GENERALINIO ADVOKATO PAOLO MENGOZZI IŠVADA, pateikta 2007 m. sausio 11 d. [1]

Turinys

I — Įžanga ..... I - 2476

II — Teisinis pagrindas ..... I - 2476

A — Bendrijos teisė ..... I - 2476

B — Suomijos teisės aktai ..... I - 2476

III — Ikiteisminė procedūra ..... I - 2479

IV — Šalių reikalavimai ir procesas Teisingumo Teisme ..... I - 2479

V — Dėl įsipareigojimų neįvykdymo ..... I - 2480

A — Šalių argumentų santrauka ..... I - 2480

B — Vertinimas ..... I - 2484

1. Dėl tranzito leidimo reikalavimo ..... I - 2484

a) Pirminės pastabos ..... I - 2484

b) Dėl kliūties laisvam prekių judėjimui egzistavimo ..... I - 2486

c) Dėl galimų kliūties pateisinimų ..... I - 2488

i) Dėl kelių eismo saugos ..... I - 2489

ii) Dėl mokestinės kontrolės veiksmingumo ..... I - 2490

2. Dėl tranzito leidimo galiojimo trukmės ..... I - 2493

VI — Dėl išlaidų ..... I - 2494

VII — Išvada ..... I - 2495

1 — Originalo kalba: prancūzų.

I — Įžanga

1. Šioje byloje Europos Bendrijų Komisija 2005 m. vasario 9 d. pateiktu ieškiniu Teisingumo Teismo prašo pripažinti, kad kitoje valstybėje narėje teisėtai įregistruotoms ir naudojamoms transporto priemonėms įvežti ir pradėti eksploatuoti reikalaudama tranzito leidimo („siirtolupa"), Suomijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 30 straipsnius.

II — Teisinis pagrindas

A — *Bendrijos teisė*

2. EB 28 straipsnis draudžia kiekybinius importo apribojimus ir visas lygiaverčio poveikio priemones tarp valstybių narių.

3. Pagal EB 30 straipsnį importo draudimai ir apribojimai tarp valstybių narių, kurie pateisinami būtent viešosios tvarkos, žmonių sveikatos bei gyvybės apsaugos sumetimais, yra leidžiami, jei jie netampa savavališka diskriminacijos priemone ar užslėptu valstybių narių tarpusavio prekybos apribojimu.

B — *Suomijos teisės aktai*

4. 2002 m. gruodžio 11 d. Įstatymo dėl transporto priemonių (*ajoneuvolaki 1090/2002*) 8 straipsnis numato bendrą pareigą įregistruoti ir atlikti techninę apžiūrą, išskyrus šiuo įstatymu ar pagal šį įstatymą numatytas išimtis. Pagal šio įstatymo 64 straipsnį pareigos įregistruoti išimtys gali būti numatytos nutarimu tais atvejais, kai transporto priemonės įregistruotos užsienyje ir Suomijos kelių tinkle jos turi būti eksploatuojamos tik retkarčiais ar laikinai [2].

5. 1994 m. gruodžio 29 d. Įstatymo dėl automobilių mokesčio (*autoverolaki 1482/1994*) 1 straipsnis numato bendrąją taisyklę, pagal kurią šis mokestis („autovero") turi būti sumokėtas prieš Suomijoje įregistruojant arba pradedant eksploatuoti transporto priemones. Šio įstatymo 35 straipsnis numato bendrojo apmokestinimo registravi-

2 — Pagal 2003 m. gruodžio 30 d. Įstatymo dėl metinio mokesčio už transporto priemones (*ajoneuvoverolaki 2003/1281*) 12 straipsnio 10 dalį, transporto priemonė, naudojama su tranzito leidimu, taip pat atleidžiama nuo metinio mokesčio („ajoneuvovero").

mo mokesčiu išimtis, taikomas laikinai naudojamoms transporto priemonėms ir tranzito leidimą turinčioms transporto priemonėms.

6. Registravimo pareigos išimtys buvo nustatytos 1995 m. gruodžio 18 d. Nutarime dėl transporto priemonių registravimo (*asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 1598/1995*, toliau – Nutarimas 1598/1995), kurio 8 straipsnio 2 dalis numato, kad užsienyje įregistruotą transporto priemonę arba transporto priemonę, turinčią laikinuosius valstybinio numerio ženklus, galima pradėti eksploatuoti Suomijoje be registracijos liudijimo laikantis 46–48, 48a, 49–51, 51a, 51b ir 52–56 straipsniuose nustatytų sąlygų. Tas pats taikoma tada, kai norima eksploatuoti transporto priemonę, kuriai buvo išduotas tranzito leidimas.

7. Nutarimo 1598/1995 48 straipsnis numato:

„1. Tam, kad šioje šalyje neregistruota transporto priemonė būtų pristatyta techninei apžiūrai, tranzito, parodos, dalyvavimo varžybose arba demonstravimo Suomijoje tikslais arba dėl kitos konkrečios priežasties transporto priemonės tranzito tikslais, už registravimą atsakinga institucija ir muitinės tarnyba gali, pateikus prašymą, išduoti rašytinį tranzito leidimą, kad šią priemonę būtų galima pradėti eksploatuoti. (Priklijuojami) tranzito numeriai suteikiami išduodant tranzito leidimą.

2. Šis tranzito leidimas yra išduodamas, jei automobilio civilinės atsakomybės draudimas yra galiojantis ir sumokėtas metinis <...> mokestis <...>.

3. Tranzito leidimas yra išduodamas reikiamam transporto priemonės eksploatavimo laikotarpiui. Be ypač rimtos priežasties jis negali būti išduodamas ilgesniam kaip septynių dienų laikotarpiui. Dalyvavimas varžybose negali būti laikomas tokia priežastimi.

4. Transporto priemonė negali būti naudojama su tranzito leidimu, jeigu ji negali būti eksploatuojama dėl jos būklės, gabaritų ar svorio“.

8. 2003 m. šis straipsnis buvo papildytas 5 dalimi, įsigaliojusia 2004 m. sausio 1 dieną. Ji numato pratęstą tranzito leidimą, kuris

privačiam asmeniui leidžia laikinai – ilgiausiai tris mėnesius iki pirmosios registracijos, savo poreikiams naudoti transporto priemonę, kurią jis įvežė. Ši nuostata galiojo iki 2005 m. gruodžio 31 dienos.

9. Nutarimo 1598/1995 48a straipsnyje nurodytos taisyklės, susijusios su tranzito numerių (lipdukų) priklijavimu ant transporto priemonių.

10. To paties nutarimo 49 straipsnis numato, kad vairuotojas, eksploatuodamas transporto priemonę, privalo turėti tranzito leidimo pažymėjimą.

