

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

20 септември 2007 година\*

По дело C-297/05

с предмет иск за установяване на неизпълнение, предявен на основание член 226 ЕО на 22 юли 2005 г.,

**Комисия на Европейските общности**, за която се явяват г-н M. van Beek и г-жа D. Zijlstra, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

ищец,

срещу

**Кралство Нидерландия**, за което се явяват г-жа H. G. Sevenster и г-н D. J. M. de Grave, в качеството на представители,

ответник,

\* Език на производството: нидерландски.

ПОДПОМАГАНО ОТ

**Република Финландия**, за която се явява г-жа E. Bygglin, в качеството на представител, със съдебен адрес в Люксембург,

встъпила страна,

**СЪДЪТ** (първи състав),

състоящ се от: г-н P. Jann, председател на състав, г-н R. Schintgen, г-н A. Tizzano, г-н M. Ilešič (докладчик) и г-н E. Levits, съдии,

генерален адвокат: г-жа E. Sharpston,  
секретар: г-жа M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 22 март 2007 г.,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

### **Решение**

- 1 С исковата си молба Комисията на Европейските общности иска от Съда да установи, че като подлага на преглед регистрираните преди това в друга

държава-членка превозни средства с цел идентифицирането им, както и на преглед за проверка на техническата изправност на общото им състояние, преди да бъдат регистрирани в Нидерландия, Кралство Нидерландия не е изпълнило задълженията си по членове 28 ЕО и 30 ЕО.

## Правна уредба

### *Общностна правна уредба*

- 2 Тридесет и трето съображение от Директива 96/96/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 година за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 46, 1997 г. стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 113) предписва:

„[...] като има предвид, че с оглед на очаквания ефект на настоящата директива върху въпросния сектор и в светлината на принципа на субсидиарност предвидените в настоящата директива общностни мерки са необходими за постигане на хармонизиране на правилата за извършване на проверки на техническата изправност, за предотвратяване на нарушаване на техническата изправност, за предотвратяване на нарушаване на конкуренцията между пътните превозвачи и за гарантиране на правилна проверка и поддръжка на превозните средства; като има предвид, че тези мерки не могат да бъдат напълно постигнати със самостоятелни действия на държавите-членки“.

- 3 Член 1, параграф 1 от Директива 96/96 предвижда:

„Във всяка държава-членка моторните превозни средства, които са регистрирани в тази държава, и техните ремаркета и полуремаркета преминават през периодични прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с настоящата директива, и по-специално приложения I и II към нея“.

4 Член 3, параграфи 1 и 2 от тази директива разпорежда:

„1. Държавите-членки предприемат такива мерки, каквито считат за необходими, за да може да се докаже, че моторното превозно средство е преминало проверка за техническа изправност, отговаряйки най-малко на разпоредбите на настоящата директива.

За тези мерки се уведомяват другите държави-членки и Комисията.

2. Всяка държава-членка на същото основание, както, ако тя самата е издала удостоверение, признава удостоверение, издадено в друга държава-членка в уверение на това, че дадено моторно превозно средство, регистрирано на територията на друга държава, заедно с неговото ремарке или полуремарке са преминали проверка на техническата изправност, отговаряйки най-малко на разпоредбите на настоящата директива“.

5 Член 5 от въпросната директива уточнява:

„Независимо от разпоредбите на приложения I и II, държавите-членки могат:

- да определят по-рано датата за първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност и по целесъобразност да подложат превозното средство на проверка преди регистрация,
- да съкратят интервала между два последователни задължителни прегледа за проверка на техническата изправност,

- да направят задължителна проверката на незадължително оборудване,
  
- да увеличат броя на подлежащите на проверка елементи,
  
- да разширят изискването за периодична проверка на техническата изправност и за други категории превозни средства,
  
- да предпишат специални допълнителни проверки,
  
- да изискват за регистрираните на тяхна територия превозни средства по-високи минимални стандарти за спирачна ефективност, отколкото посочените в приложение II, и могат да включат преглед за проверка на техническата изправност за моторни превозни средства с по-тежко натоварване при условие, че тези изисквания не надвишават изискванията за първоначално одобрение на типа на превозното средство.“

6 Член 11, параграф 1 от Директива 96/96 гласи:

„Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 9 март 1998 г. Те незабавно информират Комисията за това.

[...]“

- 7 Трето, шесто и девето съображение от Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 година относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, стр. 57; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 7, стр. 74) гласят следното:

„(3) [...] хармонизирането на формата и съдържанието на свидетелството за регистрация ще улесни неговото разбиране и ще допринесе по този начин за свободното движение по пътищата на територията на друга държава-членка на превозни средства, регистрирани в държава-членка;

[...]

