



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

6. september 2012\*

»Traktatbrud — direktiv 1999/37/EF — registreringsdokumenter for køretøjer — køretøjer, der tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat — ejerskifte — forpligtelse til teknisk kontrol — krav om fremvisning af overensstemmelsesattesten — teknisk kontrol, som er foretaget i en anden medlemsstat — ikke-ankendelse — manglende begrundelse«

I sag C-150/11,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 258 TEUF, anlagt den 28. marts 2011,

**Europa-Kommissionen** ved O. Beynet og A. Marghelis, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

**Kongeriget Belgien** ved T. Materne og J.-C. Halleux, som befuldmægtigede, bistået af avocats F. Libert og S. Rodrigues,

sagsøgt,

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, J.N. Cunha Rodrigues, og dommerne U. Löhms (refererende dommer), A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev og C.G. Fernlund,

generaladvokat: P. Mengozzi

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 29. marts 2012,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

\* Processprog: fransk.

## Dom

- 1 Europa-Kommissionen har i stævningen nedlagt påstand om, at det fastslås, at Kongeriget Belgien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til såvel Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138, s. 57), som ændret ved Rådets direktiv 2006/103/EF af 20. november 2006 (EUT L 363, s. 344, herefter »direktiv 1999/37«), som artikel 34 TEUF, da det kræver, at der for et køretøj, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, ud over fremvisning af registreringsattest også skal fremvises køretøjets overensstemmelsesattest med henblik på den tekniske kontrol, der ligger forud for køretøjets registrering, og da det underkaster sådanne køretøjer en teknisk kontrol forud for registrering uden at tage resultaterne af den tekniske kontrol, der er foretaget i en anden medlemsstat, i betragtning.

### Retsforskrifter

#### *EU-retlige forskrifter*

#### Direktiv 1999/37

- 2 Første, tredje, femte, sjette og niende betragtning til direktiv 1999/37 har følgende ordlyd:
  - »(1) Fællesskabet har vedtaget en række foranstaltninger med henblik på at skabe et indre marked uden indre grænser, hvor der i overensstemmelse med traktatens bestemmelser er fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital.
  - [...]
  - (3) En harmonisering af registreringsattestens form og indhold vil lette forståelsen og dermed bidrage til den frie bevægelighed ved kørsel med et køretøj i andre medlemsstater end den, det er registreret i.
  - [...]
  - (5) For at registrere et køretøj, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, kræver alle medlemsstaterne bl.a. en attest, der dokumenterer denne registrering og køretøjets tekniske karakteristika.
  - (6) En harmonisering af denne registreringsattest vil lette den nye ibrugtagning af køretøjer, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, og dermed bidrage til, at det indre marked fungerer.
  - [...]
  - (9) For at lette den kontrol, der især tager sigte på at bekæmpe svig og ulovlig handel med stjalne køretøjer, bør der etableres et tæt samarbejde mellem medlemsstaterne på grundlag af et effektivt system til udveksling af oplysninger.«
- 3 Direktivets artikel 1 fastsætter:

»Dette direktiv gælder for de dokumenter, medlemsstaterne udsteder ved registrering af køretøjer.

Direktivet berører ikke medlemsstaternes ret til med henblik på midlertidig registrering af motorkøretøjer at anvende dokumenter, der ikke på alle punkter måtte opfylde kravene i dette direktiv.«

4 Samme direktivs artikel 4 bestemmer:

»I forbindelse med dette direktiv anerkender medlemsstaterne registreringsattester, der er udstedt af de øvrige medlemsstater, med henblik på identificering af et køretøj, der færdes i international trafik, eller med henblik på en ny registrering af køretøjet i en anden medlemsstat.«

Direktiv 2009/40/EF

5 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 141, s. 12), der trådte i kraft den 26. juni 2009, erstattede Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 46, s. 1), som Kommissionen har henvist til under den administrative procedure. Henset til datoen for udløbet af fristen i den begrundede udtalelse, dvs. den 9. december 2009, er det direktiv 2009/40, der finder anvendelse på den foreliggende sag. I denne henseende er direktiv 96/96, som anført i første betragtning til direktiv 2009/40, af hensyn til klarheden blevet omarbejdet, hvorimod de bestemmelser, der er relevante i det foreliggende tilfælde, ikke er blevet ændret.