11. 2003 m. gruodžio 18 d. Nutarimo Nr. 1116/2003 dėl transporto priemonių registrui teikiamų duomenų (*valtioneuvoston asetus ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista 1116/2003*) 21 straipsnio 2 dalyje išvardijami su tranzito leidimu susiję duomenys, įtraukiami į transporto priemonių registrą, tai yra „pavardė arba pavadinimas, adresas, leidimą turinčio asmens kodas arba įmonės ar asociacijos registracijos numeris, transporto priemonės markė, modelis, gamintojo numeris, registracijos numeris, draudimas, leidimo išdavimo data ir leidimą išdavusi institucija, jo galiojimo trukmė, transporto priemonės paskirtis, su leidimu susiję mokėjimai ir prireikus maršrutas“.

12. Galiausiai Nutarimo 1598/1995 65 straipsnis nustato sankcijas už to paties nutarimo nuostatų nesilaikymą. Jis numato, kad policijos, muitinės ar pasienio apsaugos pareigūnas gali konfiskuoti transporto priemonės registracijos numerius, taip pat tranzito leidimą bei lipdukus ir taip neleisti eksploatuoti transporto priemonės. Policijos, muitinės institucijos ar pasienio apsaugos tarnybos rašytiniu leidimu transporto priemonė, kurios atžvilgiu buvo atlikta tokia konfiskacija, gali būti nuvežta į vietą remontui arba techninei apžiūrai.

13. Taigi Suomijos rezidentas, norėdamas pradėti eksploatuoti kitoje valstybėje narėje nei Suomijos Respublika įregistruotą ir naudojamą transporto priemonę arba dar neįregistruotą transporto priemonę, prieš pradėdamas naudoti savo transporto priemonę, turi arba ją įregistruoti Suomijoje, arba prašyti kompetentingų Suomijos institucijų tranzito leidimo, kuris, kai šios institucijos jį išduoda, leidžia septynias dienas iki įregistravimo eksploatuoti transporto priemonę šioje valstybėje ir kuris šiam laikotarpiui atleidžia nuo atitinkamo mokesčio. Tranzito leidimo reikalavimas taip pat taikomas, kai Suomijos rezidento transporto priemonė per Suomiją tranzitu vyksta į kitą valstybę narę. Negavus tokio leidimo arba pasibaigus jo galiojimo trukmei, transporto priemonę naudoti draudžiama.

III — Ikiteisminė procedūra

14. Gavusi kelis skundus dėl Suomijos teisės aktų ir kompetentingų valdžios institucijų veiksmų, susijusių su tranzito leidimo, reikalaujamo įvežant kitoje valstybėje narėje įregistruotą transporto priemonę, išdavimu, Komisija 2002 m. gegužės 17 d. Suomijos vyriausybei išsiuntė laišką prašydama paaiškinimų dėl nagrinėjamų teisės aktų.

15. Nemanydama, kad Suomijos Respublikos pateikti atsakymai yra pakankami, 2003 m. balandžio 9 d. laišku Komisija jai išsiuntė oficialų pranešimą, kuriame nurodė, kad Suomijos rezidentams, norintiems įvežti kitoje valstybėje narėje įregistruotą transporto priemonę, nustatyta pareiga prašyti tranzito leidimo kertant Suomijos sieną kartu su pareiga perdrausti transporto priemonę Suomijoje, apriboja laisvą prekių judėjimą, o dėl to pažeidžiamas EB 28 straipsnis. Komisija taip pat nurodė, kad tranzito leidimo septynių dienų galiojimo trukmė yra pernelyg trumpa, todėl prieštarauja EB 28 straipsniui.

16. Išnagrinėjusi Suomijos Respublikos atsakymą į oficialų pranešimą, Komisija 2003 m. gruodžio 16 d. laišku pateikė Suomijai pagrįstą nuomonę pagal EB 226 straipsnį.

17. Kadangi Suomijos Respublika pakartojo savo pirmines pastabas ir per terminą, kuris jai buvo nustatytas, nesiėmė priemonių, kad į pagrįstą nuomonę būtų atsižvelgta, Komisija nusprendė pareikšti šį ieškinį.

IV — Šalių reikalavimai ir procesas Teisingumo Teisme

18. Komisija Teisingumo Teismo prašo:

— pripažinti, kad, reikalaudama kitoje valstybėje narėje teisėtai įregistruotų ir naudojamų transporto priemonių atžvilgiu tranzito leidimo, Suomijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 30 straipsnius,

— priteisti iš Suomijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

19. Suomijos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

— atmesti ieškinį,

— priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

20. Po to, kai buvo pasikeista rašytinėmis pastabomis, per 2006 m. lapkričio 9 d. posėdį buvo išklausytos šalių kalbos.

V — Dėl įsipareigojimų neįvykdymo

A — *Šalių argumentų santrauka*

21. Komisija pirmiausia mano, kad EB 28 ir 30 straipsniai draudžia tranzito leidimų tvarką, įtvirtintą Nutarime 1598/1995.

22. Komisija tranzito leidimo procedūrą vertina kaip administracinį teisės aktų nustatytą etapą, einantį prieš pačią transporto priemonės registravimo procedūrą, kai Suomijos rezidentas nori įvežti teisėtai kitoje valstybėje narėje įregistruotą transporto priemonę.

23. Komisijos nuomone, tokio leidimo įvedimas turi kiekybinio importo apribojimo arba lygiaverčio poveikio priemonės EB 28 straipsnio prasme požymių, nes Suomijos rezidentas neturi jokios teisės aktais nustatytos garantijos, kad galės teisėtai kitoje valstybėje narėje įregistruotą transporto priemonę, kurią jis įveža į Suomiją ar kurią tranzitu per Suomiją veža į kitą valstybę, pradėti eksploatuoti Suomijoje.

24. Jos manymu, iš Nutarimo 1598/1995 48 straipsnio formuluotės, be kita ko, matyti, kad tranzito leidimo išdavimas yra paliktas kompetentingų valdžios institucijų diskrecijai, todėl prašymą jį gauti pateikęs asmuo neturi garantijos, kad šis leidimas jam bus išduotas. Tą taip pat įrodo aplinkybė, kad neįmanoma tiksliai sužinoti, pagal kokius kriterijus šis leidimas yra išduodamas.

25. Ji taip pat teigia, jog transporto priemonės valdytojas paprastai turi sustoti Suomijos

pasienyje tam, kad paprašytų tranzito leidimo, ir bet kuriuo atveju tam, kad pateiktų prašymą išduoti šį leidimą, net jei jis pateikiamas iš anksto prieš kertant sieną, transporto priemonę norintis įvežti asmuo turi nuvykti į muitinės įstaigą ir dėl to patiria išlaidų.

