina, ka tranzīta atļauju sistēma nodrošina, ka informācija par izmantoto transportlīdzekli un minētās atļaujas turētāju ir iekļauta transportlīdzekļu reģistrā, kas esot būtiski saistībā ar drošību uz ceļiem. Tā piebilst, ka dati, kas nonāk reģistrā, ir nepieciešami, notiekot Ceļu kodeksa pārkāpumam vai negadījumam, kā arī lai kontrolētu tādus transportlīdzekļa tehniskos parametrus, kas iespaido drošību uz ceļiem. Pretēji tam, ko apgalvojusi Komisija attiecībā uz Direktīvu 1999/37, šos datus nav iespējams pienācīgi apkopot, pamatojoties tikai uz tās dalībvalsts transportlīdzekļu reģistru, kurā šis transportlīdzeklis jau ticis reģistrēts. Lai gan šīs direktīvas 9. pants paredz izmantot elektroniskus informācijas tīklus starp kompetentajām dalībvalstu iestādēm, Kopienā nepastāv kopējs reģistrs, kas ļautu ātri un droši iegūt informāciju par transportlīdzekļiem.

39. Visbeidzot Somijas Republika uzskata, ka tranzīta atļaujas derīguma termiņa ilgums atbilst samērīguma principam un tādējādi nav pretrunā ar EKL 28. un 30. pantu, it īpaši ņemot vērā minētās atļaujas saņemšanas procedūras elastīgumu un vienkāršību, kas izriet no tā, ka nav nepieciešama transportlīdzekļa iepriekšēja tehniskā kontrole. Turklāt pēc pieprasījuma derīguma termiņu var pagarināt.

40. Tā piebilst, ka septiņu dienu derīguma termiņš galvenokārt attiecas uz transportlīdzekļiem, kuri importēti pārdošanai, transportlīdzekļiem tranzītā vai tiem transportlīdzekļiem, kuri Somijā var pārvietoties tikai īsu laika periodu. Somijas Republika norāda, ka pārējos gadījumos principā atbilstoši Rīkojuma 1598/1995 48. panta 5. punktam tiek izsniegta tranzīta atļauja, kuras derīguma termiņš ir pagarināts līdz trīs mēnešiem. Tā

tomēr norāda, ka šī pagarinātā tranzīta atļauja nav šīs prasības priekšmets.

B — *Vērtējums*

1) Par prasību saņemt tranzīta atļauju

a) Ievada piezīmes

41. Tiesā Komisija pirmām kārtām pārmet Somijas Republikai, ka tā, pieprasot, lai citā dalībvalstī likumīgi reģistrētu un izmantotu transportlīdzekļu turētāji vai īpašnieki lūgtu izdot tranzīta atļauju, lai tos varētu uzsākt lietot Somijā, nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. un 30. pants.

42. Attiecībā uz pirmstiesas procedūru un argumentiem, ko lietas dalībnieces izvirzīja Tiesā, pirms vērtējuma, vai notikusi pārmestā pienākumu neizpilde, turpināšanas ir jāmin četras ievada piezīmes.

43. Vispirms es vēlētos precizēt, ka šī tiesvedība neiespaido Somijas Republikas pilnvaras — kā tās izriet no tās minētajām starptautiskajām konvencijām, kā arī no Tiesas judikatūras [6] — attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri paredzēti pastāvīgai izmantošanai tās teritorijā, izvirzīt prasību tos reģistrēt un samaksāt ar to saistīto nodevu. Komisijas uzsāktās procedūras mērķis ir vienīgi panākt, ka tiek atzīts — prasība saņemt tranzīta atļauju, kas ir nošķirta no transportlīdzekļa reģistrēšanas prasības, ir pretrunā ar preču brīvu apriti.

44. Turpinot būtu jāatzīmē, ka pirmstiesas fāzē Komisija tāpat Somijas valdībai pārmeta, ka transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas tranzīta atļaujas izsniegšanas procedūra, ir obligāti jāpārapdrošina Somijā. Tomēr, iesniedzot savu prasības pieteikumu, tā tiesve-

6 — Skat. attiecībā uz darba ņēmēju brīvu pārvietošanos iepriekš minēto spriedumu lietā *Cura Anlagen*, 41. un 42. punkts, kā arī 2005. gada 15. septembra spriedumu lietā C-464/02 Komisija/Dānija (Krājums, I-7929. lpp., 75.–78. punkts); tāpat skat. attiecībā uz brīvību veikt uzņēmējdarbību 2005. gada 15. decembra spriedumu apvienotajās lietās C-151/04 un C-152/04 *Nadin* un *Nadin-Lux* (Krājums, I-11203. lpp., 41.–43. punkts).

dības priekšmetu ierobežoja tikai ar problēmu saistībā ar tranzīta atļaujas izsniegšanu un tās derīguma termiņa ilgumu.

