



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (втори състав)

6 септември 2012 година *

„Неизпълнение на задължения от държава членка — Директива 1999/37/ЕО — Документи за регистрация на превозни средства — Превозни средства, регистрирани по-рано в друга държава членка — Смяна на собственика — Задължение за преглед за проверка на техническата изправност — Искане за представяне на свидетелство за съответствие — Преглед за проверка на техническата изправност, извършен в друга държава членка — Непризнаване — Липса на обосновка“

По дело C-150/11

с предмет иск за установяване на неизпълнение на задължения, предявен на основание член 258 ДФЕС на 28 март 2011 г.,

Европейска комисия, за която се явяват г-жа О. Beynet и г-н А. Marghelis, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

ищец,

срещу

Кралство Белгия, за което се явяват г-н Т. Materne и г-н J.-С. Halleux, в качеството на представители, подпомагани от F. Libert и S. Rodrigues, avocats,

ответник,

СЪДЪТ (втори състав),

състоящ се от: г-н J. N. Cunha Rodrigues, председател на състав, г-н U. Löhmus (докладчик), г-н А. Ó Caoimh, г-н Ал. Арабаджиев и г-н С. G. Fernlund, съдии,

генерален адвокат: г-н Р. Mengozzi,

секретар: г-н А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 29 март 2012 г.,

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

постанови настоящото

* Език на производството: френски.

Решение

- 1 С исковата си молба Европейската комисия моли Съда да установи, че като изисква освен представянето на свидетелството за регистрация, и свидетелство за съответствие на превозно средство с оглед на прегледа за проверка на техническата изправност, предхождащ регистрацията на превозно средство, регистрирано по-рано в друга държава членка, и като подлага тези превозни средства на преглед за проверка на техническата изправност преди регистрирането им, без да отчете резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност, извършен в друга държава членка, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по силата на 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), изменена с Директива 2006/103/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 година (ОВ L 363, стр. 344; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 57, стр. 305, наричана по-нататък „Директива 1999/37“), и на член 34 ДФЕС.

Правна уредба

Правна уредба на Съюза

Директива 1999/37

- 2 Съображения 1, 3, 5, 6 и 9 от Директива 1999/37 гласят следното:

„(1) [...] Общността прие известен брой мерки, които имат за цел да създадат вътрешен пазар, състоящ се от пространство без граници, в което свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали е гарантирано в съответствие с разпоредбите на Договора;

[...]

(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;

[...]

(5) [...] като предварително условие за регистрация на превозно средство, което преди това е било регистрирано в друга държава членка, всички държави членки изискват документ, който удостоверява тази регистрация и техническите характеристики на превозното средство;

(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 обмен на информация;“.

3 Член 1 от тази директива гласи:

„Настоящата директива се прилага за документите, издадени от държавите членки при регистрацията на превозни средства.

Тя не засяга правото на държавите членки да използват за временна регистрация на превозни средства документи, които може да не отговарят на изискванията на [тази] директива във всяко отношение“.

4 Член 4 от същата 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“.

Директива 2009/40/ЕО

5 Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 година относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 141, стр. 12), която влиза в сила на 26 юни 2009 г., заменя 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, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 113), на която се позовава Комисията по време на досъдебното производство. Предвид датата на изтичане на срока, посочен в мотивираното становище, а именно 9 декември 2009 г., към настоящия иск се прилага Директива 2009/40. В това отношение, както се посочва в съображение 1 от Директива 2009/40, тази директива преработва Директива 96/96 с цел постигане на яснота, като релевантите в случая разпоредби на са изменени.

6 Съображения 2, 5, 10—12 и 26 от Директива 2009/40 гласят:

„(2) В рамките на общата транспортна политика определени видове пътно движение в рамките на Общността следва да се осъществяват при най-благоприятни условия по отношение на безопасността и конкурентните условия, които се прилагат за превозвачите в държавите членки.

[...]

(5) Минималните стандарти и методи на Общността, които се използват за проверка на техническата изправност на изброените в настоящата директива елементи, следва да бъдат определени в специални директиви.

[...]

(10) По отношение на спирачните системи приложното поле на настоящата директива следва да обхваща предимно превозни средства, които са получили типово одобрение в съответствие с Директива 71/320/ЕИО на Съвета от 26 юли 1971 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно спирачните устройства на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета [ОВ L 202, стр. 37], въпреки че се отчита, че някои видове превозни средства са получили такова одобрение в съответствие с националните стандарти, които може да се различават от изискванията на посочената директива.

- (11) Държавите членки могат да разширят обхвата на прегледа на спирачната система, за да включат превозни средства или подлежащи на проверка елементи, които са извън приложното поле на настоящата директива.
- (12) Държавите членки могат да въведат по-строги изисквания за прегледа на спирачната система или да увеличат честотата на прегледите.

[...]

- (26) Тъй като целите на предложеното действие, и по-специално хармонизиране на правилата за извършване на проверки на техническата изправност, предотвратяване на нарушаване на конкуренцията между пътните превозвачи и гарантиране на правилната проверка и поддръжка на превозните средства, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен самостоятелно от държавите членки и следователно, предвид мащаба на действието, могат да бъдат постигнати по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. [...]“.

7 Съгласно член 3 от Директива 2009/40:

„1. Държавите членки предприемат мерките, които считат за необходими, за да може да се докаже, че моторното превозно средство е преминало преглед за проверка на техническа изправност, при който са спазени най-малко 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 доказателството, признава доказателства, издадени 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, е преминало преглед за проверка на техническата изправност, при който са спазени най-малко разпоредбите на настоящата директива.

3. Държавите членки прилагат подходящи процедури за установяване, доколкото това е практически възможно, дали спирачната ефективност на регистрираните на територията им превозни средства отговарят на определените в настоящата директива изисквания“.