26. Komisija pabrėžia, kad atsižvelgiant į Teisingumo Teismo praktiką EB 28 straipsnis bet kuriuo atveju draudžia nacionalinės teisės aktus, kurie palieka galioti, nors ir visiškai formalų, importo licencijos reikalavimą ar kitą panašią procedūrą.

27. Be to, atsakydama į Suomijos vyriausybės argumentus, kuriais tranzito leidimo išdavimą siekiama pateisinti pagrindais, susijusiais su mokestinės kontrolės veiksmingumu, kelių eismo sauga ir transporto priemonių registro atnaujinimu, Komisija teigia, kad, pirma, mokestinės kontrolės veiksmingumas gali būti užtikrintas priemonėmis, kurios mažiau riboja laisvą prekių judėjimą, antra, tranzito leidimų tvarka negali būti pateisinama pagrindais, susijusiais su kelių eismo sauga, būtent dėl to, kad šio leidimo reikalaujama tik Suomijos rezidentams priklausančioms užsienyje įregistruotoms transporto priemonėms. Dėl Suomijos Respublikos argumento, susijusio su būtinybe sužinoti Suomijoje neregistruotų transporto priemonių techninius duomenis, Komisija nurodo, kad pasinaudojimas priemonėmis, numatytomis 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvoje 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų [3], leidžia tokį reikalavimą įvykdyti registracijos, kurią atliko kita valstybė narė, pagrindu.

28. Galiausiai Komisija papildomai teigia, kad jei Teisingumo Teismas nepripažintų įsipareigojimų neįvykdymo, susijusio su tranzito leidimo išdavimu, aptariamo leidimo septynių dienų galiojimo trukmė pati savaime prieštarauja EB 28 ir 30 straipsniams dėl jos trumpumo. Šį vertinimą ji grindžia sprendimu *Cura Anlagen* [4].

29. Šiuo atžvilgiu Komisija savo dublike pabrėžia, kad septynių dienų laikotarpis yra nepakankamas visiems formalumams, reikalingiems registruojant transporto priemonę Suomijoje, atlikti ir atitinkamam mokesčiui sumokėti.

30. Be to, Komisija neįžvelgia priežasčių, dėl kurių Suomijos institucijos negalėtų pakeisti galiojančių teisės aktų taip, kad tvarką, grindžiamą septynias dienas galiojančio tran-

3 — OL L 138, p. 57.

4 — 2002 m. kovo 21 d. Sprendimas (C-451/99, Rink. p. I-3193).

zito leidimo principu, pakeistų teisė naudoti transporto priemonę tris mėnesius iki jos registracijos Suomijoje.

31. Suomijos Respublika pirmiausia nurodo, kad ji prisijungė prie trijų tarptautinių transporto konvencijų (Paryžiaus (1923), Ženevos (1949) ir Vienos (1969)) bei kad šios konvencijos numato, jog Suomijoje naudojama transporto priemonė turi būti įregistruota Suomijoje. Ji taip pat teigia, kad jei nuolatinę gyvenamąją vietą Suomijoje turintis rezidentas nori šioje valstybėje naudoti transporto priemonę, įregistruotą kitoje valstybėje, jis turi tam gauti tranzito leidimą, leidžiantį įvežti šią transporto priemonę, ir atitinkamus lipdukus; laikinieji ar nuolatiniai užsienio valstybinio numerio ženklai nėra laikomi tinkamais tranzito leidimo pakaitais.

32. Greta to, Suomijos Respublika iš esmės teigia, kad tranzito leidimų tvarka, kuri skiriasi nuo pačios transporto priemonių registravimo procedūros, nėra importo apribojimas EB 28 straipsnio prasme.

33. Ji tvirtina, kad, priešingai nei teigia Komisija, tranzito leidimo išdavimas visiškai tiesiogiai nesusijęs su sienos kirtimu. Pagrindinė pareigos gauti leidimą priežastis yra transporto priemonės eksploatavimo pradžia. Todėl tranzito leidimo reikalavimas taikomas vienodai visoms Suomijoje dar neįregistruotoms transporto priemonėms.

34. Ji nurodo ne tik prieinamą tranzito leidimo kainą [5], bet ir šio leidimo gavimo procedūros greitumą ir paprastumą, nes jis išduodamas be išankstinės transporto priemonės techninės apžiūros, o be to, pareiškėjas, pateikdamas prašymą išduoti tranzito leidimą, neprivalo turėti transporto priemonės.

35. Be to, Suomijos Respublika pažymi, kad kompetentingų institucijų diskreciją išduoti tranzito leidimą saisto tranzito leidimo išdavimo sąlygos, todėl šių institucijų sprendimas negali būti pagrįstas savavališku vertinimu, priešingai nei teigia Komisija.

36. Papildomai Suomijos Respublika nurodo, kad tranzito leidimo procedūra yra bet

5 — Remiantis bylos medžiaga, tranzito leidimo kaina yra 14 eurų už transporto priemonę.

kuriuo atveju pateisinama, nes ji yra paprasčiausias būdas užtikrinti mokesčių kontrolės veiksmingumo, transporto priemonių registro atnaujinimo ir kelių eismo saugos palaikymo tikslų įgyvendinimą.

37. Šiuo tikslu ji tvirtina, pirma, kad kai neįregistruota transporto priemonė (Suomijoje) eksploatuojama Suomijos teritorijoje, turi egzistuoti galimybė be klaidos rizikos patikrinti, ar tai yra nuo registracijos mokesčio atleista transporto priemonė, ar transporto priemonė, už kurią šis mokestis turi būti sumokėtas. Tranzito leidimo buvimas Suomijos rezidentams priklausančių transporto priemonių atžvilgiu leidžia patikimai nustatyti transporto priemonės eksploatavimo pradžios datą, nuo kurios skaičiuojama atleisto nuo mokesčio naudojimo trukmė, ir išvengti masinio užsienio numerio ženklus turinčių transporto priemonių patikrinimo kelyje, o tai būtų būtina nesant tranzito leidimo.