45. Turklāt ir svarīgi precizēt, ka strīdīgie Somijas tiesību akti, kā tos interpretē lietas dalībnieces, nepakļauj tranzīta atļaujas saņemšanas prasībai transportlīdzekļus, kas reģistrēti citā dalībvalstī un ko Somijā pagaidu kārtā tūrisma mērķiem izmanto citu dalībvalstu pilsoņi. Faktiski atbilstoši Rīkojuma 1598/1995 normām tie ir piemērojami vienīgi tiem citā dalībvalstī reģistrētajiem un izmantotajiem transportlīdzekļiem, kuru īpašnieks ir Somijas rezidents.

46. Visbeidzot ir jānorāda, ka Direktīvas 1999/37 par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem, uz kuru Tiesā atsaukušās lietas dalībnieces, transponēšanas termiņš vēl nebija iestājies termiņa, kāds bija noteikts Somijas Republikai, lai izpildītu argumentētajā atzinumā, ko tai bija nosūtījusi Komisija, izvirzītās prasības, izbeigšanās brīdī [7]. Tomēr ir zināms, ka valsts pienākumu neizpildes pastāvēšana ir jāizvērtē saskaņā ar to situāciju dalībvalstī, kāda tā bija pēc argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa izbeigšanās [8]. Izskatāmajā lietā šajā brīdī, proti, 2004. gada 19. februārī, Kopienas līmenī nepastāvēja nekādi kopēji vai saskaņoti noteikumi, kas regulētu citā dalībvalstī reģistrētu un izmantotu transportlīdzekļu lietošanas uzsākšanu dalībvalstīs, kuru pārkāpšanu Komisija būtu varējusi pārmest Somijas Republikai.

47. Tātad un nepastāvot kopējiem vai saskaņotiem noteikumiem, dalībvalstīm bija pienākums ievērot EK līgumā paredzētās pamatbrīvības, tostarp preču brīvu apriti. [9]

48. Tādējādi ir jāpārbauda, vai Komisija pamatoti uzskata, ka Somijas Republika, pieprasot tranzīta atļauju citā dalībvalstī reģistrētiem un izmantotiem transportlīdzekļiem pie Rīkojumā 1598/1995 minētajiem nosacījumiem, nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. un 30. pants.

7 — Saskaņā ar Direktīvas 1999/37 8. pantu dalībvalstīm bija laiks līdz 2004. gada 1. jūnijam, lai veiktu pasākumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, savukārt termiņš, kas tika noteikts Somijas Republikai, lai izpildītu argumentētajā atzinumā izvirzītās prasības, beidzās 2004. gada 19. februārī.

8 — Skat. it īpaši 2001. gada 11. oktobra spriedumu lietā C-110/00 Komisija/Austrija (*Recueil*, I-7545. lpp., 13. punkts), 2005. gada 2. jūnija spriedumu lietā C-266/03 Komisija/Luksemburga (Krājums, I-4805. lpp., 36. punkts) un 2006. gada 28. septembra spriedumu lietā C-49/06 Komisija/Luksemburga (Krājumā nav publicēts — Krājums, I-101.* lpp., 6. punkts).

9 — Šajā sakarā skat. 2003. gada 8. maija spriedumu lietā C-14/02 *ATRAL* (*Recueil*, I-4431. lpp., 58. punkts).

49. Lai to novērtētu, ir jāpārliecinās, vai attiecīgie valsts tiesību akti ir tāds šķērslis preču brīvai apritei, kuru aizliedz EKL 28. pants, un, ja tā ir, vai to ir iespējams attaisnot.

b) Par šķēršļa preču brīvai apritei pastāvēšanu

50. Saskaņā ar judikatūru pasākumi ar kvantitātes ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību, ko aizliedz EKL 28. pants, ir ikviens pasākums, kas var tieši vai netieši, faktiski vai iespējami traucēt tirdzniecību starp dalībvalstīm [10].

51. Tādējādi, pat ja valsts pasākuma mērķis nav regulēt preču apmaiņu starp dalībvalstīm, izšķirošā ir tā faktiskā vai iespējamā ietekme uz tirdzniecību Kopienas ietvaros.