(6) [...] хармонизирането на свидетелствата за регистрация ще улесни повторното въвеждане в експлоатация на превозните средства, които преди това са били регистрирани в друга държава-членка, и ще допринесе за по-доброто функциониране на вътрешния пазар;

[...]

(9) [...] за да се улеснят тези проверки, предназначени специално за борба срещу измамите и нелегалната търговия с крадени превозни средства, е уместно да се установи тясно сътрудничество между държавите-членки на основата на ефективен обем на информация“.

- 8 Член 2, буква б) от Директива 1999/37 определя регистрацията на превозно средство като административно разрешение за въвеждане в експлоатация по пътищата на превозно средство, включително идентификацията на последното и издаването на регистрационен номер.

9 Член 4 от тази директива предвижда:

„За целите на настоящата директива, свидетелство за регистрация, издадено от държава-членка, се признава от другите държави-членки за идентифициране на превозното средство при международен трафик или за неговата пререгистрация в друга държава-членка“.

10 Член 8, параграф 1 от въпросната директива гласи:

„Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 1 юни 2004 г. Те незабавно информират Комисията за това.

[...]“

#### *Национална правна уредба*

11 Член 36, параграфи 1 и 2 и членове 42—61 от Закона за движението по пътищата (Wegenverkeerswet) от 21 април 1994 година (Stb. 1994, № 475, наричан по-нататък „Wegenverkeerswet“), както и глава 4, членове 17—40а от Наредбата за свидетелствата за регистрация (Kentekenreglement) от 6 октомври 1994 година (Stb. 1994, № 760, наричана по-нататък „Kentekenreglement“), уреждат процедурата за регистрация на превозни средства и за издаване на свидетелства за регистрация.

12 Членове 42—46 от *Wegenverkeerswet* се отнасят до вписването на регистрационните номера. Въпросният член 42, параграфи 2 и 3 предвижда:

„2. В рамките [на регистъра на регистрационните номера] *Rijksdienst voor Wegverkeer* [служба за движението по пътищата, наричана по-нататък „RDW“] обработва данните за моторните превозни средства и ремаркета, на които е даден регистрационен номер, името на притежателя на този номер и данните за други моторни превозни средства и ремаркета.

3. Събирането на споменатите във втори параграф данни се извършва по следните причини:

- а) за добро изпълнение на този закон и за поддържането на установени от или по силата на този закон правила или
  
- б) за добро изпълнение на законите за облагане на моторните превозни средства [*Wet op de motorrijtuigenbelasting*] от 1994 г., за облагане на частните автомобили и мотоциклети [*Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen*] от 1992 г., за гражданската отговорност за моторните превозни средства [*Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen*], за мобилността и достъпността, както и на други нормативни актове за моторните превозни средства и ремаркетата и за поддържането на установени от или по силата на тези разпоредби правила.“

- 13 Свидетелството за регистрация, уредено с глава 4, членове 17—40а от Kentekenreglement, се състои от две части — I и II, от които първата съдържа техническите данни за превозното средство (част IA) и данните за самоличността на собственика или държателя на превозното средство (част IB), а втората — необходимите при промяна на собственика данни.
- 14 Във връзка с първото издаване на свидетелство за регистрация от две части член 25, параграф 1 от Kentekenreglement предписва:

„Собственикът или държателят на превозно средство, за което той иска за първи път да се издаде свидетелство за регистрация от две части, предоставя превозното средство на разположение на RDW за преглед и иска да получи от тази служба свидетелство за регистрация, като предоставя удостоверение за легитимация като определеното с министерско постановление.“

- 15 Член 25b от Kentekenreglement предвижда, че за регистрацията в Нидерландия е необходимо да се представи свидетелството за регистрация, получено преди това в друга държава-членка. Параграфи 2 и 3 от този член предвиждат:

„2. Издаването [на свидетелство за регистрация в Нидерландия] се отказва, ако част II от свидетелството за регистрация, при условие че е издадена, липсва.