8 Член 5 от Директива 2009/40 гласи:

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

- а) да определят по-ранна дата за първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност и когато е уместно, да изискват превозното средство да бъде подложено на проверка преди регистрация;

[...]

- г) да увеличат броя на подлежащите на проверка елементи;

[...]

- е) да предвидят специални допълнителни проверки;

- ж) да изискват за регистрираните на тяхна територия превозни средства по-високи минимални стандарти за спирачна ефективност, отколкото посочените в приложение II [...]“.

- 9 Приложение II от същата директива посочва елементите, които подлежат на задължителна проверка, по-специално относно спирачните системи.

Белгийска правна уредба

- 10 Член 23, параграф 1, първа алинея, параграф 2 и параграф 7 от Кралска наредба от 15 март 1968 г. относно общата правна уредба на техническите условия, на които трябва да отговарят превозните средства и техните ремаркета, техните компоненти, както и предпазните приспособления (Moniteur belge от 28 март 1968 г., изменена Moniteur belge от 23 април 1968 г.), изменена с Кралска наредба от 20 май 2009 г. (Moniteur belge от 5 юни 2009 г., стр. 40090, наричана по-нататък „Кралската наредба“), гласи:

„1. Въведените в експлоатация превозни средства преминават прегледи за проверка на техническата изправност, за да се провери съответствието им с приложимите към тях подзаконови разпоредби.

[...]

2. Прегледи за проверка на техническата изправност:

A. Прегледите за проверка на техническата изправност включват посочените в приложение 15 прегледи и допълнителните прегледи, предвидени от специални подзаконови разпоредби.

[...]

7. При прегледите за проверка на техническата изправност и доколкото превозното средство трябва да разполага с тези документи, лицето, което представя превозното средство за преглед, представя на упълномощения контролно-технически пункт последното удостоверение за техническа изправност и контролния талон, както и следните документи:

1° свидетелството за регистрация;

2° свидетелството за съответствие или европейското свидетелство за съответствие;

3° идентификационния доклад или техническото досие“.

- 11 Член 23 bis от Кралската наредба предвижда:

„1. Прегледите за проверка на техническата изправност, така както са предвидени в член 23, се подразделят на:

1° пълни прегледи за проверка на техническата изправност;

2° частични прегледи за проверка на техническата изправност.

Пълните прегледи за проверка на техническата изправност включват:

a) идентификация на превозното средство, при която се проверяват номерът на шасито, свидетелството за регистрация и свидетелството за съвместимост или европейското свидетелство за съвместимост на превозното средство;

b) техническото състояние на превозното средство, за да се провери дали отговаря на действащите норми относно сигурността и опазването на околната среда.

Частичните прегледи за проверка на техническата изправност се подразделят на:

- a) административни прегледи, които включват единствено проверка на свидетелството за регистрация и на свидетелството за съответствие или на европейското свидетелство за съответствие с оглед уважаването на молба за регистрация на употребявано превозно средство;
- b) повторни административни прегледи, които включват единствено проверка на номера на шасито, на регистрационния номер и на документи, или без представянето на автомобила, на представените документи;
- c) повторни технически прегледи, а именно всички останали частични прегледи.

2. В зависимост от честотата, с която се извършват, пълните прегледи за проверка на техническата изправност биват:

- 1° периодични прегледи за проверка на техническата безопасност по член 23ter;
- 2° неперидични прегледи, които се провеждат при точно определени обстоятелства, като посочените в член 23 sexies.

[...]“.

12 Съгласно член 23 sexies, параграфи 1 и 4 от Кралската наредба:

„1. Независимо от правилата относно периодичните прегледи, неперидичните прегледи са задължителни:

[...]

- 3° преди регистрацията на моторни превозни средства [предназначени и създадени за превоз на пътници, с най-малко четири колела, които освен мястото на водача имат най-много осем седящи места], включително туристически автомобили [...] и [...] катафалките, регистрирани на името на друг собственик.

[...]

4. По време неперидичния преглед по параграф 1, точка 3 от настоящия член превозното средство трябва да бъде представено с последното, издадено за него свидетелство за регистрация, както и със съответната регистрационна марка или с търговския регистрационен номер и със съответното свидетелство за регистрация.

За осъществяването на този преглед за проверка на техническата изправност освен пълен преглед на превозното средство се извършва и допълнителен преглед съгласно приложение 22.

Ако обаче бъде представен доклад от оправомощен контролно-технически пункт, който е издаден по-малко от два месеца преди датата на представяне на превозното средство за този неперидичен преглед и включва най-малко посочените в приложение 22 елементи, този преглед включва само пълен преглед на превозното средство.

Резултатът от този преглед се описва подробно в специално съставен доклад, издаден едновременно със свидетелството за преглед.

Искането за регистрация се уважава, при условие че издаденото свидетелство за преглед съответства на член 23 decies, параграф 1 и че допълнителният преглед е извършен, ако е необходим, съгласно приложение 22“.

- 13 В приложение 15 от Кралската наредба отново са посочени елементите, подлежащи на преглед, и причините за установена неизправност, посочени в приложение II от Директива 2009/40.
- 14 Приложение 22 от Кралската наредба предвижда включването на повече елементи в „допълнителния преглед“, който следва да се извърши по време на непериодичния преглед, посочен в член 23 sexies, параграф 1, точка 3 от тази наредба. Съгласно текста на посоченото приложение допълнителният преглед включва най-малкото проверка на общото състояние на превозното средство (например корозия, която не застрашава сигурността, състоянието на вътрешността на автомобила), „On Board Diagnostics“ (по-специално активните и пасивните елементи на сигурността), механичните части (съединителя, двигателя, трансмисията), гарнитурите (например броните, предния капак, елероните), светлините и оборудването (по-специално климатичната инсталация, бутоните за стъклата).