52. Turklāt, ja dalībvalstu tiesību akti nav saskaņoti, pasākumi ar līdzvērtīgu iedarbību var būt arī tādi valsts noteikumi, kas vienādi piemērojami attiecībā uz visām precēm, ja vien tie juridiski un faktiski vienādi neiespaido attiecīgās valsts preces un preces, kuru izcelsmes vieta ir citās dalībvalstīs [11].

53. Izskatāmajā lietā, manuprāt, Rīkojuma 1598/1995 normas — gan juridiski, gan faktiski — atšķirīgi iespaido tādu transportlīdzekļu, kuru izcelsmes vieta ir citas dalībvalstis, lietošanas uzsākšanu un tā rezultātā — tirdzniecību.

54. Ir tiesa, ka šīs normas parāda, ka apstāklis, kas rada pienākumu saņemt tranzīta atļauju, nav vis Somijas robežas šķērsošana, bet gan lietošanas uzsākšana Somijā. Tādējādi varētu uzskatīt — kā norādījusi Somijas valdība —, ka principā šīs normas vienādi attiecas uz visiem (Somijas rezidentiem) piederošajiem transportlīdzekļiem, kas vēl nav reģistrēti Somijā.

55. Tomēr *juridiski* norma izvirza prasību saņemt tranzīta atļauju, proti, izpildīt vienu un to pašu iepriekšējās atļaujas procedūru, tādu transportlīdzekļu laišanai apgrozībā, kuri atrodas atšķirīgās situācijās.

10 — Skat. it īpaši 1974. gada 11. jūlija spriedumu lietā 8/74 *Dassonville* (*Recueil*, 837. lpp., 5. punkts), 1993. gada 24. novembra spriedumu apvienotajās lietās C-267/91 un C-268/91 *Keck* un *Mithouard* (*Recueil*, I-6097. lpp., 16. punkts) un 2006. gada 14. septembra spriedumu apvienotajās lietās C-158/04 un C-159/04 *Alfa Vita Vassilopoulos* un *Carrefour Marinopoulos* (Krājums, I-8135. lpp., 15. punkts).

11 — Skat. it īpaši 1979. gada 20. februāra spriedumu lietā 120/78 *Rewe-Zentral*, tā dēvēto *Cassis de Dijon* (*Recueil*, 649. lpp., 6., 14. un 15. punkts), un iepriekš minēto spriedumu lietā *Keck* un *Mithouard*, 15. un 16. punkts.

56. Šajā sakarā es atgādinātu, ka atbilstoši Rīkojuma 1598/1995 formulējumam prasība saņemt tranzīta atļauju attiecas gan uz transportlīdzekļiem, kas pārdoti Somijā un kas vēl *vispār* nav reģistrēti, gan transportlīdzekļiem, kuri jau ir tikuši reģistrēti un izmantoti citā dalībvalstī.

57. Lai gan šādu prasību var saprast attiecībā uz Somijā pārdotajiem transportlīdzekļiem, kuri vēl vispār nav tikuši reģistrēti, it īpaši tiktāl, ciktāl prasība nodrošina, ka tiek izsniegts tehniskais sertifikāts, un ļauj šādiem transportlīdzekļiem uz laiku braukt pa Somijas ceļu tīklu, tomēr, ja tai nav attaisnojuma, savukārt nav pieņemama prasība, ka tranzīta atļauja ir jāsaņem attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas jau ir reģistrēti un izmantoti citā dalībvalstī, jo tā atkārto to pastāvošo reģistrāciju, kas pati par sevi ir garantija, ka transportlīdzekļi atbilst obligātajiem tehniskajiem parametriem un ir piemēroti brīvai apgrozībai Kopienā, vismaz uz laiku.

58. Šāda situācija, manuprāt, būtībā ir pielīdzināma situācijai, kurā Tiesa ir nolēmusi, ka valsts tiesību normas, kas paredz, ka preces, kas ir likumīgi ražotas un pārdotas dalībvalstī, ir pakļautas tādām pašām pārbaudēm kā preces, kas pirmo reizi izvietotas tirgū citā dalībvalstī, un ir iepriekš jāsankcionē šajā dalībvalstī, ir pasākumi ar kvantitātes ierobežojumam līdzvērtīgu iedarbību EKL 28. panta izpratnē [12].

59. *Faktiski* Rīkojuma 1598/1995 normas procedūru, kas saistītas ar tranzīta atļaujas izsniegšanu, un apstākļa, ka ar transportlīdzekli nevar braukt pēc šīs atļaujas derīguma termiņa beigām, dēļ varētu atturēt Somijas rezidentus no transportlīdzekļu iegādāšanās citās dalībvalstīs, lai tos importētu un izmantotu Somijā.