3. По изключение и в отклонение от параграф 2 RDW може да издаде свидетелство за регистрация, ако компетентните власти на държавата-членка, в която преди това превозното средство е било регистрирано, писмено или по електронен път потвърдят, че заявителят има право да регистрира превозното средство в друга държава-членка.“

- 16 По силата на членове 26—30 от Kentekenreglement при продажба между частноправни субекти в Нидерландия не е необходимо да се извършва проверка за идентифицирането на превозното средство, когато техническите данни за превозното средство в част IA от свидетелството за регистрация са вече вписани в регистъра, и RDW издава на новия собственик свидетелство за регистрация, което съдържа само част IB.
- 17 Нидерландската правна уредба предвижда четири различни процедури за регистрация на превозни средства.
- 18 Според процедура № 1 новите, все още неупотребявани превозни средства, които имат одобрение на типа превозно средство в Нидерландия или в Общността, получават свидетелство за регистрация обикновено посредством одобрено от RDW предприятие. Това одобрено предприятие може да поиска направо пред RDW да се издаде свидетелство за регистрация, без да се провежда специален преглед за проверка на техническата изправност на общото състояние на превозното средство, след като то извърши идентифицирането и провери отговаря ли превозното средство на свидетелството за съответствие. Не се предвижда специален преглед за проверка на техническата изправност на общото състояние на превозното средство. Разходите за клиента се ограничават до разходите за части I и II от свидетелството за регистрация, тоест общо 47,20 EUR.
- 19 Процедура № 2 се прилага за превозни средства на по-малко от три години, които имат одобрение на типа превозно средство в Общността. Преди регистрацията им тези превозни средства трябва да преминат през преглед, проведен от одобрена от RDW служба. В хода на прегледа идентифицирането на превозните средства се осъществява чрез издаденото в друга държава-членка свидетелство за регистрация и свидетелството за съответствие, за да се предотвратят измамите при свидетелствата за регистрация. Представените документи се проверяват, за да се установят евентуални разлики. Специален преглед за проверка на техническата изправност на общото състояние на превозните средства не се извършва, освен ако последните имат забележими с невъоръжено око дефекти, които могат да представляват опасност за

участниците в движението или за околната среда. Прегледът продължава около 25 минути и цената му е 45 EUR, в добавка към 47,20 EUR за свидетелството за регистрация.

- 20 Процедура № 3 се отнася до превозните средства на повече от три години, които имат одобрение на типа превозно средство в Общността, до превозните средства, регистрирани преди това в друга държава-членка, които там са получили национално одобрение на типа превозно средство или на самото превозно средство, и до превозните средства, регистрирани преди това в Нидерландия и получили одобрение на типа превозно средство в Нидерландия.
- 21 В случай на внос процедурата за идентифициране на въпросните превозни средства се придружава от проверка на общото им състояние във връзка със спазването на постоянните изисквания, извършена от одобрена от RDW служба. Трябва да бъдат представени издаденото в друга държава-членка свидетелство за регистрация и свидетелството за съответствие, съдържащи необходимата техническа информация, както и, за превозните средства, които нямат одобрение на типа превозно средство в Общността, документ за официално признаване или подобен на него, в който са посочени мощността, (максималната) маса и масата върху осите. Въпросният преглед на общото състояние продължава около 50 минути и цената му е 78 EUR, към която трябва да се добавят 47,20 EUR за получаването на свидетелството за регистрация.
- 22 В хода на прегледа се извършва идентифициране на превозното средство и проверка на представените документи. Евантуални разлики между техническите изисквания в сила в държавата-членка по произход на съответното превозно средство и приложимите в Нидерландия не са пречка за регистрацията на превозното средство, доколкото представените документи позволяват да се установи дали то се намира в състоянието, в което е признато във въпросната държава-членка, и доколкото тези разлики не представляват никаква сериозна опасност за сигурността.

- 23 Впрочем всяко превозно средство на повече от три години, регистрирано в Нидерландия, се подлага на периодичен преглед за проверка на техническата му изправност (Algemene Periodieke Keuring). Когато съответното превозно средство по процедура № 3 трябва да премине през преглед за проверка на техническата изправност, заявителят издаването на свидетелство за регистрация получава удостоверение, което му позволява да използва превозното средство в продължение на една година.
- 24 По силата на член 25, параграф 7 от Kentekenreglement изложените по-горе процедури се прилагат *mutatis mutandis* към ново заявление за регистрация на превозно средство, регистрирано преди това в Нидерландия, което впоследствие е било изведено от експлоатация, напуснало е територията на Нидерландия, било е предназначено за използване извън пътищата, отворени за обществено ползване, или е получило специална регистрация.
- 25 Процедура № 4 се прилага за превозни средства, регистрирани преди това в държава, която не е членка на Европейския съюз, и за все още нерегистрирани превозни средства, които нямат одобрение на типа превозно средство или на самото превозно средство. Процедурата за идентифициране на тези превозни средства се придружава от проверка на общото им състояние, като тази проверка по принцип се извършва при заявителя след административна проверка на индивидуалното заявление от специална служба на RDW. Техническата информация трябва да се съобщи за целите на регистрацията.
- 26 Практиките относно процедури № 2 и № 3, описани по-горе, които RDW следва, се основават на Kentekenreglement.
- 27 На 11 ноември 2005 г. министърът на транспорта изпраща циркулярно писмо до RDW, в което се иска от 1 декември 2005 г. превозните средства, регистрирани преди това в друга държава-членка, да не се подлагат на преглед за проверка на техническата изправност по член 25, параграф 1 от Kentekenreglement.