6 2., 5., 10.-12. og 26. betragtning til direktiv 2009/40 har følgende ordlyd:

»(2) I forbindelse med den fælles transportpolitik bør vejtrafikken inden for Fællesskabets område finde sted under de bedst mulige vilkår såvel vedrørende sikkerheden som konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstaters transportører.

[...]

(5) Der bør derfor i særdirektiver fastsættes EF-minimumsstandarder og -metoder for kontrol på de i dette direktiv anførte punkter.

[...]

(10) Hvad angår bremsesystemer bør dette direktiv hovedsagelig omfatte motorkøretøjer, der er typegodkendt efter bestemmelserne i Rådets direktiv 71/320/EØF af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil [EFT L 202, s. 37], skønt det erkendes, at visse typer motorkøretøjer er blevet godkendt på grundlag af nationale standarder, som kan være forskellige fra kravene i det pågældende direktiv.

(11) Medlemsstaterne kan udvide bremsekontrollen til køretøjer eller kontrolpunkter, der ikke er omfattet af dette direktiv.

(12) Medlemsstaterne kan fastsætte strengere bestemmelser for bremsekontrollen eller øge kontrolhyppigheden.

[...]

(26) Målene for den påtænkte handling, nemlig at harmonisere reglerne for teknisk kontrol, at forhindre konkurrencefordrejning mellem transportvirksomhederne og at garantere, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt, kan ikke opfyldes af medlemsstaterne hver for sig og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. [...]«

7 Artikel 3 i direktiv 2009/40 er sålydende:

»1. Medlemsstaterne træffer sådanne foranstaltninger, som de finder nødvendige, for at det kan godtgøres, at et køretøj er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv.

Disse foranstaltninger skal meddeles de andre medlemsstater og Kommissionen.

2. Hver medlemsstat tillægger det bevis, der i en anden medlemsstat udstedes for, at et motordrevet køretøj, der er registreret i sidstnævnte stat, samt dets påhængsvogn eller sættevogn, er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv, samme gyldighed, som hvis den selv havde udstedt dette bevis.

3. Medlemsstaterne anvender de relevante procedurer for – så vidt som det er praktisk muligt – at sikre, at bremsevirkningen i motorkøretøjer, der er indregistreret inden for deres område, opfylder kravene i dette direktiv.«

8 Artikel 5 i direktiv 2009/40 fastsætter nærmere:

»Uanset bestemmelserne i bilag I og II kan medlemsstaterne:

a) fremskynde datoen for den første obligatoriske tekniske kontrol samt eventuelt kræve, at køretøjet underkastes en kontrol forud for dets registrering

[...]

d) forhøje antallet af kontrolpunkter

[...]

f) foreskrive yderligere særlig kontrol

g) fastsætte strengere minimumsstandarder for bremsevirkninger end dem, der er fastsat i bilag II, for køretøjer, der er indregistreret på deres område [...]

9 Bilag II til nævnte direktiv beskriver de obligatoriske kontrolpunkter, bl.a. for så vidt angår bremseanordningerne.

#### *Belgiske retsfor skrifter*

10 Artikel 23, stk. 1, første afsnit, og artikel 23, stk. 2 og 7, i kongelig anordning af 15. marts 1968 om generelle regler for de tekniske krav, som skal opfyldes af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, samt af komponenter hertil og sikkerhedstilbehør (*Moniteur belge* af 28.3.1968, berigtiget i *Moniteur belge* af 23.4.1968), som ændret ved kongelig anordning af 20. maj 2009 (*Moniteur belge* af 5.6.2009, s. 40090, herefter »den kongelige anordning«), fastsætter:

»Stk. 1. Køretøjer, som tages i brug, underkastes kontrol med henblik på at undersøge, om de er i overensstemmelse med de bestemmelser, som gælder for dem.