60. Turklāt apstāklis, ka Rīkojuma 1598/1995 48. pantā minētajām iestādēm ir pilnvaras, kas, lai gan tās nav neierobežotas, tomēr paredz iestādei rīcības brīvību piešķirt šo atļauju, jo vairāk attaisno tranzīta atļaujas uzskatīšanu par pasākumu ar līdzvērtīgu iedarbību EKL 28. panta izpratnē, jo, kā norāda Komisija, nepastāv nekādas garantijas, ka tiks izsniegta tranzīta atļauja attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas jau ir reģistrēti dalībvalstī.

61. Manuprāt, šis vērtējums *a fortiori* attiecas uz transportlīdzekļiem, kurus Somijas teritorijā paredzēts izmantot tikai tranzītā un kuru īpašniekiem arī tiek izvirzīta prasība saņemt tranzīta atļauju.

12 — Skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *ATRAL*, 62. punkts un tajā minētā judikatūra.

62. Ievērojot iepriekš iztirzātos apsvērumus, es uzskatu, ka Komisija pamatoti uzskata, ka Somijas tranzīta atļauju sistēma rada šķēršli preču brīvai apritei, ko aizliedz EKL 28. pants.

c) Par iespējamajiem attaisnojumiem šķēršļa pastāvēšanai

63. Tagad ir jāpārbauda, vai šo pasākumu, neskatoties uz tā ierobežojošo iespaidu uz tirdzniecību Kopienas ietvaros, var attaisnot, pamatojot ar kādu no neatliekamiem vispārējo interešu iemesliem, kas minēti EKL 30. pantā, vai ar kādu no Tiesas judikatūrā nostiprinātām imperatīvām prasībām.

64. Tiesa EKL 30. pantā paredzētās atkāpes, kas visas attiecas uz neekonomiskām interesēm [13], interpretē šauri un precizē, ka, lai pamatojums būtu pieļaujams, ir jāpārbauda, vai apstrīdētais pasākums atbilst samērīguma principam [14].

65. Nepastāvot saskaņotiem Kopienas noteikumiem, dalībvalstīm ir jāizlemj, kādā līmenī tās aizsargās savas neekonomiskās intereses, kuras tās izvirzījušas kā mērķi. Tomēr tām ir jāpierāda, pirmkārt, ka to tiesiskais regulējums ir nepieciešams, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, un, otrkārt, ka tas ir samērīgs ar minēto mērķi.

66. Izskatāmajā lietā Somijas Republika uzskata, ka tranzīta atļaujas režīms ir attaisnojams, pamatojot to ar iemesliem, kas skar drošību uz ceļiem un efektīvu fiskālo kontroli. Tā tāpat atsaucas uz transportlīdzekļu reģistra uzturēšanu un aktualizēšanu, nepaskaidrojot, vai tas ir atsevišķs attaisnojuma pamatojums vai daļa no iepriekš minētajiem iemesliem.

67. Jāatzīmē, ka attiecībā uz drošību uz ceļiem Tiesa jau ir atzinusi, ka šis attaisnojums ietilpst EKL 30. pantā [15] un ka tas tāpat ir primārs vispārējo interešu iemesls judikatūras izpratnē [16]. Attiecībā uz fiskālās kontroles efektivitāti šis attaisnojuma pamatojums ir ticis atzīts par vienu no obligātajām prasībām, kas atzītas Tiesas judikatūrā [17]. Attiecībā uz transportlīdzekļu reģistra uz-

13 — Šajā sakarā skat. 1998. gada 28. aprīļa spriedumu lietā C-120/95 *Decker* (*Recueil*, I-1831. lpp., 39. punkts).

14 — Piemēram, skat. 2000. gada 12. oktobra spriedumu lietā C-314/98 *Snellers* (*Recueil*, I-8633. lpp., 55. un 56. punkts un tajos minētā judikatūra).

15 — 1987. gada 11. jūnija spriedums lietā 406/85 *Gofette* un *Gilliard* (*Recueil*, 2525. lpp., 7. punkts).

16 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Cura Anlagen*, 59. punkts, un 2006. gada 23. februāra spriedums lietā C-232/03 Komisija/Somija (Krājumā nav publicēts — Krājums, I-27. * lpp., 52. punkts).

17 — Skat. it īpaši iepriekš minēto spriedumu lietā *Cassis de Dijon*, 8. punkts, un 1987. gada 12. marta spriedumu lietā 176/84 Komisija/Grieķija (*Recueil*, 1193. lpp., 25. punkts).

turēšanu un aktualizēšanu man nešķiet, ka šim mērķim būtu autonomas funkcijas, kas pašas par sevi varētu attaisnot preču brīvas aprites ierobežojumu. Tomēr to var izvērtēt līdz ar pārējiem diviem Somijas Republikas izvirzītajiem attaisnojuma pamatojumiem.