## Досъдебна процедура

- 28 Като смята, че нидерландското законодателство относно процедурата за регистрация на превозните средства не съответства на разпоредбите на членове 28 ЕО и 30 ЕО, Комисията започва производство за установяване на неизпълнение на задължения от държава-членка, като поканва Кралство Нидерландия да представи съображенията си.
- 29 Нидерландското правителство отговаря на това официално уведомително писмо с писмо от 10 юли 2003 г. След това то уточнява съображенията си във второ писмо, от 29 януари 2004 г.
- 30 На 9 юли 2004 г. Комисията издава мотивирано становище, с което поканва Кралство Нидерландия да предприеме необходимите мерки, за да се съобрази с него в срок от два месеца, считано от съобщаването му.
- 31 След като иска отсрочка от един месец от дадения по-горе срок, за да отговори на мотивираното становище, Кралство Нидерландия дава отговор на 2 ноември 2004 г.
- 32 С искова молба, подадена на 22 юли 2005 г. в секретариата на Съда, Комисията предявява настоящия иск въз основа на член 226 ЕО.
- 33 С определение от 20 февруари 2006 г. председателят на Съда допуска Република Финландия да встъпи в производството в подкрепа на исканията на Кралство Нидерландия.

## По допустимостта на иска

### *Доводи на страните*

- 34 Нидерландското правителство изтъква, че Комисията не е изпълнила задължението си да определи предмета на иска с достатъчно точни и съгласувани понятия както в хода на досъдебната процедура, така и в исковата молба, тъй като не е посочила разликата между „преглед на общото състояние на превозните средства“ и „преглед за целите на идентифицирането на превозните средства“ в мотивираното си становище.
- 35 В исковата си молба Комисията незаконосъобразно била разширила предмета на спора спрямо мотивираното становище, доколкото твърдението ѝ за нарушение, насочено срещу „допълнителните прегледи за проверка на техническата изправност“, се разпростира и върху процедурата за идентифициране на превозните средства. Следователно искът на Комисията следвало да се отхвърли, доколкото се отнася и до въпросната процедура за идентифициране.
- 36 Комисията посочва, че критикува описаните по-горе процедури № 2 и № 3. Прегледите на превозните средства, наложени от тези процедури, следвало да се класират в две категории, а именно тези, които целят единствено идентифициране на превозните средства, извършени в рамките на процедури № 2 и № 3, и тези относно общото състояние на превозните средства, тоест относно прегледите за проверка на техническата изправност в тесен смисъл, извършени в рамките на процедура № 3.
- 37 Комисията потвърждава, че е уточнила в точки 5(2), 5(3) и 13 от мотивираното становище, че критиките ѝ се отнасят до двата вида прегледи. Освен това от отговора на писменото становище, даден от нидерландското правителство, следвало, че то е разбрало, че твърденията за нарушения на Комисията се отнасят до въпросните два вида прегледи.

*Съображения на Съда*

- 38 Следва да се установи, че точка 13 от мотивираното становище се отнася до двата вида прегледи по процедури № 2 и № 3, както са описани по-горе.
- 39 Освен това от отговора на мотивираното становище, даден от нидерландското правителство на 2 ноември 2004 г., следва, че то е обсъждало отделно въпросните процедури № 2 и № 3, като се изказва, от една страна, относно идентифицирането на превозните средства, регистрирани преди това в друга държава-членка, предвидено в двете процедури, и от друга страна, относно прегледа на общото състояние на въпросните превозни средства, предвиден в процедура № 3.
- 40 От това следва, че нидерландското правителство е било в състояние да идентифицира повдигнатите от Комисията в мотивираното становище твърдения за нарушения, насочени срещу двата вида прегледи, предвидени по процедури № 2 и № 3, както и че не е обосновано въпросното правителство да твърди, че Комисията незаконосъобразно била разширила предмета на спора в иска си.
- 41 С оглед на гореизложеното направеното от нидерландското правителство възражение за недопустимост трябва да се отхвърли.