Досъдебна процедура

- 15 Като приема, че някои разпоредби на белгийското законодателство относно процедурата по регистрация на превозни средства не съответстват на правото на Съюза, с писмо от 1 декември 2008 г. Комисията отправя покана до Кралство Белгия да изложи становището си.
- 16 В отговора си от 30 януари 2009 г. Кралство Белгия оспорва изцяло твърдяното нарушение. Тъй като не е доволна от отговора, на 18 октомври 2009 г. Комисията издава мотивирано становище, с което отправя покана към Кралство Белгия да предприеме необходимите мерки, за да се съобрази с него в срок от два месеца, считано от получаването му. Кралство Белгия отговаря с писмо от 15 декември 2009 г., като заявява намерението си да се съобрази с мотивираното становище. С писмо от 11 февруари 2010 г. обаче Кралство Белгия защитава съществуващата белгийска правна уредба.
- 17 На 7 юни 2010 г. Комисията изпраща подробно становище на тази държава членка, като ѝ предоставя срок от четири седмици, за да предложи разрешение, което да позволи да се избегне сезирането на Съда. С електронно писмо от 30 юни 2010 г. Кралство Белгия поема задължението да измени спорното законодателство, като същевременно изразява желание да запази прегледа за проверка на техническата изправност преди регистрацията на превозното средство на името на друг собственик, свеждайки го обаче до проверка на елементите, посочени в новото приложение 42 (предимно визуална проверка), при положение че са спазени някои условия. При така предвиденото изменение вече не е необходимо да се представя свидетелството за съответствие при определени условия. Проект за кралска наредба в този смисъл е съобщен на Комисията, като същевременно се поема задължение за приемането на наредбата в края на 2010 г.
- 18 Комисията обаче счита, че предложените мерки не слагат край на нарушението. След размяната на писма, на 11 януари 2011 г. е представен нов проект за кралска наредба, който на 26 януари 2011 г. е обсъден между службите на Комисията и белгийските органи.
- 19 Като приема, че Кралство Белгия не се е съобщило с мотивираното становище, Комисията решава да предяви настоящия иск.

По иска

- 20 В подкрепа на иска си Комисията изтъква две твърдения за нарушение. С първото твърдение за нарушение Комисията посочва, че като подлага по-рано регистрираните в друга държава членка превозни средства на преглед за проверка на техническата изправност преди регистрирането им, без да отчете резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност, извършен в друга държава членка, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по силата на член 34 ДФЕС. С второто твърдение за нарушение Комисията поддържа, че като изисква освен представянето на свидетелството за регистрация, и свидетелство за съответствие на превозно средство с оглед на прегледа за проверка на техническата изправност, предхождащ регистрацията на превозно средство, регистрирано по-рано в друга държава членка, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по силата на Директива 1999/37.

По допустимостта на второто твърдение за нарушение

Доводи на страните

- 21 Кралство Белгия поддържа, че второто твърдение за нарушение от иска на Комисията, което има за цел да се констатира обстоятелството, че тази държава членка не е изпълнила всичките си задължения по силата на Директива 1999/37, е недопустимо, тъй като в официалното уведомително писмо, в мотивираното становище, както и в изложението на правната уредба и на правните основания на иска Комисията твърди, че е налице неизпълнение само на член 4 от тази директива.
- 22 Според тази държава членка не може да става дума за частична недопустимост на това твърдение за нарушение, тъй като исканията, които се съдържат в това отношение в исковата молба, не се отнасят до нито един член на Директива 1999/37, противно на исканията, довели до постановяване на Решение от 16 юли 2009 г. по дело Комисия/Полша (C-165/08, Сборник, стр. I-6843, точки 45—48). Освен това фактът, че Кралство Белгия е разбрало, че твърдението за нарушение се отнася само до член 4 от Директива 1999/37 и е съсредоточило защитата си върху този член, не можел да освободи Комисията от задължението ѝ да формулира точни искания и да направи тези искания допустими a posteriori.
- 23 Комисията счита, че второто твърдение за нарушение е допустимо. За Кралство Белгия било ясно, че това твърдение за нарушение се отнася до член 4 от посочената директива, така че правото на защита на тази държава не било нарушено. Все пак в репликата си Комисията преформулира посоченото твърдение за нарушение, като ограничава твърдяното неизпълнение до посочения член.

Съображения на Съда

- 24 В началото следва да се припомни, че при иск за установяване на неизпълнение на задължения целта на досъдебната процедура е да предостави възможност на засегнатата държава членка, от една страна, да изпълни задълженията си, произтичащи от правото на Съюза, а от друга — надлежно да изтъкне доводите си в защита срещу повдигнатите от Комисията твърдения за нарушение (Решение от 14 октомври 2004 г. по дело Комисия/Франция, C-340/02, Recueil, стр. I-9845, точка 25 и Решение от 26 април 2012 г. по дело Комисия/Нидерландия, C-508/10, точка 33).
- 25 Следователно предметът на иска по член 258 ДФЕС се очертава от досъдебната процедура, предвидена в тази разпоредба. Редовният ход на тази процедура съставлява основополагаща, нарочна гаранция, съдържаща се в Договора за функционирането на ЕС, не само за защита на

правата на съответната държава членка, но и за осигуряване на ясно определен предмет на спора в евентуалното съдебно производство (вж. Решение от 13 декември 2001 г. по дело Комисия/Франция, C-1/00, Recueil, стр. I-9989, точка 53, Решение от 29 април 2010 г. по дело Комисия/Германия, C-160/08, Сборник, стр. I-3713, точка 42 и Решение по дело Комисия/Нидерландия, посочено по-горе, точка 34).