70. Šis arguments mani nepārliecina.

68. Saistībā ar šo vērtējumu ir jāpārbauda, vai dalībvalsts ir pierādījusi, ka ierobežojumi ir piemēroti, lai nodrošinātu izvirzīto mērķu sasniegšanu, un nepārsniedz šo mērķu sasniegšanai nepieciešamo [18].

71. Pirmkārt, Somijas Republika izmanto ar drošību uz ceļiem saistīto attaisnojumu, atsaucoties vienīgi uz nozīmi, kāda ir informācijas par transportlīdzekļu tehniskajiem parametriem un par to īpašniekiem ievietošanai reģistrā, kas izveidots šim mērķim, neparādot, kādā veidā tranzīta atļauju saņemšanas procedūrai ir būtiska nozīme, lai iegūtu šo informāciju.

i) Par drošību uz ceļiem

69. Somijas Republika vispārīgi norāda, ka prasība saņemt tranzīta atļauju ļauj iegūt informāciju it īpaši par transportlīdzekļa tehniskajiem parametriem un tā īpašnieku. Šai informācijai, kas tiek ievietota Somijas transportlīdzekļu reģistrā, ir būtiska nozīme, lai panāktu drošību uz ceļiem.

72. Ir skaidrs, ka transportlīdzekļu reģistra uzturēšanu un tajā ietverto datu aktualizēšanu ir iespējams nošķirt no tranzīta atļaujas izsniegšanas procedūras. Tāpēc nepastāv saikne starp šo procedūru un apgalvoto mērķi — drošības uz ceļiem kontroli. Turklāt Tiesa saistībā ar Somijas Republikas norādi uz ceļu drošību kā apsvērumu, kas attaisno darba ņēmēju pārvietošanās brīvības ierobežojumu, jau ir nospriedusi, ka tiktāl, ciktāl visām dalībvalstīm ir transportlīdzekļu reģistrēšanas sistēmas, šķiet, ka ir iespējams identificēt kā transportlīdzekļa īpašnieku, tā arī šī transportlīdzekļa tehniskos parametrus neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tas reģistrēts [19].

18 — Skat. it īpaši iepriekš minēto spriedumu lietā *ATRAL*, 64. punkts un tajā minētā judikatūra.

19 — Iepriekš minētais spriedums lietā Komisija/Francija, 51. punkts.

73. Otrkārt, man šķiet, ka, lai būtu pieļaujams attaisnojums, pamatojot to ar drošības uz ceļiem saglabāšanu, tranzīta atļaujas izsniegšanai būtu jābūt saistītai ar transportlīdzekļu tehnisko kontroli. Tomēr vispirms šajā sakarā ir jāatzīmē, ka Somijas Republika šādu saikni nemin [20]. Turpinot, šādu kontroli faktiski varētu pieprasīt vienīgi atbilstoši Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīvas 96/96/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm normām [21]. Šī direktīva atsaucas uz reģistrācijas procedūru un īpaši paredz, ka, ja transportlīdzeklis ir izgājis tehnisko kontroli vienā dalībvalstī, visām pārējām dalībvalstīm ir jāatzīst šajā sakarā izsniegtais sertifikāts, kas tām neliedz noteikt papildu pārbaudes reģistrēšanai to teritorijā, ja vien šīs pārbaudes jau nav aptvēris minētais sertifikāts [22].

74. Treškārt, ir jāatzīst, ka transportlīdzekļi, kas pieder Somijā nerezidējošām personām, var brīvi pārvietoties šīs valsts teritorijā bez nepieciešamības pirms tam saņemt tranzīta atļauju. Tas parāda, ka apstrīdētais pasākums nav piemērots, lai sasniegtu drošības uz ceļiem nodrošināšanas mērķi, ja vien netiek pieņemts, ka vienīgi citās dalībvalstīs reģistrēti un Somijas rezidentiem piederoši transportlīdzekļi ir bīstami [23], kas ir acīmredzami neiespējami un ko Somijas valdība neapgalvo.