**По съществуващото на спора***Доводи на страните*

- 42 Според Комисията регистрацията на превозни средства в Нидерландия, регистрирани преди това в друга държава-членка, от една страна, и от друга

страна, издаването на свидетелства за регистрация при промяна на собственика на превозните средства, регистрирани преди това в Нидерландия, представляват две сравними положения.

43 Тези сравними положения били предмет на различно третиране, което възпрепятства търговията в рамките на Общността. Всъщност задължението за преглед преди регистрацията на превозните средства, регистрирани преди това в друга държава-членка, имайки предвид задължителния му характер и това, че е систематичен и скъпоструващ, затруднявало вноса на въпросните средства и следователно представлявало мярка с равностоен на количествени ограничения ефект спрямо вноса по смисъла на член 28 ЕО. Във връзка с това Комисията приема, че въпросният преглед може да бъде класиран в две категории, а именно като преглед с цел идентифициране на превозните средства и преглед с цел проверка на общото им състояние.

44 Комисията смята, че спорните мерки трябва да бъдат квалифицирани като мерки с равностоен ефект, забранени по силата на член 28 ЕО, тъй като правят вноса на превозни средства, регистрирани преди това в друга държава-членка, по-неизгоден и следователно възпрепятстват свободното движение на стоки. Освен това те не били обосновани с някоя от целите по член 30 ЕО или с признато от практиката на Съда императивно изискване.

45 Според Комисията именно прегледът с цел идентифициране на превозните средства, предвиден в процедури № 2 и № 3, не се оправдава от необходимостта да се провери дали идентификационният номер на внесените превозни средства, които са били регистрирани преди това в друга държава-членка, е променен, тъй като този номер би могъл да бъде променен и при прехвърляне на собствеността в Нидерландия. Освен това тъй като по силата на Директива 1999/37 съдържанието на документите за регистрация било

хармонизирано на общностно равнище, практикуваната в Нидерландия проверка била излишна и преповтаряла вече извършените в другите държави-членки проверки. Комисията отбелязва също така, че е необходимо да се чака със седмици, преди да се извърши проверката.

46 Що се отнася до прегледа за проверка на техническата исправност на общото състояние на превозните средства, от практиката на Съда следвало, че регистрираните преди това в държава-членка превозни средства, преминали там преглед за проверка на техническата исправност, могат при определени обстоятелства да преминат допълнителен преглед пред властите на друга държава-членка при регистрацията им в тази държава, но при условие че подобен преглед се изисква и за превозните средства с национален произход, които при регистрацията си се намират при същите условия. В конкретния случай вече регистрираните в Нидерландия превозни средства, които били предмет на прехвърляне на собственост, не преминавали такъв преглед, за разлика от превозните средства, вече регистрирани в друга държава-членка, при регистрацията им в Нидерландия.

47 Според нидерландското и финландското правителство промяната на собственика на вече регистрирано в Нидерландия превозно средство, от една страна, и вносът на превозно средство от друга държава-членка, от друга страна, не са сравними. Регистрацията на превозното средство и вписването на промяната на собственика имали два различни предмета — регистрацията представлявала вписване на превозното средство в националния регистър на Нидерландия, а промяната на собственика единствено свързвала друго лице с вече регистрирано превозно средство. Следователно тези две положения не можело да се сравняват.

48 В замяна на това регистрацията в Нидерландия на регистрирани преди това в друга държава-членка превозни средства била сравнима с процедурата по регистрация на регистрирани преди това в Нидерландия превозни средства, които впоследствие били заличени от регистъра и за които е подадено ново заявление за вписване в Нидерландия. В този случай по силата на член 25, параграф 7 от *Kentekenreglement* процедурата била същата като тази при внос на превозни средства.

- 49 Що се отнася до прегледа с цел идентифициране на превозните средства, нидерландското и финландското правителство поддържат, че такъв преглед е необходим, за да се гарантира безопасността на движението по пътищата, борбата с измамите, защитата на околната среда и на потребителите, както и общественият ред.
- 50 В това отношение Директива 1999/37 предвиждала само минимална хармонизация, което позволявало на държавите-членки да предвидят допълнителни прегледи в хода на регистрацията.
- 51 Що се отнася до допълнителния преглед за проверка на техническата изправност, предвиден в процедура № 3, според нидерландското правителство той гарантира, че единствено превозните средства, които отговарят на нидерландските изисквания в областта на безопасността на движението по пътищата и опазването на околната среда, ще бъдат въведени в експлоатация в Нидерландия.
- 52 Финландското правителство също смята, че спорните мерки съответстват на принципа на пропорционалност, тъй като целите на регистрацията, заради които прегледът за проверка на техническата изправност е необходим, не могат да се постигнат с по-малко ограничителни средства.