[...]

Stk. 2. Kontrolopgaver:

A. Kontrolopgaverne omfatter den kontrol, der er anført i bilag 15, og den supplerende kontrol, som er fastsat i særlovgivningen.

[...]

Stk. 7. I forbindelse med denne kontrol, og for så vidt som køretøjet skal være forsynet med disse dokumenter, skal den person, der fremstiller køretøjet til kontrollen, aflevere den seneste synsattest samt synsmærket til det autoriserede organ og fremvise følgende dokumenter:

- 1) registreringsattesten
- 2) overensstemmelsesattesten eller EF-overensstemmelsesattesten
- 3) identifikationsrapporten eller den tekniske dokumentation.«

11 Den kongelige anordnings artikel 23a bestemmer:

»Stk. 1. Den i artikel 23 fastsatte kontrol er opdelt i:

- 1° fuldstændig kontrol
- 2° delvis kontrol.

Formålet med den fuldstændige kontrol er at verificere:

- a) identifikationen af køretøjet, i hvilken forbindelse stelnummeret, registreringsattesten og overensstemmelsesattesten eller EF-overensstemmelsesattesten for køretøjet kontrolleres
- b) køretøjets tekniske stand med henblik på at kontrollere, at køretøjet opfylder gældende regler på sikkerheds- og miljøområdet.

Den delvise kontrol er opdelt i:

- a) administrativ kontrol, som udelukkende vedrører verifikationen af registreringsattesten og overensstemmelsesattesten eller EF-overensstemmelsesattesten med henblik på godkendelse af en ansøgning om registrering af et brugt køretøj
- b) administrativ efterkontrol, som kun vedrører verifikationen af stelnummeret, identifikationsmærket og dokumenterne, eller fremvisningen af dokumenterne uden krav om at fremvise køretøjet igen
- c) tekniske eftersyn, dvs. alle andre former for delvis kontrol.

Stk. 2. I henhold til den hyppighed, med hvilken de skal foretages, er den fuldstændige kontrol opdelt i:

- 1° periodiske syn som omhandlet i artikel 23b
- 2° ikke-periodiske syn, der finder sted under bestemte omstændigheder som fastsat i artikel 23e.

[...]«

12 Den kongelige anordnings artikel 23e, stk. 1 og 4, har følgende ordlyd:

»Stk. 1. Uanset bestemmelserne om periodiske syn er ikke-periodiske syn obligatoriske:

[...]

3° forud for registreringen af [motor]køretøjer, [der er designet og konstrueret til passagertransport, som har mindst fire dæk, og som ud over førersædet maksimalt har otte siddepladser], herunder campingvogne [...], og [...] herunder ligvogne i en anden ejers navn.

[...]

Stk. 4. I forbindelse med det i denne artikels stk. 1, nr. 3, anførte ikke-periodiske syn skal køretøjet fremvises med den registreringsattest, der senest er blevet udstedt til det, og enten det tilsvarende registreringsmærke eller en erhvervsnummerplade og den dertil hørende registreringsattest.

Under dette syn foretages der foruden en komplet kontrol af køretøjet også en supplerende kontrol i henhold til bilag 22.

Hvis der imidlertid fremvises en synsrapport, der som minimum vedrører de i bilag 22 fastsatte punkter, og som er udfærdiget af en autoriseret synshal mindre end to måneder før den dato, hvor køretøjet fremstilles til dette ikke-periodiske syn, består sidstnævnte kun i en komplet kontrol af køretøjet.

Resultatet af denne kontrol beskrives udførligt i en synsrapport for brugte biler, der udstedes samtidig med synsattesten.