75. Ņemot vērā iepriekš iztirzātos apsvērumus, es uzskatu, ka Somijas tiesību aktos paredzēto tranzīta atļauju nevar attaisnot, pamatojot ar apsvērumiem, kas saistīti ar drošību uz ceļiem.

ii) Par fiskālās kontroles efektivitāti

76. Somijas Republika apgalvo, ka tā ir piemērojusi principu, ko Tiesa ir atzinusi savā spriedumā iepriekš minētajā lietā *Cura Anlagen*, ka dzīvesvietas valstij ir kompetence transportlīdzekļu aplikšanā ar nodokļiem, no kā tā arī atvasina pilnvaras pieņemt atbrīvojumus no šādiem nodokļiem. Tāpēc būtu uzskatāms, ka prasība saņemt tranzīta atļauju, kas uzskatāma par uz laiku noteiktu atbrīvojumu no pienākuma maksāt reģistrācijas nodevu, ietilpst Somijas Republikas fiskālās kompetences jomā.

20 — Skat. Somijas Republikas repliku, 16. punkts.

21 — OV 1997, L 46, 1. lpp.

22 — Skat. Direktīvas 96/96 3. panta 2. punktu. Tāpat skat. iepriekš minētos spriedumus lietā *Cura Anlagen*, 62. punkts, un lietā Komisija/Somija, 52. punkts.

23 — Proti, transportlīdzekļi, kas paredzēti pastāvīgai izmantošanai Somijā, un transportlīdzekļi, kas tikai šķērso Somijas teritoriju pa ceļam uz citu dalībvalsti.

77. Šī argumentācija ļauj saprast iemeslus, kāpēc Somijas valdība norāda, ka iespējamais tranzīta atļaujas radītais šķērslis ir attaisnojams, pamatojot ar fiskālās kontroles efektivitātes apsvērumiem. Tā skaidro, ka tranzīta atļauja ļauj nošķirt transportlīdzekļus, kas tiek izmantoti bez nodevas nomaksāšanas, no transportlīdzekļiem, par kuriem reģistrācijas nodeva ir nomaksāta, tiktāl, ciktāl informācija par atļaujas īpašnieku un transportlīdzekli ir ievadīta transportlīdzekļu reģistrā un attiecībā uz pašiem transportlīdzekļiem ir izsniegtas pašlīmējošas uzlīmes.

78. Kā es jau esmu norādījis, fiskālās kontroles efektivitāte ir viens no vispārēju interešu neatliekamiem iemesliem, kas atzīti Tiesas judikatūrā. Tomēr ir jāpārbauda, vai prasība saņemt tranzīta atļauju ir nepieciešama un samērīga šī mērķa sasniegšanai.

79. Attiecībā uz apstrīdētā pasākuma nepieciešamību, proti, vai pasākums ir piemērots, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, man šķiet lietderīgi nošķirt, no vienas puses, Somijas rezidentiem piederošus transportlīdzekļus, ko paredzēts pastāvīgi izmantot Somijā un kas tāpēc ir pakļauti prasībai tos reģistrēt šajā valstī, un, no otras puses, Somijas rezidentiem piederošus transportlīdzekļus, kas vienīgi šķērso Somijas teritoriju pa ceļam uz citu dalībvalsti.

80. Pirmajā gadījumā attiecīgie valsts tiesību akti var būt vērsti uz fiskālās kontroles interesēm, ja tie, izmantojot transportlīdzekļu reģistru un uz transportlīdzekļiem izvietoto pašlīmējošo uzlīmi, ļauj noskaidrot, kuri transportlīdzekļi uz laiku ir atbrīvoti no reģistrācijas nodevas maksāšanas un kuru īpašniekiem šī nodeva ir jānomaksā pēc tranzīta atļaujas derīguma termiņa beigām.

81. Tomēr otrajā gadījumā man šķiet, ka prasība saņemt tranzīta atļauju neatbilst fiskālās kontroles efektivitātes mērķim tiktāl, ciktāl tas ir piemērojams attiecībā uz transportlīdzekļiem, ko nav paredzēts reģistrēt Somijā.

82. Attiecībā uz minētā pasākuma samērīgumu ar izvirzīto mērķi jautājumā, kas ir jāizvērtē tikai un vienīgi saistībā ar iepriekš 80. punktā norādīto pirmo gadījumu, es tāpat uzskatu, ka šo mērķi ir iespējams sasniegt, izmantojot pasākumu, kas mazāk ierobežotu brīvu tirdzniecību starp dalībvalstīm.