### *Съображения на Съда*

Относно прегледа с цел идентифициране на превозните средства

- 53 Съгласно практиката на Съда установената в член 28 ЕО забрана на мерките с равностоен на количествени ограничения ефект се отнася до всяка правна

уредба на държавите-членки, която може пряко или непряко, действително или потенциално да възпрепятства търговията в рамките на Общността (вж. Решение от 16 ноември 2000 г. по дело Комисия/Белгия, С-217/99, Recueil, стр. I-10251, точка 16, Решение от 26 октомври 2006 г. по дело Комисия/-Гърция, С-65/05, Recueil, стр. I-10341, точка 27 и Решение от 15 март 2007 г. по дело Комисия/Финландия, С-54/05, Recueil, стр. I-2473, точка 30). По този начин самият факт на възпиране от внос или търговия на въпросните стоки в съответната държава-членка представлява за вносителя препятствие пред свободното движение на стоки (Решение по дело Комисия/Белгия, посочено по-горе, точка 18 и Решение от 7 юни 2007 г. по дело Комисия/Белгия, С-254/05, Recueil, стр. I-4269, точка 30).

- 54 В конкретния случай от преписката следва, че Нидерландия изисква преди регистрацията на превозното средство то да бъде идентифицирано. В съответствие с член 2, буква б) и член 4 от Директива 1999/37 това идентифициране се извършва, при внос на регистрирано преди това в друга държава-членка превозно средство, чрез свидетелството за регистрация, издадено от нея.
- 55 Комисията обаче упреква Нидерландия, че възпрепятства свободното движение на стоки, с мотива че процедурата за идентифициране не се ограничава до чисто административна формалност, а съдържа изискването за представяне на превозното средство пред RDW, като по този начин на извършващия прегледа се позволява да провери дали превозното средство действително се намира на нидерландска територия и съответства на данните, указани в издаденото от другата държава-членка свидетелство за регистрация. Според Комисията този преглед, който продължава около 25 минути и към момента на провеждане на досъдебната процедура струва 45 EUR, прави вноса на превозни средства в Нидерландия по-неизгоден.
- 56 Тази теза на Комисията не може да бъде приета.
- 57 Всъщност е необходимо да се отбележи, че с разглежданата процедура, както следва от самата искова молба на Комисията, компетентните нидерландски власти се ограничават до извършване на идентифицирането на превозното средство за целите на регистрацията.

- 58 Следователно става въпрос за чисто административна формалност, която не въвежда никакъв допълнителен преглед, а е присъща на самото обработване на заявлението за регистрация и на развитието на отнасящата се до нея процедура.
- 59 Освен това липсата на възпиращ характер на тази процедура се потвърждава от условията на извършвания в Нидерландия преглед.
- 60 Що се отнася най-напред до необходимото преместване, породено от задължението за представяне на превозното средство пред RDW, от преписката следва, че RDW разполага с широка мрежа от подразделения, разпръснати по цялата територия на Нидерландия, в които прегледът по идентифициране може да се извърши лесно.
- 61 Що се отнася по-нататък до разностите в размер на 45 EUR, трябва да се установи, че с оглед на общата сума на разходите и финансовите последици, до които по необходимост води всяка регистрация, сумата не е от естество да упражни влияние върху избора на собственика на превозно средство дали да извърши регистрация в Нидерландия.
- 62 На последно място, що се отнася до посочения от Комисията факт, че е възможно да има период на изчакване от няколко седмици, преди превозното средство да може да бъде представено с цел регистрация, достатъчно е да се отбележи, че вносителят на превозното средство може лесно да избегне или поне да намали това чакане, като определи в подходящо време среща в избраното от него подразделение на RDW.
- 63 В светлината на предходните съображения прегледът за идентифициране на разглежданите по-горе превозни средства не може да има възпиращо действие върху вноса на превозно средство в тази държава-членка или да направи този внос по-неизгоден. Следователно повдигнатото от Комисията твърдение за нарушението относно този преглед трябва да се отхвърли.