38. Antra, ji teigia, kad tranzito leidimų tvarka garantuoja, jog duomenys, susiję su naudojama transporto priemone ir šio leidimo turėtoju, bus pateikti transporto priemonių registrui, o tai yra būtina atsižvelgiant į kelių eismo saugos tikslą. Ji priduria, kad registrui pateikiami duomenys yra reikalingi kelių taisyklių pažeidimo ar avarijos atveju, taip pat siekiant patikrinti transporto priemonių techninius duomenis, kurie turi įtakos kelių eismo saugai. Priešingai nei teigia Komisija nurodydama Direktyvą 1999/37, šie duomenys negali būti tinkamai surinkti vien remiantis valstybės narės, kurioje transporto priemonė jau įregistruota, registru. Nors šios direktyvos 9 straipsnyje nurodoma galimybė pasinaudoti elektroniniu tinklu tarp valstybių narių kompetentingų institucijų, Bendrijoje nėra bendro registro, kuris leistų greitai ir patikimai gauti informaciją apie transporto priemones.

39. Galiausiai Suomijos Respublika mano, kad tranzito leidimo galiojimo trukmė atitinka proporcingumo principą ir todėl neprieštarauja EB 28 ir 30 straipsniams, atsižvelgiant būtent į aptariamo leidimo išdavimo lankstumą ir paprastumą, susijusį su tuo, kad nėra atliekama išankstinė transporto priemonės techninė apžiūra. Be to, galiojimo trukmė pateikus prašymą gali būti pratęsta.

40. Ji priduria, kad septynių dienų galiojimo trukmė labiausiai susijusi su transporto priemonėmis, įvežtomis parduoti, tranzitu vykstančiomis transporto priemonėmis ir transporto priemonėmis, kurios Suomijoje gali būti eksploatuojamos tik trumpą laikotarpį. Suomijos Respublika nurodo, kad kitais atvejais paprastai išduodamas tranzito leidimas, kurio trukmė buvo pratęsta iki trijų mėnesių pagal Nutarimo 1598/1995 48 straipsnio 5 dalį. Vis dėlto ji nurodo, kad

šis pratęstas tranzito leidimas nėra šio ieškinio dalykas.

B — *Vertinimas*

1. Dėl tranzito leidimo reikalavimo

a) Pirminės pastabos

41. Teisingumo Teisme Komisija pirmiausia kaltina Suomijos Respubliką, kad ji neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 30 straipsnius reikalaudama, kad teisėtai įregistruotų ir naudojamų kitoje valstybėje narėje transporto priemonių valdytojai ar savininkai, siekdami pradėti eksploatuoti transporto priemones Suomijoje, prašytų išduoti tranzito leidimą.

42. Prieš įvertinant, ar egzistuoja įsipareigojimų neįvykdymas, kuriuo kaltinama, vertėtų pateikti keturias pirmines pastabas dėl ikiteisminės procedūros ir Teisingumo Teismui pateiktų šalių argumentų.

43. Pirmiausia norėčiau patikslinti, kad šis procesas neturi įtakos Suomijos Respublikos kompetencijai, kuri pripažinta pastarosios nurodytose tarptautinėse konvencijose bei Teisingumo Teismo praktikoje [6], nustatyti pareigą įregistruoti transporto priemones, kurios skirtos nuolat eksploatuoti šios valstybės narės teritorijoje, ir sumokėti atitinkamą mokestį. Komisijos pradėtu procesu tik siekiama, kad būtų pripažinta, jog tranzito leidimo reikalavimas, atskiras nuo reikalavimo, susijusio su transporto priemonių registracija, prieštarauja laisvam prekių judėjimui.

44. Greta to, pažymėtina, kad per ikiteisminę procedūrą Komisija kaltino Suomijos vyriausybę ir dėl to, kad transporto priemonės, kurioms taikoma tranzito leidimo išdavimo procedūra, Suomijoje privalo būti apdraustos

6 — Žr. dėl laisvo darbuotojų judėjimo minėto sprendimo *Cura Anlagen* 41 ir 42 punktus; 2005 m. rugsėjo 15 d. Sprendimą *Komisija prieš Daniją* (C-464/02, Rink. p. I-7929, 75–78 punktai); taip pat žr. dėl steigimosi laisvės 2005 m. gruodžio 15 d. Sprendimą *Nadin ir Nadin Lux* (C-151/04 ir C-152/04, Rink. p. I-11203, 41–43 punktai).

iš naujo. Tačiau pateikdama ieškinį kaip ginčo dalyką ji nurodė tik tranzito leidimo išdavimo ir jo galiojimo trukmės klausimą.

45. Be to, svarbu patikslinti, kad ginčijami Suomijos teisės aktai, kaip juos aiškina šalys, nereikalauja išduoti tranzito leidimo kitoje valstybėje narėje įregistruotoms transporto priemonėms, kurias kitų valstybių narių rezidentai laikinai naudoja Suomijoje turistiniais tikslais. Iš tiesų jie taikomi tik kitoje valstybėje narėje įregistruotoms ir naudojamoms transporto priemonėms, kurių savininkas yra Suomijos rezidentas, taikant Nutarimo 1598/1995 nuostatas.

46. Galiausiai reikia pastebėti, kad Direktyvos 1999/37 dėl transporto priemonių registracijos dokumentų, kuria šalys remiasi Teisingumo Teisme, perkėlimo terminas nebuvo pasibaigęs Komisijos Suomijos Respublikai išsiųstoje pagrįstoje nuomonėje imtis būtinų priemonių nustatyto termino pabaigoje [7]. Tačiau, kaip žinoma, įsipareigojimo neįvykdymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į padėtį valstybėje narėje pagrįstoje nuomonėje nustatyto termino pabaigoje [8]. Nagrinėjamu atveju tuo metu, tai yra 2004 m. vasario 19 d., Bendrijos lygmeniu nebuvo jokios bendros ar suderintos taisyklės, reglamentuojančios kitoje valstybėje narėje įregistruotų ir naudojamų transporto priemonių eksploatavimo pradžią valstybėse narėse, kurios pažeidimu Komisija galėtų kaltinti Suomijos Respubliką.

47. Esant tokiai situacijai ir nesant bendrų ir suderintų taisyklių, valstybės narės vis tiek privalo nepažeisti pagrindinių laisvių, numatytų EB sutartyje, įskaitant laisvą prekių judėjimą [9].

48. Taigi reikia patikrinti, ar Komisija yra teisi teigdama, kad Suomijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 ir 30 straipsnius, reikalaudama tranzito leidimo kitoje valstybėje narėje įregistruotų ir naudojamų transporto priemonių atžvilgiu Nutarime 1598/1995 numatytomis sąlygomis.

7 — Iš tiesų pagal Direktyvos 1999/37 8 straipsnį valstybės narės priima priemones, kurios įgyvendina šią direktyvą, iki 2004 m. birželio 1 d., o terminas, kuris Suomijos Respublikai buvo nustatytas pagrįstoje nuomonėje imtis būtinų priemonių, pasibaigė 2004 m. vasario 19 dieną.