- 26 По силата на член 21, първа алинея от Статута на Съда на Европейския съюз и член 38, параграф 1, буква в) от Процедурния правилник на този съд Комисията трябва във всяка подадена на основание член 258 ДФЕС искова молба да посочи точните твърдения за нарушения, по които Съдът следва да се произнесе, както и да изложи поне накратко правните и фактическите обстоятелства, на които основава тези твърдения за нарушения (вж. по-специално Решение от 13 декември 1990 г. по дело Комисия/Гърция, C-347/88, Recueil, стр. I-4747, точка 28, Решение от 16 юни 2005 г. по дело Комисия/Италия, C-456/03, Recueil, стр. I-5335, точка 23 и Решение по дело Комисия/Нидерландия, посочено по-горе, точка 35).
- 27 От това следва, че исквата молба на Комисията трябва да съдържа последователно и подробно изложение на съображенията, които са я довели до убеждението, че съответната държава членка не е изпълнила някое от задълженията си по Договорите (Решение по дело Комисия/Нидерландия, посочено по-горе, точка 36).
- 28 Във връзка с настоящия иск следва да се констатира, че той съдържа ясно изложение на фактическите и правните елементи, на които се основава. Разбира се, безспорно е, че в петитума на исквата си молба Комисията не посочва нито един конкретен член от Директива 1999/37. Все пак както от досъдебната процедура, и по-специално от отправеното от Комисията до Кралство Белгия мотивирано становище, така и от изложението на правната уредба и на правните основания на иска следва, че тази институция се позовава на неизпълнение на член 4 от посочената директива.
- 29 Следва да се отбележи също, че в настоящия случай Кралство Белгия е имало възможност да представи защитните си правни основания срещу отправените от Комисията твърдения за нарушения, независимо от сбито изложение петитум на нейната искова молба.
- 30 От гореизложеното следва, че второто твърдение на Комисията за неизпълнение на задълженията трябва да се обяви за допустимо.

По съществуването на спора

По първото твърдение за нарушение, изведено от задължителния преглед за проверка на техническата изправност, предхождащ регистрацията на превозното средство

– Доводи на страните

- 31 Според Комисията член 23, параграфи 1 и 7, както и член 23 bis, параграф 1 и член 23 sexies, параграфи 1 и 4 от Кралската наредба налагат общо и системно извършване на преглед за проверка на техническата изправност, предхождащ регистрацията на употребявани превозни средства, регистрирани по-рано в други държави членки, без да вземат предвид прегледите за проверка на техническата изправност, извършени в тези други държави членки. Комисията счита, че от Решение от 20 септември 2007 г. по дело Комисия/Нидерландия (C-297/05, Сборник, стр. I-7467, точки 67—71) и от Решение от 5 юни 2008 г. по дело Комисия/Полша (C-170/07, Сборник, I-87, точки 36—41) следва, че след като Директива 96/96 не предвижда изчерпателна хармонизация, валидността на правна уредба, която не включва принципа на

признаване на документи, издадени от другите държави членки, както е предвидено в член 3, параграф 2 от тази директива, не трябва да се преценява въз основа на тази директива, а с оглед на член 34 ДФЕС.

- 32 Комисията подчертава, че от практиката на Съда следва, че спорната национална правна уредба представлява мярка с равностоен на количествено ограничение върху вноса ефект, тъй като възпира определени лица да внасят в Белгия такива превозни средства (Решение от 16 ноември 2000 г. по дело Комисия/Белгия, C-217/99, Сборник, стр. I-10251, точка 18 и Решение от 7 юни 2007 г. по дело Комисия/Белгия, C-254/05, Сборник, стр. I-4269, точка 30). Макар да било възможно тази правна уредба да се обоснове с причини, свързани с пътната безопасност и защитата на околната среда и на потребителите, тя била непропорционална. Всъщност същият резултат можел да бъде постигнат с по-малко ограничителни мерки, като например признаването на издадени в друга държава членка документи, удостоверяващи преминаването на преглед за проверка на техническата изправност, в съчетание с оказването на съдействие от страна на митническата администрация или с възможността белгийските власти да правят резерви при регистрацията в Белгия на превозно средство, регистрирано по-рано в друга държава членка, като информират потребителя, че неговото превозно средство е регистрирано въз основа на удостоверение за техническа изправност на друга държава членка и че евентуално това превозно средство трябва да бъде подложено на допълнителни прегледи за проверка на техническата изправност.
- 33 Кралство Белгия твърди, че спорната правна уредба не представлява пречка за свободното движение на стоки и че не е непропорционална.
- 34 В това отношение то твърди, че член 5, буква а) от Директива 2009/40 допуска преглед за проверка на техническата изправност преди регистрацията, като дава на националните органи свобода на преценка при определянето на изискванията, на които трябва да отговаря превозното средство, за да премине преглед за проверка на техническата изправност, и на правилата за неговото провеждане. Освен това този неперидичен преглед се извършвал само при смяна на собствеността на превозното средство, и то недискриминационно по отношение на всички превозни средства, независимо дали са регистрирани по-рано в Белгия или в друга държава членка и независимо от датата на валидност на удостоверението за техническа изправност, издадено при периодичния преглед.
- 35 По-нататък тази държава членка изтъква, че проект за кралска наредба — посочен по времена досъдебната процедура, който е следвало да влезе в сила през август 2011 г. — е предвиждал отчитането на резултатите от периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, извършени преди по-малко от два месеца в Белгия или в друга държава членка, така че неперидичният преглед, предшестваш регистрацията на превозното средство на името на друг собственик, се свеждал до проверка на спирачната система, както и до визуален преглед на техническото състояние на превозното средство и следователно до предвидените в приложение II от Директива 2009/40 и в приложение 22 от Кралската наредба елементи. Така се избягвало всяко повторение на прегледи, извършени в Белгия или в друга държава членка.
- 36 При условията на евентуалност Кралство Белгия поддържа, че националната мярка е обоснована от цели, свързани с пътната безопасност, със защитата на потребителите чрез ограничаване на измамите с изминатите километри, както и с опазването на околната среда чрез намаляване на въздействието върху околната среда на въведените в експлоатация превозни средства. Освен това мярката била пропорционална.
- 37 Що се отнася по-специално до пътната безопасност, прегледът на спирачната система бил единственият ефикасен метод за преценка на изхабяването на частите, както и за да се гарантира това, че състоянието на спирачките отговаря на действащите норми. Запазването на този тест, извършван с подходяща апаратура, в приетата на 1 юни 2011 г. нова кралска наредба

било обосновано, тъй като е възможно да възникне неизправност в спирачната система кратко време след последния преглед. Освен това, макар други мерки, като предложените от Комисията, да позволяват реализирането на целта за пътна безопасност при същите условия, една държава членка трябвало да има възможност, в рамките на свободата на преценка, с която разполага, да реализира тази цел с национална мярка, която счита за подходяща.