83. Es uzskatu, ka ir iespējams apgalvot, kā to dara Komisija, ka fiskālās kontroles mērķi varētu īstenot, piemēram, izmantojot sistēmu, kuras pamatā būtu obligāta iepriekšēja deklarācija pēc privātpersonas iniciatīvas,

paredzot attiecīgas sankcijas, ja netiktu izpildīta šī administratīvā formalitāte. Informācija, kas tiktu sniegta Somijas iestādēm kā daļa no iepriekšējās deklarācijas, ļautu tām aktualizēt transportlīdzekļu reģistru, izmantojot elektronisku informācijas tīklu, un nešaubīgi noteikt datumu, kad sākas izmantošana un no kura transportlīdzeklis ir atbrīvots no nodevas nomaksas. Tomēr šī iepriekšējā deklarācija neliegtu Somijas iestādēm paredzēt saprātīgu laika periodu transportlīdzekļa izmantošanai bez nodevas nomaksas, kas sāktos datumā, kad sniegta iepriekšējā deklarācija par laišanu apgrozībā.

84. Turklāt ir jāatzīmē — apstāklis, ka privātpersonas pašas rīkotos, iesniedzot šo brīvprātīgo deklarāciju, atbilstu šī brīža praksei, ka personas, kuras vēlas saņemt tranzīta atļauju, pašas iesniedz attiecīgos pieteikumus. Tomēr pretēji tam, ko norādīja Somijas valdība tiesas sēdē, iepriekšējā deklarācija nebūtu pielīdzināma tranzīta atļaujai. No vienas puses, iepriekšējā deklarācija saglabā spēkā transportlīdzekļu brīvas aprites principu, kamēr tranzīta atļaujas loģiskais pamats ir sistēma, kas paredz iepriekšēju atļauju, bez kuras saņemšanas ar transportlīdzekli braukt nevar. No otras puses, kā esmu uzsvēris šo secinājumu 60. punktā, tranzīta atļaujas izsniegšana ietilpst kompetento iestāžu rīcības brīvībā, savukārt saskaņā ar iepriekšējās deklarēšanas sistēmu iestādēm būtu jāaprobežojas ar informācijas par transportlīdzekli un tā īpašnieku vai turētāju ievietošanu šim nolūkam paredzētajā reģistrā.

85. Attiecībā uz iebildumiem, kurus Somijas valdība izvirzījusi saistībā ar iespējamajām grūtībām, kas saistītas ar plaša apmēra ceļu kontroli, kas būtu nepieciešama pēc prasības saņemt tranzīta atļauju atcelšanas, vispirms ir jānorāda, ka iekšējās organizācijas problēmas, kas rodas dalībvalstij, neattaisno tādu pasākumu veikšanu, kuri vairāk ierobežo tirdzniecību Kopienas ietvaros. Turpinot ir jāatzīmē, ka elektroniskā informācijas tīkla izmantošanai transportlīdzekļu reģistram starp visām kompetentajām iestādēm varētu atbilst prasība identificēt transportlīdzekļus, kas būtu jāreģistrē Somijā, bez nepieciešamības izmantot plaša apmēra kontroles ārvalstīs reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Turklāt, kā to apliecināja Somijas Republika tiesas sēdē, šāds informācijas tīkls jau pastāv.

86. Visbeidzot ir jāpiebilst, ka Somijas Republikas izvirzītā problēma, kas saistīta ar pārbaudēm uz ceļiem, jau pastāv saistībā ar šobrīd pastāvošo tranzīta atļauju sistēmu un attiecas uz gadījumiem, kas skar Somijas rezidentus, kuri nav iesnieguši pieteikumu atļaujas saņemšanai. Šajā sakarā var uzskatīt, ka iepriekšējās deklarēšanas sistēma, kas ir mazāk ierobežojoša nekā tranzīta atļauju sistēma, varētu palielināt to rezidentu skaitu, kuri reģistrētu prasīto informāciju Somijas iestādēs un attiecīgi samazinātu sistēmas apiešanas gadījumu skaitu, un pārbaudēm uz ceļiem būtu pakļauti vienīgi sistēmas apiešanas gadījumi.

87. Ievērojot iepriekš iztirzāto, es tāpēc uzskatu, ka Rīkojumā 1598/1995 paredzētā tranzīta atļauja nav pasākums, kas būtu samērīgs ar Somijas Republikas izvirzīto mērķi — fiskālās kontroles efektivitāti.

88. Tā rezultātā attiecībā uz pamata prasījumu es ierosinu apmierināt Komisijas celto prasību par valsts pienākumu neizpildi.

2) Par tranzīta atļaujas derīguma termiņa ilgumu

89. Ir jāatgādina, ka Komisija pakārtoti un gadījumā, ja Tiesa atzītu, ka prasība saņemt tranzīta atļauju ir attaisnota, uzskata, ka tranzīta atļaujas septiņas dienas ilgais derīguma termiņš tā īsuma dēļ pats par sevi ir pretrunā ar EKL 28. un 30. pantu.