8 — Žr. būtent 2001 m. spalio 11 d. Sprendimą *Komisija prieš Austriją* (C-110/00, Rink. p. I-7545, 13 punktas); 2005 m. birželio 2 d. Sprendimą *Komisija prieš Liuksemburgą* (C-266/03, Rink. p. I-4805, 36 punktas) ir 2006 m. Sprendimą *Komisija prieš Liuksemburgą* (C-49/06, nepaskelbta Rinkinyje, 6 punktas).

9 — Žr. šiuo tikslu 2003 m. gegužės 8 d. Sprendimą *ATRAL* (C-14/02, Rink. p. I-4431, 58 punktas).

49. Atliekant šį tyrimą reikia nustatyti, ar nagrinėjami nacionalinės teisės aktai yra kliūtis laisvam prekių judėjimui, kurį draudžia EB 28 straipsnis, ir, jei atsakymas būtų teigiamas, ar kliūtis gali būti pateisinama.

b) Dėl kliūties laisvam prekių judėjimui egzistavimo

50. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką, kiekybiniam importo apribojimui lygiaverčio poveikio priemonės, kurias draudžia EB 28 straipsnis, yra visos valstybės nustatytos priemonės, galinčios tiesiogiai ar netiesiogiai, realiai ar potencialiai apriboti Bendrijos vidaus prekybą [10].

51. Taigi, net jei nacionalinės priemonės tikslas nėra reglamentuoti prekių mainus tarp valstybių narių, lemiamas elementas yra jos esamas arba galimas poveikis Bendrijos vidaus prekybai.

52. Be to, nesant valstybių narių teisės aktų suderinimo lygiaverčio poveikio, priemonės gali būti nacionalinės taisyklės, kurios taikomos vienodai visoms prekėms, nebent jos turi vienodą poveikį ir *de jure*, ir *de facto* nacionalinėms prekėms ir prekėms iš kitų valstybių narių [11].

53. Nagrinėjamu atveju, mano nuomone, Nutarimo 1598/1995 nuostatos turi nevienodą poveikį ir *de jure*, ir *de facto* transporto priemonių iš kitų valstybių narių eksploatavimo pradžiai, taigi ir prekybai.

54. Perskaičius šias nuostatas aišku, kad pareigos gauti tranzito leidimą priežastis yra ne Suomijos sienos kirtimas, o eksploatavimo pradžia Suomijoje. Taigi galima būtų laikyti, kaip teigia Suomijos vyriausybė, kad šios nuostatos iš esmės vienodai taikomos visoms (Suomijos rezidentų) transporto priemonėms, kurios dar nėra įregistruotos Suomijoje.

55. Tačiau *de jure* pagal jas keliamas tranzito leidimo reikalavimas, tai yra ta pati išankstinio leidimo procedūra taikoma skirtingose situacijose esančių transporto priemonių eksploatavimo pradžiai.

10 — Žr. būtent 1974 m. liepos 11 d. Sprendimą *Dassonville* (8/74, Rink. p. 837, 5 punktas); 1993 m. lapkričio 24 d. Sprendimą *Keck ir Mithouard* (C-267/91 ir C-268/91, Rink. p. I-6097, 16 punktas) ir 2006 m. rugsėjo 14 d. Sprendimą *Alfa Vita Vassilopoulos ir Carrefour Marinopoulos* (C-158/04 ir C-159/04, Rink. p. I-8135, 15 punktas).

11 — Žr. būtent 1979 m. vasario 20 d. Sprendimą *Rewe-Zentral*, vadinamąjį *Cassis de Dijon* (120/78, Rink. p. 649, 6, 14 ir 15 punktai), ir minėto sprendimo *Keck ir Mithouard* 15 ir 16 punktus.

56. Tuo tikslu priminsiu, kad, pagal Nutarimo 1598/1995 formuluotę, tranzito leidimo reikalavimas yra taikomas ir transporto priemonėms, kuriomis prekiaujama Suomijoje, dar neturinčioms *jokios* registracijos, ir priemonėms, kurios jau yra įregistruotos ir naudojamos kitoje valstybėje narėje.

57. Nors transporto priemonių, kuriomis prekiaujama Suomijoje ir kurios apskritai nebuvo įregistruotos, atžvilgiu tokį reikalavimą galima suprasti, nes būtent tuo siekiama joms suteikti techninį patvirtinimą, kad būtų leista jas laikinai eksploatuoti Suomijos keliuose, neleistina, išskyrus pateisinimą, nustatyti pareigą gauti tokį leidimą jau įregistruotoms ir naudojamoms kitoje valstybėje narėje transporto priemonėms, nes taip dubliuojama jų registracija, kuri jau užtikrina, kad transporto priemonės turi techninius duomenis, kurių reikalaujama, ir yra tinkamos būti laisvai eksploatuojamos Bendrijoje bent jau laikinai.

58. Galiausiai ši situacija, mano nuomone, yra panaši į atvejus, kai Teisingumo Teismas nusprendė, kad nacionalinės nuostatos, pagal kurias prekės, kurios teisėtai pagamintos ir kuriomis prekiaujama valstybėje narėje, turi būti tikrinamos taip pat, kaip ir prekės, kurios kitoje valstybėje narėje į rinką teikiamos pirmąkart, ir pastarojoje iš anksto patvirtintos, yra kiekybiniams importo apribojimams lygiavertės priemonės EB 28 straipsnio prasme [12].

59. *Iš tiesų* Nutarimo 1598/1995 nuostatos gali atgrasyti Suomijos rezidentus pirkti transporto priemones kitose valstybėse narėse siekiant jas įvežti ir naudoti Suomijoje dėl veiksmų, kurie susiję su tranzito leidimo išdavimu, ir dėl to, kad pasibaigus šiam leidimui transporto priemonės negalima naudoti.

60. Be to, tai, kad Nutarimo 1598/1995 48 straipsnyje paminėtos institucijos turi nors ir ne absoliučius, tačiau bet kuriuo atveju diskrecinius įgaliojimus išduoti aptariamą leidimą, juo labiau pateisina tranzito leidimo vertinimą kaip lygiaverčio poveikio priemonę EB 28 straipsnio prasme, nes, kaip nurodo Komisija, nėra jokios garantijos, kad kitoje valstybėje narėje jau įregistruotos transporto priemonės gaus tokį leidimą.

61. Šis vertinimas, mano nuomone, taikomas ir transporto priemonėms, kurios skirtos paprasčiausiai tranzitu pervažiuoti Suomijos teritoriją ir kurių savininkams taip pat keliamas reikalavimas gauti tranzito leidimą.

12 — Žr. minėto sprendimo *ATRAL* 62 punktą ir cituotą teismų praktiką.