- 38 Тази държава членка посочва също, че при липсата на пълна хармонизация в областта на прегледите за проверка на техническата изправност държавите членки са тези, които вземат решение относно степента, в която възнамеряват да гарантират пътната безопасност, като същевременно държат сметка за изискванията за свободното движение на стоки (Решение от 27 март 1984 г. по дело Комисия/Италия, 50/83, Recueil, стр. 1633, точка 12 и по аналогия Решение от 13 юли 1994 г. по дело Комисия/Германия, C-131/93, Recueil, стр. I-3303, точка 16).
- 39 В репликата си Комисията изтъква, че като настоява върху необходимостта от запазването на проверката на спирачната система в новата кралска наредба, Кралство Белгия признава мълчаливо, че дублирането на целия преглед за проверка на техническата изправност не е необходимо, нито пропорционално.
- 40 Що се отнася до промените на спорната правна уредба, предложени от държавата членка ответник, които се изразявали главно в запазването на ограничен преглед и които така или иначе не били достатъчни за преустановяване на твърдяното нарушение, Комисията се позовава на постоянната практика на Съда, според която не могат да се вземат предвид приетите от съответната държава членка мерки, за да се приеме, че тази държава е изпълнила задълженията си след предявяването на иска за неизпълнение на задължения (Решение от 1 октомври 1998 г. по дело Комисия/Испания, C-71/97, Recueil, стр. I-5991, точка 18 и Решение от 8 март 2001 г. по дело Комисия/Португалия, C-276/98, Recueil, стр. I-1699, точка 20).
- 41 Освен това според Комисията не могат да бъдат уважени и доводите относно необходимостта и пропорционалността на дублирането на проверката на спирачната система. Всъщност, от една страна, ако превозното средство идва от друга държава членка, проверката на спирачната система би била извършена в съответствие с приложение II от Директива 2009/40 и валидността на тази проверка би трябвало да бъде призната в другите държави членки. Ако Кралство Белгия продължава да има съмнения относно това дали извършената в друга държава членка проверка на спирачната система съответства на съществуващото в Белгия равнище на сигурност, вместо да се извършва системен и общ преглед за проверка на техническата изправност, би било достатъчно във всеки отделен случай да се преценяват евентуалните разлики в спирачната система и в тестовете за ефективност между Кралство Белгия и съответната държава членка.
- 42 От друга страна, посоченият преглед не бил необходим за откриването на евентуални скорошни дефекти в спирачната система, тъй като тези дефекти могат да се повят и при вносните превозни средства, които не сменят собственика си, за които не е предвиден такъв преглед. Същото важи и за регистрираните в Белгия превозни средства, които не сменят собственика си и са по-голямата част от превозните средства, движещи се по белгийските пътища.

– Съображения на Съда

- 43 В началото следва да се припомни, 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 20 септември 2007 г. по дело Комисия/Нидерландия, посочено по-горе, точка 64 и цитираната съдебна практика). 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 и решение от 4 февруари 2010 г. по дело Комисия/Швеция, C-185/09, точка 9).

- 44 Тъй като мотивираното становище на Комисията е с дата 8 октомври 2009 г., получено е от Кралство Белгия на следващия ден, 9 октомври, и на посочената държава членка е бил даден двумесечен срок, считано от получаването на това становище, датата, към която следва да се прецени съществуването или липсата на твърдяното неизпълнение на задължения, е 9 декември 2009 г. Следователно приетата след тази дата кралска наредба не е релевантна в настоящия случай.
- 45 Освен това трябва да се посочи, че макар това да не се споменава изрично по време на писмената фаза на производството, в отговора си на писмен въпрос от Съда, както и по време на съдебното заседание Комисията свежда първото си твърдение за нарушение до регистрираните в друга държава членка превозни средства, които сменят собственика си, при повторната им регистрация в Белгия.
- 46 В настоящия случай Комисията упреква Кралство Белгия в неизпълнение на задълженията му по силата на член 34 ДФЕС, доколкото подлага по-рано регистрирано в друга държава членка превозно средство на преглед за проверка на техническата изправност преди регистрирането му в Белгия, без да отчете резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност, извършен в тази друга държава членка.
- 47 Преди да се разгледа в светлината на член 34 ДФЕС, съвместимостта на посочения преглед за проверка на техническата изправност с правото на Съюза най-напред трябва да се разгледа с оглед на произтичащите от Директива 2009/40 задължения на държавите членки.
- 48 Що се отнася до Директива 2009/40, целите на тази директива, посочени в съображение 26, са хармонизиране на правилата за извършване на проверки на техническата изправност, предотвратяване на нарушаване на конкуренцията между пътните превозвачи и гарантиране на правилната проверка и поддръжка на превозните средства.
- 49 Въпреки свободата на преценка, с която разполагат държавите членки съгласно член 5 от тази директива, правна уредба, която не предвижда принципа на признаване на издадени от другите държави членки документи, удостоверяващи успешното преминаване на преглед за проверка на техническата изправност, като предвидения в член 3, параграф 2 от посочената директива, не може да бъде призната за валидна въз основа на същата директива и следователно трябва да се прецени с оглед на член 34 ДФЕС (вж. в този смисъл Решение от 20 септември 2007 г. по дело Комисия/Нидерландия, посочено по-горе, точки 67—71 и Решение от 5 юни 2008 г. по дело Комисия/Полша, посочено по-горе, точки 36—42).
- 50 В това отношение следва да се припомни, че съгласно добре установената съдебна практика забраната на мерки с равностоен на количествено ограничение ефект, установена в член 34 ДФЕС, се отнася до всички мерки, които могат пряко или непряко, действително или потенциално да възпрепятстват търговията в рамките на Общността (вж. по-специално Решение от 16 ноември 2000 г. по дело Комисия/Белгия, посочено по-горе, точка 16, Решение от 26 октомври 2006 г. по дело Комисия/Гърция, C-65/05, Recueil, стр. I-10341, точка 27, Решение от 15 март 2007 г. по дело Комисия/Финландия, C-54/05, Сборник, стр. I-2473, точка 30, Решение от 24 април 2008 г. по дело Комисия/Люксембург, C-286/07, точка 27 и решение от 6 октомври 2011 г. по дело *Vonnarde*, C-443/10, Сборник, стр. I-9327, точка 26).
- 51 В конкретния случай, като налагат задължителен преглед за проверка на техническата изправност на превозните средства преди регистрацията им от друг собственик, белгийските власти подлагат общо и системно на този преглед всички употребявани превозни средства,