Относно прегледа за проверка на техническата изправност на общото състояние на превозните средства

- 64 В началото е необходимо да се напомни, че според постоянната съдебна практика наличието на неизпълнение на задължения от държава-членка трябва да се преценява с оглед на положението на държавата-членка към момента на изтичането на срока, даден в мотивираното становище (вж. по-специално Решение от 16 януари 2003 г. по дело Комисия/Обединено кралство, C-63/02, Recueil, стр. I-821, точка 11 и Решение от 14 юли 2005 г. по дело Комисия/Испания, C-135/03, Recueil, стр. I-6909, точка 31). Последващи промени не могат да бъдат взети предвид от Съда (вж. по-специално Решение от 18 ноември 2004 г. по дело Комисия/Ирландия, C-482/03, точка 11).
- 65 Мотивираното становище на Комисията е с дата 9 юли 2004 г. и на Кралство Нидерландия е бил даден двумесечен срок, който е продължен с един месец, поради което датата, към която следва да се прецени съществуването или липсата на твърдяното неизпълнение на задължения, е 9 октомври 2004 г. Следователно приетото след тази дата циркулярно писмо на министъра на транспорта не е релевантно в конкретния случай.
- 66 Преди да се разгледа съответствието с членове 28 ЕО и 30 ЕО на прегледа на общото състояние на превозните средства по повод на регистрацията им, следва да се провери, на първо място, дали като предвижда такъв преглед, Нидерландия просто е изпълнила задълженията си по Директива 96/96.
- 67 Що се отнася до прегледа за проверка на техническата изправност на общото състояние на превозните средства, целите на Директива 96/96, споменати в тридесет и трето съображение от нея, са хармонизиране на правилата за извършване на проверки на техническата изправност, предотвратяване на нарушаване на конкуренцията между пътните превозвачи и гарантиране на правилна проверка на превозните средства.

- 68 Член 3, параграф 1 от Директива 96/96 оставя поле за преценка на държавите-членки, като параграф 2 от този член обаче изисква те да признаят удостоверението, издадено в друга държава-членка в уверение на това, че превозното средство е преминало успешно проверка за техническа изправност, отговаряйки най-малко на разпоредбите на тази директива. При все това член 5 от Директива 96/96 посочва тестовете или допълнителните условия, които държавата-членка има свободата да изисква по отношение на изложените в приложения I и II от същата директива, доколкото тези тестове все още не са обхванати от въпросното свидетелство (вж. в този смисъл Решение от 21 март 2002 г. по дело Cura Anlagen, C-451/99, Recueil, стр. I-3193, точка 62).
- 69 В конкретния случай по силата на процедура № 3, приложима към превозните средства на повече от три години, които са получили одобрение на типа превозно средство в Общността, към превозните средства, регистрирани преди това в държава-членка, които там са получили национално одобрение на типа на превозното средство или на самото превозно средство, и към регистрираните преди това в Нидерландия превозни средства, които са получили одобрение на типа превозно средство в Нидерландия, регистрацията се предшества от проверка на общото състояние на превозните средства, като се взема предвид свидетелството за регистрация и свидетелството за съответствие, издадени в други държави-членки. В замяна на това за превозните средства на по-малко от три години, регистрирани преди това в други държави-членки, преди регистрацията им не се изисква проверка на общото състояние.
- 70 Посочената процедура № 3 не може да бъде утвърдена въз основа на Директива 96/96, тъй като за разлика от прогласеното в член 3, параграф 2 от тази директива, тя не включва принципа на признаване на издадените от други държави-членки документи в уверение на това, че е преминал успешно преглед за проверка на техническата изправност.
- 71 Ето защо следва да се провери, на второ място, дали задължението за преминаване на преглед на общото състояние преди регистрацията в Нидерландия на превозните средства на повече от три години, които преди това са регистрирани в друга държава-членка, представлява мярка с равностоен на количествено ограничение ефект при вноса, която е забранена

с член 28 ЕО, и при положителен отговор, дали едно такова изискване може при все това да се оправдае със защитата на посочените в член 30 ЕО интереси (вж. в този смисъл Решение от 29 април 2004 г. по дело Комисия/Австрия, С-150/00, *Rescueil*, стр. I-3887, точка 80).

- 72 Както бе напомнено в точка 53 от настоящото решение, установената в член 28 ЕО забрана на мерките с равностоен на количествени ограничения ефект се отнася до всяка правна уредба на държавите-членки, която може пряко или непряко, действително или потенциално да възпрепятства търговията в рамките на Общността.
- 73 В конкретния случай, като налагат преглед на общото състояние на превозните средства като предвидения по процедура № 3 преди регистрацията им в Нидерландия, нидерландските власти подлагат общо и систематично на тази проверка всички превозни средства на повече от три години, регистрирани преди това в други държави-членки, без да държат сметка за вече евентуално извършени от последните прегледи. Следователно този преглед, доколкото се прибавя към наскоро извършени в други държави-членки прегледи за проверка на техническата изправност, без да се признае резултатът им, може да възпре някои заинтересовани лица от внос в Нидерландия на превозни средства на повече от три години, регистрирани преди това в други държави-членки.
- 74 Следователно една такава процедура представлява ограничение на свободното движение на стоки, забранено с член 28 ЕО.
- 75 Въпреки това от постоянната съдебна практика следва, че национална правна уредба, която представлява мярка с равностоен на количествени ограничения ефект, може да бъде обоснована с едно от съображенията от обществен интерес, изброени в член 30 ЕО, или с императивни изисквания (вж. в този