62. Atsižvelgiant į tai, kas buvo pasakyta, manau, kad Komisija yra teisi teigdama, jog Suomijos tranzito leidimų tvarka sudaro kliūtį laisvam prekių judėjimui, kurią draudžia EB 28 straipsnis.

65. Nesant suderinimo Bendrijos lygmeniu, valstybės narės turi nustatyti savo neekonominių interesų apsaugos lygį, kurio jos ketina siekti. Tačiau jos turi įrodyti, kad jų teisės aktai yra reikalingi įgyvendinant nustatytą tikslą ir kad jie taip pat proporcingi aptariamam tikslui.

c) Dėl galimų kliūties pateisinimų

66. Šioje byloje Suomijos Respublika teigia, kad tranzito leidimų tvarka pateisinama pagrindais, susijusiais su kelių eismo sauga ir mokestinės kontrolės veiksmingumu. Ji taip pat remiasi transporto priemonių registro tvarkymu ir atnaujinimu, nepatikslindama, ar tai yra savarankiškas pateisinimo pagrindas, ar jį apima minėti pagrindai.

63. Dabar reikia patikrinti, ar ši priemonė, nepaisant jos ribojamojo poveikio Bendrijos vidaus prekybai, gali būti pateisinama vienu iš EB 30 straipsnyje išvardytų bendrojo intereso pagrindų arba vienu iš Teisingumo Teismo praktikoje suformuluotų privalomųjų reikalavimų.

67. Pažymėtina, kad dėl kelių eismo saugos Teisingumo Teismas jau pripažino, jog toks pateisinimas kyla iš EB 30 straipsnio [15] ir kad jis taip pat yra privalomasis bendrojo intereso pagrindas teismo praktikos prasme [16]. Dėl mokestinės kontrolės veiksmingumo buvo pripažinta, kad šis pateisinimo motyvas kyla iš privalomųjų reikalavimų, kurie pripažinti Teisingumo Teismo praktikoje [17]. Man neatrodo, kad transporto priemonių

64. Teisingumo Teismas siaurai aiškina išimtis, numatytas EB 30 straipsnyje, kurios visos yra susijusios su neekonominiais interesais [13], ir patikslina, jog tam, kad pateisinimas būtų galimas, reikia patikrinti, ar nagrinėjama priemonė nepažeidžia proporcingumo principo [14].

13 — Žr. šia prasme 1998 m. balandžio 28 d. Sprendimą *Decker* (C-120/95, Rink. p. I-1831, 39 punktas).

14 — Žr. kaip pavyzdį 2000 m. spalio 12 d. Sprendimą *Snellers* (C-314/98, Rink. p. I-8633, 55–56 punktai ir cituota teismo praktika).

15 — 1987 m. birželio 11 d. Sprendimas *Gofette ir Gilliard* (406/85, Rink. p. 2525, 7 punktas).

16 — Minėto sprendimo *Cura Anlagen* 59 punktas ir 2006 m. vasario 23 d. Sprendimas *Komisija prieš Suomiją* (C-232/03, nepaskelbta Rinkinyje, 52 punktas).

17 — Žr. būtent minėto sprendimo *Cassis de Dijon* 8 punktą ir 1987 m. kovo 12d. Sprendimą *Komisija prieš Graikiją* (176/84, Rink. p. 1193, 25 punktas).

registro tvarkymui ir atnaujinimui būdinga savarankiška funkcija, kuri galėtų pati savaime pateisinti laisvo prekių judėjimo apribojimą. Vis dėlto jis gali būti nagrinėjamas atliekant kitų dviejų pateisinimo pagrindų, kuriuos pateikė Suomijos Respublika, vertinimą.

70. Šis argumentas manęs neįtikina.

68. Atliekant šį vertinimą reikia nustatyti, ar valstybė narė įrodė, kad apribojimai yra tinkami tikslų, kurių siekiama, įgyvendinimui užtikrinti ir neviršija to, kas yra reikalinga jiems pasiekti [18].

71. Pirmiausia Suomijos Respublika nurodo kelių eismo saugos pateisinimą remdamasi vien duomenų, susijusių su transporto priemonių techniniais duomenimis ir jų savininkais, įtraukimo į registrą svarba, neįrodydama, kad tranzito leidimų išdavimo procedūra yra būtina tokiems duomenims gauti.

i) Dėl kelių eismo saugos

69. Iš esmės Suomijos Respublika teigia, kad tranzito leidimo reikalavimas leidžia surinkti duomenis, susijusius konkrečiai su transporto priemonės techniniais duomenis ir jos savininku, kurie, įtraukti į Suomijos transporto priemonių registrą, yra reikalingi kelių eismo saugos tikslui pasiekti.

72. Tačiau aišku, kad transporto priemonių registro tvarkymas ir duomenų, kurie į jį įtraukti, atnaujinimas gali būti atskirtas nuo tranzito leidimo išdavimo procedūros. Taigi ši procedūra ir kelių eismo saugos kontrolės tikslo, kuriuo remiamasi, nėra susiję. Be to, Teisingumo Teismas, kai Suomijos Respublika rėmėsi kelių eismo sauga laisvo darbuotojų judėjimo pažeidimui pateisinti, jau nurodė, kad kadangi visos valstybės narės turi transporto priemonių registracijos sistemą, atrodo, įmanoma nustatyti ir transporto priemonės savininką ir jos techninius duomenis, nepaisant to, kokioje valstybėje ji yra įregistruota [19].

18 — Žr. minėto sprendimo *ATRAL* 64 punktą ir cituotą teismo praktiką.

19 — Minėto sprendimo *Komisija prieš Suomiją* 51 punktas.

73. Antra, man atrodo, jog tam, kad pateisinimas, grindžiamas kelių eismo saugos palaikymu, būtų priimtinas, reikia, kad tranzito leidimo išdavimas būtų susijęs su transporto priemonės techninė apžiūra. Tačiau šiuo atžvilgiu pirmiausia pažymėtina, kad Suomijos Respublikos nesiremia tokia sąsaja [20]. Be to, tokios apžiūros galėtų būti reikalaujama tik laikantis 1996 m. gruodžio 20 d. Tarybos direktyvos 96/96/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninę apžiūrą, suderinimo [21] nuostatų. Ši direktyva nurodo registracijos procedūrą ir konkrečiai numato, kad kai vienoje valstybėje narėje buvo atlikta transporto priemonės techninė apžiūra, visos kitos valstybės narės pripažįsta tokiu atveju išduotą pažymą, nedraudžiant joms reikalauti papildomų patikrinimų siekiant registruoti jų teritorijoje, su sąlyga, kad tokia pažyma neapima šių patikrinimų [22].