които сменят собственика си, регистрирани по-рано в други държави членки, без да вземат предвид евентуално вече извършени от последните прегледи. Следователно този непериодичен 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 покупката на такива превозни средства, идващи от други държави членки (вж. по аналогия Решение от 20 септември 2007 г. по дело Комисията/Нидерландия, посочено по-горе, точка 73 и Решение от 5 юни 2008 г. по дело Комисия/Полша, посочено по-горе, точка 44).

- 52 От това следва, че изискването за такъв непериодичен преглед за проверка на техническата изправност на превозно средство, преди то да бъде регистрирано на името на друг собственик в Белгия, представлява забранена от член 34 ДФЕС мярка с равностоен на количествени ограничения върху вноса ефект, освен ако може да бъде обективно обосновано.
- 53 В това отношение 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 36 ДФЕС, или с императивни изисквания. 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 септември по-горе, точка 75, Решение от 5 юни 2008 г. по дело Комисия/Полша, посочено по-горе, точка 46 и Решение от 10 февруари 2009 г. по дело Комисия/Италия, C-110/05, Сборник, стр. I-519, точка 59).
- 54 Съгласно също толкова постоянната съдебна практика компетентните национални органи са тези, които трябва да докажат, че правната уредба отговаря на припомнените в предходната точка критерии (вж. в този смисъл Решение от 10 април 2008 г. по дело Комисия/Португалия, C-265/06, Resueil, стр. I-2245, точка 39, Решение от 20 септември 2007 г. по дело Комисия/Нидерландия, посочено по-горе, точка 76 и Решение по дело Комисия/Люксембург, посочено по-горе, точка 37). Подобно доказване може да се извърши само конкретно с оглед на обстоятелствата по конкретния случай (Решение от 8 май 2003 г. по дело ATRAL, C-14/02, Resueil, стр. I-4431, точка 67).
- 55 В това отношение посочените от Кралство Белгия съображения се отнасят до необходимостта да се гарантира защита на потребителите и опазването на околната среда, както и пътната безопасност, които съгласно съдебната практика представляват императивни съображения от обществен интерес, които могат да обосноват наличието на препятствие за свободното движение на стоки (вж. в този смисъл посочените по-горе Решение от 20 септември 2007 г. по дело Комисия/Нидерландия, точка 77, Решение от 10 април 2008 г. по дело Комисия/Португалия, точка 38, Решение от 5 юни 2008 г. по дело Комисия/Полша, точка 49 и Решение от 10 февруари 2009 г. по дело Комисия/Италия, точка 60).
- 56 Що се отнася до защитата на потребителите и опазването на околната среда, Кралство Белгия поддържа, че определени прегледи за проверка на техническата изправност позволяват да се ограничи опасността от измами с изминатите километри, както и въздействието върху околната среда на въведените в експлоатация превозни средства. То не уточнява обаче кои са тези прегледи, нито до каква степен гарантират тези цели.
- 57 Следователно трябва да се констатира, че Кралство Белгия не е доказало конкретно подходящия характер на прегледа за проверка на техническата изправност, нито необходимостта му за гарантиране на защитата на потребителите и опазването на околната среда. Всъщност единствено абстрактното позоваване на тези цели не е достатъчно, за да се обоснове мярка като спорния преглед за проверка на техническата изправност.