90. Somijas Republika apstrīd šo argumentāciju, apgalvojot, ka tranzīta atļaujas septiņas dienas ilgais derīguma termiņš ir pietiekams, lai ļautu attiecīgajiem transportlīdzekļu īpašniekiem veikt pasākumus, kas nepieciešami transportlīdzekļa reģistrēšanai.

91. Ciktāl, kā es to esmu norādījis iepriekš, es uzskatu, ka prasība saņemt tranzīta atļauju pati par sevi ir tāds šķērslis preču brīvai apritei, kuru nevar attaisnot, pamatojot ar Somijas Republikas izvirzītajiem mērķiem, ir skaidrs, ka jautājums par šīs tranzīta atļaujas derīguma termiņu zaudē savu nozīmi. Tādēļ es šo jautājumu apskatīšu pakārtoti un gadījumam, ja Tiesa nepiekristu iepriekš izklāstītajiem ierosinājumiem.

92. Šajā sakarā vērtējums ir jāvērš uz septiņu dienu ilgo derīguma termiņu, kas saskaņā ar Rīkojuma 1598/1995 48. panta 3. punktu ir laika periods, kurā principā ir derīgas tranzīta atļaujas, neņemot vērā trīs mēnešu laika periodu, kas izņēmuma kārtā paredzēts šī paša panta 5. punktā, kas nav Komisijas celtās prasības priekšmets.

93. Ir jāatgādina, ka pēc tranzīta atļaujas septiņas dienas ilgā derīguma termiņa beigām transportlīdzekļa īpašniekam tas ir jāreģistrē vai arī jāpārtrauc tā pārvietošana.

94. Šis apsvērums ļauj tranzīta atļaujas derīguma termiņu pielīdzināt laika periodam, kurā privātpersonai būtu jāreģistrē savs transportlīdzeklis.

95. Tiesa šajā sakarā ir nospriedusi, ka, pat nepastāvot Kopienas noteikumiem, kas regulē attiecīgo jautājumu, dalībvalsts nevar noteikt termiņu, kas ir tik īss, ka padara neiespējamu vai pārliecīgi grūtu izvirzīto pienākumu izpildi, ievērojot izpildāmās formalitātes [24].

96. Izskatāmajā gadījumā, ievērojot formalitātes, kas ir jāizpilda, lai Somijā reģistrētu transportlīdzekli, tostarp Somijas nodokļu iestāžu lēmumu par maksājamās reģistrācijas nodevas apjomu, ko, kā ir atzinusi pati Somijas Republika, parasti nav iespējams izpildīt septiņu dienu laikā, Rīkojuma 1598/1995 48. panta 3. punktā paredzētais termiņš šķiet pārāk īss un acīmredzami pārsniedz to, kas ir nepieciešams Somijas tiesību aktu izvirzīto mērķu sasniegšanai.

97. Šajā sakarā tas, ka Somijas Republika pagaidu kārtā ir pieņēmusi Rīkojuma 1598/1995 48. pantam jaunu 5. punktu, kas ir spēkā no 2004. gada 1. janvāra, lai atkāpes veidā pagarinātu septiņu dienu periodu līdz trim mēnešiem, parāda, ka tā uzskata, ka periods, kas ir ilgāks par septiņām dienām tikpat labi ļauj sasniegt tās izvirzītos mērķus.

24 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Cura Anlagen*, 46. punkts.

98. Ņemot vērā iepriekš minēto, es ierosinu Tiesai atzīt, ka tranzīta atļaujas septiņas dienas ilgais derīguma termiņš nav samērīgs.

99. Tādējādi pakārtoti un gadījumā, ja Tiesa prasību saņemt tranzīta atļauju uzskatītu par attaisnojamu, es ierosinu Tiesai atzīt, ka Somijas Republika, Rīkojumā 1598/1995 paredzot tranzīta atļaujai septiņu dienu derīguma termiņu, nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. pants.

VI — Par tiesāšanās izdevumiem

100. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir lūgusi piespriest Somijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums, manuprāt, būtu nelabvēlīgs, uzskatu, ka Somijas Republikai ir jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

VII — Secinājumi

101. Ņemot vērā šo apsvērumu kopumu, ierosinu Tiesai:

— atzīt, ka Somijas Republika, izvirzot prasību saņemt tādu tranzīta atļauju kā 1995. gada 18. decembra Rīkojumā 1598/1995 par transportlīdzekļu reģistrāciju (*asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä* 1598/1995) paredzētā atļauja, lai uzsāktu lietot citā dalībvalstī likumīgi reģistrētus un izmantotus transportlīdzekļus, nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. pants;

— piespriest Somijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.