74. Trečia, reikia pripažinti, kad ne Suomijos rezidentams priklausančios transporto priemonės gali būti laisvai eksploatuojamos šioje valstybėje, prieš tai joms neišdavus tranzito leidimo. Tai rodo, kad nagrinėjama priemonė negali pasiekti tikslo užtikrinti kelių eismo saugą, nebent būtų daroma prielaida, kad tik Suomijos rezidentams priklausančios kitose valstybėse narėse įregistruotos priemonės yra pavojingos [23], o tai atrodo neįtikėtina ir to Suomijos vyriausybė neteigia.

75. Atsižvelgiant į tai, kas buvo pasakyta, manau, kad tranzito leidimas, numatytas nagrinėjamuose Suomijos teisės aktuose, negali būti pateisintas pagrindais, susijusiais su kelių eismo sauga.

ii) Dėl mokestinės kontrolės veiksmingumo

76. Suomijos Respublika tvirtina, kad ji taiko principą, kurį Teisingumo Teismas pripažino minėtame sprendime *Cura Anlagen*, kad gyvenamosios vietos valstybė turi kompetenciją transporto priemonių apmokestinimo srityje, iš kurio ji taip pat kildina kompetenciją nustatyti tokio apmokestinimo išimtis. Todėl reikėtų pripažinti, kad tranzito leidimo reikalavimas, kuris nustatytas kaip laikina pareigos mokėti registracijos mokestį išimtis, priklauso Suomijos Respublikos mokestinei kompetencijai.

20 — Žr. Suomijos Respublikos dubliko 16 punktą.

21 — OL L 46, 1997, p. 1.

22 — Žr. Direktyvos 96/96 3 straipsnio 2 dalį. Taip pat žr. minėto sprendimo *Cura Anlagen* 62 punktą ir minėto sprendimo *Komisija prieš Suomiją* 52 punktą.

23 — Tai yra transporto priemonės, kurios skirtos nuolat eksploatuoti Suomijoje ir kurios tik tranzitu per Suomiją vyksta į kitą valstybę.

77. Šie argumentai leidžia suprasti priežastis, dėl kurių Suomijos vyriausybė teigia, kad tranzito leidimu sudaryta galima kliūtis pateisinama mokestinės kontrolės veiksmingumo pagrindais. Ji aiškina, kad tranzito leidimo paskirtis yra atskirti transporto priemones, kurių naudojimas atleistas nuo mokesčio, nuo priemonių, už kurias registracijos mokestis sumokėtas, nes duomenys, susiję su aptariamo leidimo turėtoju ir transporto priemone, yra įtraukti į transporto priemonių registrą ir tokios transporto priemonės turi lipdukus.

78. Kaip jau pažymėjau, mokestinės kontrolės veiksmingumas yra vienas iš privalomųjų bendrojo intereso reikalavimų, kurie pripažinti Teisingumo Teismo praktikoje. Vis dėlto reikia patikrinti, ar tranzito leidimo reikalavimas yra reikalingas ir proporcingas šiam tikslui pasiekti.

79. Nustatant nagrinėjamos priemonės reikalingumą, tai yra, ar ji gali patenkinti numatytą tikslą, mano atrodo, galima atskirti, pirma, Suomijos rezidentams priklausančių transporto priemonių, kurios skirtos nuolat eksploatuoti Suomijoje ir dėl to turi būti įregistruotos šioje valstybėje, atvejį ir Suomijos rezidentams priklausančių transporto priemonių, kurios tik tranzitu per Suomiją vyksta į kitą valstybę narę, atvejį.

80. Pirmuoju atveju nagrinėjami nacionalinės teisės aktai gali atsakyti į susirūpinimą mokestine kontrole, nes jie pagal transporto priemonių registrą ir ant jų priklijuotą lipduką leidžia patikrinti, kurios transporto priemonės yra laikinai atleistos nuo registracijos mokesčio ir kurių savininkai, pasibaigus tranzito leidimo galiojimui, turi sumokėti registracijos mokestį.

81. Priešingai, antruoju atveju man atrodo, kad tranzito leidimo reikalavimas neatitinka mokestinės kontrolės veiksmingumo tikslo, nes jis taikomas transporto priemonėms, kurios nėra skirtos įregistruoti Suomijoje.

82. Kalbant apie nagrinėjamos priemonės proporcingumą atsižvelgiant į tikslą, kurio ja siekiama (klausimą, kuris turi būti išnagrinėtas tik dėl pirmojo atvejo, numatyto šios išvados 80 punkte), taip pat manau, kad šis tikslas gali būti pasiektas mažiau laisvą valstybių narių tarpusavio prekybą apribojančia priemone.

83. Iš tiesų manau, kad galima teigti, kaip ir daro Komisija, jog mokestinės kontrolės tikslas gali būti pasiektas, pavyzdžiui, įvedant privalomo išankstinio pranešimo privataus asmens iniciatyva tvarką ir nustatant atitinkamas sankcijas, jei šis administracinis for-

malumas būtų neįvykdytas. Duomenys, kurie būtų pateikiami Suomijos institucijoms išankstiniame pranešime, leistų atnaujinti tinkle naudojamų transporto priemonių registrą elektroniniu būdu ir tiksliai nustatyti datą, nuo kurios prasidėjo atleistas nuo mokesčio naudojimas. Šis išankstinis pranešimas vis dėlto nesukliudytų Suomijos institucijoms numatyti pagrįstą atleisto nuo mokesčio naudojimo laikotarpį, skaičiuojamą nuo išankstinio pranešimo apie eksploatacijos pradžią datos.

84. Be to, pastebėtina, kad privačių asmenų savarankiški veiksmai atliekant šį savanorišką pranešimą atitiktų dabartinius atitinkamų asmenų veiksmus prašant tranzito leidimo. Vis dėlto, priešingai nei teigė Suomijos vyriausybė per teismo posėdį, išankstinis pranešimas negali būti tapatinamas su tranzito leidimu. Pirma, toks pranešimas neturi poveikio laisvo transporto priemonių judėjimo principui, o tranzito leidimai grindžiami išankstinio leidimo prieš eksploatuojant, kurio nesant transporto priemonę draudžiama eksploatuoti, tvarkos logika. Antra, kaip tą pabrėžiau šios išvados 60 punkte, tranzito leidimą išduoda kompetentingos Suomijos institucijos savo nuožiūra, o pagal išankstinio pranešimo tvarką jos turėtų apsiriboti tik duomenų, susijusių su transporto priemone ir jos savininku ar valdytoju, įregistravimu šiuo tikslu numatytame registre.