- 58 Що се отнася до подходящия характер на целта за гарниране на пътната безопасност, следва да се посочи, че в писмената си защита Кралство Белгия се позовава на тази цел във връзка със запазването на прегледа на спирачната система, предвиден в новата кралска наредба, приета на 1 юни 2011 г., която, както бе посочено в точка 44 от настоящото решение, не може да се вземе предвид за целите на настоящия иск. В дубликата си Кралство Белгия се позовава на опазването на пътната безопасност във връзка с прегледа за проверка на техническата изправност, тоест с оглед на всички подлежащи на проверка елементи, различни от проверката на спирачната система, макар то да посочва по-специално само проверката на общото състояние на превозното средство и на механичните части. Кралство Белгия изтъква, че движението по пътищата на неизправно превозно средство е опасно за пътната безопасност.
- 59 Безспорно съгласно постоянната съдебна практика при липсата на разпоредби за пълна хармонизация на равнището на Съюза държавите членки са тези, които вземат решение относно степента, в която възнамеряват да гарантират пътната безопасност на своята територия, като същевременно държат сметка за изискванията за свободното движение на стоки във вътрешността на Европейския съюз (вж. в този смисъл Решение от 27 март 1984 г. по дело Комисия/Италия, посочено по-горе, точка 12, както и посочените по-горе Решение от 13 юли 1994 г. по дело Комисия/Германия, точка 16 и Решение от 10 февруари 2009 г. по дело Комисия/Италия, точка 61).
- 60 Както бе припомнено в точка 54 от настоящото решение, компетентните национални органи трябва да докажат, че националната правна уредба може да гарантира осъществяването на преследваната цел и да не надхвърля необходимото за нейното постигане.
- 61 В настоящия случай, макар да не се оспорва годността на мярката за постигане на целта за пътна безопасност, следва да се констатира, че Кралство Белгия не е доказало конкретно необходимостта от преглед за проверка на техническата изправност на превозните средства, идващи от други държави членки при регистрацията им в Белгия, с оглед реализирането на преследваната цел. По-конкретно следва да се отбележи, че опасността за пътната безопасност от движението по пътищата на неизправно превозно средство може да бъде предизвикана и от вносни превозни средства, които не сменят собственика си и за които не е предвиден такъв преглед. Същото важи и за превозните средства, регистрирани в Белгия, които не сменят собственика си и са по-голямата част от превозните средства, движещи се по белгийските пътища.
- 62 Предвид тези обстоятелства следва да се констатира, че като подлага по-рано регистрираните в друга държава членка превозни средства на преглед за проверка на техническата изправност преди регистрирането им на името на друг собственик, без да отчита резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност, извършен в друга държава членка, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по силата на член 34 ДФЕС.

По второто правно основание, изведено от задължението за представяне на свидетелство за съответствие на превозно средство с оглед на прегледа за проверка на техническата изправност, предхождащ регистрацията на превозно средство, регистрирано по-рано в друга държава членка

– Доводи на страните

- 63 Според Комисията белгийската правна уредба, която изисква освен представянето на свидетелството за регистрация, и представянето на свидетелство за съответствие на превозно средство, регистрирано по-рано в друга държава членка съгласно правилата на Съюза, за да може това превозно средство да бъде подложено на преглед за проверка на техническата

изправност преди новата му регистрация, противоречи на член 4 от Директива 1999/37 и лишава от смисъл принципа на признаване на хармонизираните свидетелства за регистрация, издавани от други държави членки.

- 64 Националната правна уредба имала ограничителен ефект върху вноса на употребявани превозни средства в Белгия, тъй като в повечето държави членки свидетелството за съответствие не следвало превозното средство. Комисията счита, че тази мярка не може да се обоснове с необходимостта от запознаване с техническите характеристики на превозното средство с оглед провеждането на политика в областта на пътната безопасност или с оглед необходимостта от защитата на потребителите по-специално от измама или от кражба на превозни средства. Във всички случаи посочената мярка била непропорционална на тези цели предвид многобройните инструменти, прилагани на европейско равнище за преследване на същите тези цели.
- 65 В това отношение в репликата си, както и по време на съдебното заседание пред Съда Комисията припомня, че органът на всяка държава членка, който издава свидетелството за съответствие, трябва да изпрати на аналогичните в другите държави членки органи копие от сертификата за типово одобрение, в който се съдържат техническите характеристики на всяко превозно средство по силата на член 4, параграф 5 от Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 година за сближаването на законодателствата на държавите членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 42, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 1, стр. 41), чийто текст е възпроизведен в член 8, параграф 5 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, стр. 1).
- 66 Освен това, доколкото предложеното от Кралство Белгия разрешение — състоящо се в създаването на информационна база данни, съдържаща всички технически данни на превозните средства, което прави излишно представянето на свидетелство за съответствие — не може да се приложи преди края на 2012 г., тази държава членка не била приела законодателството си в предоставения срок и не можела да се позове на вътрешно положение, за да обоснове неспазването на задълженията и сроковете, произтичащи от правните норми на Съюза.
- 67 Кралство Белгия счита, че ако това твърдение за нарушение все пак е допустимо, то посочената национална правна уредба е обоснована, пропорционална и съответства на член 4 от Директива 1999/37. Според тази държава членка проблемите, свързани с представянето на свидетелството за съответствие, надхвърлят въпроса за регистрацията на превозните средства, тъй като не всички технически характеристики, които се съдържат в свидетелството за съответствие, са посочени във вече съществуващите документи за регистрация.
- 68 Кралство Белгия изтъква като обосновка същите три цели като посочените в подкрепа на първото твърдение за нарушение, а именно опазването на околната среда, защитата на потребителите и пътната безопасност.
- 69 То оспорва, че мерките, на които се позовава Комисията в исковата молба, са по-малко ограничителни и следователно по-подходящи за постигане на целите, преследвани с представянето на свидетелството за съответствие, от спорната правна уредба. Като се позовава на съмненията относно ефикасността на действащата система за обмен на информация, изразени от самата Комисия по време на публична консултация от март 2011 г. относно регистрацията на превозни средства, система, която Комисията предлага като валидна алтернатива на спорните мерки в отсъствието на функционална и достъпна за всички компетентни служби база данни, тази държава членка приема, че представянето на

свидетелство за съответствие е единственото най-прагматично и най-малко обременително решение за доброто провеждане на политиките в областта на околната среда и пътната безопасност.