смисъл Решение от 5 февруари 2004 г. по дело Комисия/Италия, C-270/02, Recueil, стр. I-1559, точка 21 и Решение от 15 март 2007 г. по дело Комисия/Финландия, посочено по-горе, точка 38). И в двата случая националната разпоредба трябва да е в състояние да гарантира осъществяването на преследваната цел и да не надхвърля необходимото за нейното постигане (вж. по-специално Решение от 20 юни 2002 г. по дело Radiosistemi, C-388/00 и C-429/00, Recueil, стр. I-5845, точки 40—42 и Решение от 8 май 2003 г. по дело ATRAL, C-14/02, Recueil, стр. I-4431, точка 64).

76 В това отношение компетентните национални органи следва да докажат, от една страна, че тяхната правна уредба е необходима за осъществяването на една или повече от целите, посочени в член 30 ЕО, или за удовлетворяването на императивни изисквания, и от друга страна, че тази правна уредба е съобразена с принципа на пропорционалност (вж. в този смисъл Решение от 19 юни 2003 г. по дело Комисия/Италия, C-420/01, Recueil, стр. I-6445, точки 30 и 31, както и посочените по-горе Решение от 5 февруари 2004 г. по дело Комисия/Италия, точка 22 и Решение по дело Комисия/Финландия, точка 38).

77 По отношение на изтъкнатия от правителството на Нидерландия довод, според който прегледът на общото състояние на превозните средства гарантира безопасността на движението по пътищата и защитата на околната среда, доколкото благодарение на него единствено превозните средства, отговарящи на нидерландските изисквания в областта на безопасността по пътищата и околната среда, са въведени в експлоатация в Нидерландия, безспорно е, че безопасността на движението по пътищата, както и защитата на околната среда, представляват императивни съображения от обществен интерес, които могат да обосноват наличието на препятствие за свободното движение на стоки (вж. по-специално Решение по дело Cura Anlagen, посочено по-горе, точка 59).

78 Що се отнася все пак до оценката за пропорционалността на спорната правна уредба и до въпроса дали преследваната цел може да бъде постигната чрез по-малки ограничения на търговията в рамките на Общността, трябва да се установи, че Кралство Нидерландия не доказва специално пропорционалния характер на ограничението на свободното движение на разглежданите стоки спрямо преследваната цел.

- 79 Подобен резултат би могъл да се постигне в частност с по-малко ограничителни мерки, като признаването на издаденото от друга държава-членка удостоверение в уверение на това, че регистрирано на територията на последната превозно средство е преминало успешно преглед за проверка на техническата изправност, заедно със сътрудничеството на нидерландската митническа администрация с подобни служби на другите държави-членки относно евентуално липсващите данни.
- 80 По изложените съображения следва да се приеме за установено, че като подлага превозните средства на повече от три години, които преди това са регистрирани в други държави-членки, на преглед на общото състояние преди регистрацията в Нидерландия, Кралство Нидерландия не е изпълнило задълженията си по членове 28 ЕО и 30 ЕО.

### **По съдебните разноски**

- 81 По силата на член 69, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. Съгласно параграф 3, първа алинея от същия член Съдът все пак може да разпреди съдебните разноски или да реши всяка страна да понесе направените от нея съдебни разноски, ако всяка от страните е загубила по едно или няколко от предявените основания, или поради изключителни обстоятелства. След като Комисията и Кралство Нидерландия са загубили частично по предявените от тях основания, те трябва да поемат направените от тях съдебни разноски.
- 82 По силата на член 69, параграф 4, първа алинея от Процедурния правилник държавите-членки, които са встъпили в делото, понасят направените от тях съдебни разноски. Ето защо Република Финландия, встъпила страна, следва да понесе направените от нея съдебни разноски.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

- 1) **Като подлага превозните средства на повече от три години, които преди това са регистрирани в други държави-членки, на преглед на общото състояние преди регистрацията в Нидерландия, Кралство Нидерландия не е изпълнило задълженията си по членове 28 ЕО и 30 ЕО.**
- 2) **Отхвърля иска в останалата му част.**
- 3) **Комисията на Европейските общности и Кралство Нидерландия следва да понесат направените от тях съдебни разноски.**

Подписи