85. Kalbant apie Suomijos vyriausybės pateiktus prieštaravimus dėl galimų sunkumų, susijusių su masinio patikrinimo keliuose įvedimu, kuris taptų būtinas panaikinus tranzito leidimo reikalavimą, pirmiausia reikia pažymėti, kad valstybės narės galimos vidinės organizavimo problemos nepateisina labiau apribojančių Bendrijos vidaus prekybą priemonių nustatymo. Greta to, pastebėtina, kad sukūrus transporto priemonių registro elektroninio tinklą visose kompetentingose institucijose, būtų galima patenkinti reikalavimą nustatyti transporto priemones, kurios turėtų būti įregistruotos Suomijoje, ir tuomet nebūtų reikalo atlikti masinio transporto priemonių, įregistruotų užsienyje, patikrinimo. Be to, kaip per teismo posėdį patvirtino Suomijos Respublika, toks tinklas jau sukurtas.

86. Galiausiai reikia pridurti, kad patikrinimo keliuose problema, kurią iškėlė Suomijos Respublika, iškyla ir taikant dabartinę tranzito leidimų tvarką bei yra susijusi su Suomijos rezidentų, kurie neprašė šio leidimo, atvejais. Todėl galima teigti, kad išankstinio pranešimo tvarka, kuri yra mažiau apribojanti nei tranzito leidimų tvarka, galėtų padidinti rezidentų, kurie Suomijos institucijose atlieka reikalaujamų duomenų registraciją, skaičių ir atitinkamai atvejai, kai tvarka galėtų būti apeinama, taptų retesni ir jiems beliktų taikyti patikrinimą keliuose.

87. Taigi atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, manau, kad tranzito leidimas, numatytas Nutarime 1598/1995, nėra mokestinės kontrolės veiksmingumo tikslui, kurio siekia Suomijos Respublika, proporcinga priemonė.

88. Todėl iš esmės siūlau patenkinti Komisijos pareikštą ieškinį dėl įsipareigojimų neįvykdymo.

2. Dėl tranzito leidimo galiojimo trukmės

89. Reikia priminti, kad Komisija papildomai mano, kad, jei Teisingumo Teismas pripažintų, jog tranzito leidimo reikalavimas yra pateisinamas, tranzito leidimo septynių dienų galiojimo trukmė pati savaime prieštarauja EB 28 ir 30 straipsniams dėl jos trumpumo.

90. Suomijos Respublika prieštarauja šiam argumentui teigdama, jog tranzito leidimo septynių dienų galiojimo trukmė yra pakankama, kad nagrinėjamų transporto priemonių savininkai galėtų atlikti reikalaujamus transporto priemonių registravimo veiksmus.

91. Kadangi, kaip jau nurodžiau, manau, kad tranzito leidimo reikalavimas pats savaime yra kliūtis laisvam prekių judėjimui, kuri negali būti pateisinamas tikslais, kurių siekia Suomijos Respublika, akivaizdu, kad klausimas, susijęs su aptariamo leidimo galiojimo trukme, yra perteklinis. Taigi tik papildomai ir tik jei Teisingumo Teismas neatsižvelgtų į pirmiau pateiktus pasiūlymus, aš nagrinėju šį aspektą.

92. Šiuo tikslu iš esmės turėtų būti vertinamas septynių dienų terminas, kuris, pagal Nutarimo 1598/1995 48 straipsnio 3 dalies formuluotę, yra pagrindinis tranzito leidimo galiojimo terminas, nevertinant trijų mėnesių termino, kuris yra išimtis, numatyta to paties straipsnio 5 dalyje, ir kuris nėra Komisijos ieškinio dalykas.

93. Reikia priminti, kad pasibaigus septynių dienų galiojimo terminui, transporto priemonės turėtojas turi ją įregistruoti arba, jei to nepadaro, savo transporto priemonės nenaudoti.

94. Šis teiginys tranzito leidimo galiojimo terminą leidžia prilyginti terminui, per kurį privatus asmuo turi įregistruoti savo transporto priemonę.

95. Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad net ir nesant tam tikrą sritį reglamentuojančių Bendrijos teisės aktų, valstybės narės negali nustatyti tokio trumpumo termino, dėl kurio neįmanoma ar ypač sudėtinga laikytis nustatytų pareigų atsižvelgiant į formalumus, kurie turi būti atlikti [24].

96. Nagrinėjamu atveju, atsižvelgiant į formalumus, kurie reikalingi transporto priemonės registracijai Suomijoje atlikti, įskaitant Suomijos mokesčių institucijų sprendimą dėl mokėtino registracijos mokesčio dydžio, kuris, kaip pati Suomijos Respublika pripažįsta, paprastai negali būti priimtas per septynių dienų terminą, Nutarimo 1598/1995 48 straipsnio 3 dalyje numatytas terminas atrodo pernelyg trumpas ir akivaizdžiai viršija tai, kas reikalinga Suomijos teisės aktų siekiamiems tikslams pasiekti.

97. Šiuo atžvilgiu tai, kad Suomijos Respublika laikinai, nuo 2004 m. sausio 1 d., priėmė naują Nutarimo 1598/1995 48 straipsnio 5 dalį siekdama išimties būdu pratęsti septynių dienų terminą iki trijų mėnesių, rodo, kad ji mano, jog ilgesnis nei septynių dienų terminas gali taip pat veiksmingai padėti pasiekti tikslus, kurių ji siekia.

98. Atsižvelgiant į tai, kas buvo pasakyta, siūlau nuspręsti, kad tranzito leidimo septynių dienų galiojimo terminas yra neproporcingas.

99. Taigi, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad tranzito leidimo reikalavimas yra pateisinamas, siūlau jam papildomai pripažinti, kad Suomijos Respublika, Nutarimu 1598/1995 numatydama aptariamo leidimo septynių dienų galiojimo terminą, neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 straipsnį.

VI — Dėl išlaidų

100. Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to prašė. Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš Suomijos Respublikos ir pastaroji, mano nuomone, pralaimėjo bylą, manau, kad ji turi padengti išlaidas.

24 — Minėto sprendimo *Cura Anlagen* 46 punktas.

VII — Išvada

101. Atsižvelgdamas į visus šiuos svarstymus Teisingumo Teismui siūlau:

— pripažinti, kad reikalaudama kitoje valstybėje narėje teisėtai įregistruotų ir naudojamų transporto priemonių atžvilgiu tranzito leidimo, kaip tai numatyta 1995 m. gruodžio 18 d. Nutarime dėl transporto priemonių įregistravimo (*asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 1598/1995*), Suomijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 28 straipsnį.

— priteisti iš Suomijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.