- 70 В репликата си Комисията счита, че в писмото си от 26 януари 2010 г., както и с разширяването на писмената си защита, в която се позовава и на член 36 ДФЕС, Кралство Белгия, е признало, че изискването на свидетелство за съответствие може да създаде неудобства за някои потребители и представлява пречка за свободното движение, което е в разрез с член 34 ДФЕС. Все пак, противно на твърденията на държавата членка ответник, която извежда от член 1 от Директива 1999/37 възможност за дерогация и следователно за непълна хармонизация, тази национална мярка трябва да се преценява единствено с оглед на член 4 от тази директива, въз основа на която е била въведена пълна хармонизация. Като не допуска и дерогация с оглед опазването на околната среда, Комисията счита, че доводите на белгийските власти в това отношение са ирелевантни.
- 71 При условията на евентуалност Комисията счита, че доводите на държавата членка ответник относно обосновката на ограничението не са убедителни. Всъщност фактът, че едно превозно средство вече е регистрирано в друга държава членка, означава, че компетентните органи в тази държава са счели, че това превозно средство отговаря на техническите изисквания, приложими по силата на правото на Съюза. Кралство Белгия трябва да познава техническите характеристики на всяко превозно средство въз основа на обмена на информация между компетентните органи и обща мярка като това, да се изисква свидетелство за съответствие, не била нито необходима, нито пропорционална. Освен това доводът на Кралство Белгия, изведен от съмнения в ефикасността на действащата система за обмен на информация, били ирелевантен, тъй като това не освобождавало държавите членки от спазването на действащите разпоредби.
- 72 В дубликата си Кралство Белгия припомня, че Директива 1999/37 предвижда възможност за дерогация, като посочва, че от член 1 от тази директива следва, че тя се прилага за документите, издадени от държавите членки при регистрацията на превозни средства, и че тя по-никакъв начин не засяга правото на държавите членки да използват за временна регистрация на превозни средства документи, които може да не отговарят във всяко отношение на изискванията на посочената директива.

– Съображения на Съда

- 73 Следва да се констатира, че от самия текст на член 4 от Директива 1999/37, съгласно който свидетелство за регистрация, издадено от държава членка съгласно посочения в приложението към тази директива образец, трябва да се признае от другите държави членки при нова регистрация на превозното средство в тези държави, следва, че тази разпоредба не оставя никаква свобода на преценка на държавите членки, що се отнася до спазването на принципа на признаване на свидетелствата за регистрация на превозни средства.
- 74 Всъщност, както следва от съображения 3, 5 и 6 от Директива 1999/37, тази директива има за цел да допринесе за свободното движение по пътищата на територията на другите държави членки, предвиждайки като предварително условие за регистрация на превозно средство, което преди това е било регистрирано в друга държава членка, документ, който удостоверява тази регистрация и техническите характеристики на превозното средство с цел да се улесни повторното въвеждане в експлоатация на посочените превозни средства и да се допринесе за по-доброто функциониране на вътрешния пазар.

- 75 Съдът обаче вече е постановявал, че техническите характеристики на употребявани превозни средства, които преди това са били регистрирани в други държави членки, могат да се определят въз основа на вече съществуващите документи за регистрация (Решение от 5 юни 2008 г. по дело Комисия/Полша, посочено по-горе, точка 38).
- 76 Следователно Кралство Белгия не може да обоснове системното изискване за представяне на свидетелство за съответствие с необходимостта да се проверяват техническите характеристики на превозните средства, които имат свидетелство за регистрация.
- 77 Както правилно посочва Комисията, това изискване лишава от смисъл принципа на признаване на хармонизираните свидетелства за регистрация, издавани от други държави членки, така както е предвиден в член 4 от Директива 1999/37.
- 78 Така както следва от член 1, втора алинея от Директива 1999/37, държавите членки имат право да използват документи, които не отговарят на предвиденото в тази директива свидетелство за регистрация, само в случай на временна регистрация.
- 79 В настоящия случай Кралство Белгия не може да се позове на някое от съображенията от общ интерес, посочени в член 36 ДФЕС, или на императивните изисквания, установени от практиката на Съда, тъй като от гореизложеното следва, че освен в случаите на временна регистрация Директива 1999/37 не допуска възможността държавите членки да изискват документ, различен от свидетелството за регистрация, при регистрацията на превозно средство, което преди това е било регистрирано в друга държава членка. Всъщност, когато даден въпрос е регламентиран по хармонизиран начин на равнището на Съюза, всяка свързана с него национална мярка трябва да се преценява с оглед на предписанията на тази мярка за хармонизация, а не с оглед на разпоредбите на първичното право (вж. в този смисъл Решение от 12 октомври 1993 г. по дело Vanacker и Lesage, C-37/92, Recueil, стр. I-4947, точка 9, Решение от 13 декември 2001 г. по дело DaimlerChrysler, C-324/99, Recueil, стр. I-9897, точка 32 и Решение от 30 април 2009 г. по дело Lidl Magyarország, C-132/08, Сборник, стр. I-3841, точка 42).
- 80 Предвид тези обстоятелства следва да се констатира, че като изисква системно освен представянето на свидетелството за регистрация, и представянето на свидетелство за съответствие на превозно средство с оглед на задължителния преглед за проверка на техническата изправност на превозно средство, регистрирано по-рано в друга държава членка преди регистрацията му в Белгия, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по силата на член 4 от Директива 1999/37.
- 81 При тези обстоятелства следва да се приеме, че предявеният от Комисията иск е основателен.

По съдебните разноски

- 82 По смисъла на член 69, параграф 2 от Процедурния правилник всяка страна, загубила делото, се осъжда да заплати съдебните разноски, ако има искане в този смисъл. След като Комисията е направила искане за осъждането на Кралство Белгия и последното е загубило делото, то трябва да бъде осъдено да заплати разноските.

По изложените съображения Съдът (втори състав) реши:

- 1) Като изисква системно освен представянето на свидетелството за регистрация, и представянето на свидетелство за съответствие на превозно средство с оглед на прегледа за проверка на техническата изправност, предхождащ регистрацията на превозно средство, регистрирано по-рано в друга държава членка, и като подлага превозните средства, които сменят собственика си, на преглед за проверка на**

техническата изправност преди регистрирането им, без да отчете резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност, извършен в друга държава членка, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си по силата на член 4 от Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 година относно документите за регистрация на превозни средства, изменена с Директива 2006/103/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 година, и на член 34 ДФЕС.

2) Осъжда Кралство Белгия да заплати съдебните разноски.

Подписи