En ansøgning om registrering godkendes på betingelse af, at den udstedte synsattest er i overensstemmelse med artikel 23i, stk. 1, og at den supplerende kontrol, såfremt denne var påkrævet, blev foretaget i henhold til bilag 22.«

- 13 Bilag 15 til den kongelige anordning gengiver de i bilag II til direktiv 2009/40 anførte kontrolpunkter og årsager til, at der foreligger en mangel.
- 14 Bilag 22 til den kongelige anordning fastsætter flere punkter, som er omfattet af den »supplerende kontrol«, der skal foretages i forbindelse med det i denne anordnings artikel 23e, stk. 1, nr. 3, anførte ikke-periodiske syn. Ifølge nævnte bilags ordlyd vedrører den supplerende kontrol som minimum køretøjets generelle stand (f.eks. rustens indvirkning på sikkerheden, interiørets stand), »On Board Diagnostics« (bl.a. de aktive og passive sikkerhedselementer), de mekaniske dele (herunder koblingen, motoren, gearene), beklædningsdelene (f.eks. kofangerne, kølerhjelmene, hækspoilerne), lysene og tilbehøret (bl.a. klimaanlægget, betjening af ruderne).

### **Den administrative procedure**

- 15 Idet Kommissionen var af den opfattelse, at visse bestemmelser i den belgiske lovgivning om registreringsprocedurer for køretøjer ikke var i overensstemmelse med EU-retten, fremsendte den ved åbningsskrivelse af 1. december 2008 en opfordring til Kongeriget Belgien om at fremsætte sine bemærkninger.
- 16 I sit svar af 30. januar 2009 bestred Kongeriget Belgien enhver påstået tilsidesættelse. Idet den ikke var tilfreds med dette svar, fremsatte Kommissionen den 8. oktober 2009 en begrundet udtalelse, hvori den opfordrede Kongeriget Belgien til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme udtalelsen inden for en frist på to måneder fra modtagelsen. Kongeriget Belgien besvarede denne udtalelse ved skrivelse af 15. december 2009, hvori den tilkendegav sin hensigt om at efterkomme udtalelsen. I skrivelse af 11. februar 2010 forsvarede medlemsstaten imidlertid den gældende belgiske lovgivning.
- 17 Den 7. juni 2010 fik denne medlemsstat tilsendt en udførlig udtalelse, hvori der fastsattes en frist på fire uger til at foreslå en løsning, hvorved indbringelse af et søgsmål til Domstolen kunne undgås. Ved skrivelse af 30. juni 2010 gav Kongeriget Belgien tilsagn om at ændre den anfægtede lovgivning, idet denne medlemsstat samtidig gav udtryk for sit ønske om at bevare den tekniske kontrol forud for



registrering af køretøjet i en anden ejers navn, men ved at begrænse den til den blotte kontrol af de i det nye bilag 42 omhandlede punkter (en i det væsentlige visuel kontrol), såfremt visse betingelser var opfyldt. Med denne planlagte ændring ville fremvisning af overensstemmelsesattesten ikke længere være nødvendig på nærmere fastsatte betingelser. Et forslag til kongelig anordning i denne retning blev meddelt Kommissionen med en tilkendegivelse om at ville vedtage anordningen omkring udløbet af 2010.

- 18 Kommissionen fandt imidlertid, at de foreslåede foranstaltninger ikke ville have kunnet bringe tilsidesættelsen til ophør. Efter en udveksling af skrivelser blev et nyt udkast til kongelig anordning fremsendt den 11. januar 2011, hvilken den 26. januar 2011 var genstand for forhandlinger mellem Kommissionens tjenestegrene og de belgiske myndigheder.
- 19 Idet Kommissionen fandt, at Kongeriget Belgien ikke havde efterkommet den begrundede udtalelse, besluttede den at anlægge nærværende søgsmål.

### **Om søgsmålet**

- 20 Kommissionen har til støtte for søgsmålet fremsat to klagepunkter. Med det første klagepunkt har Kommissionen gjort gældende, at Kongeriget Belgien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 34 TEUF ved at underkaste køretøjer, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, en teknisk kontrol forud for registrering uden at tage resultaterne af den i en anden medlemsstat foretagne tekniske kontrol i betragtning. Med det andet klagepunkt har Kommissionen gjort gældende, at Kongeriget Belgien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til direktiv 1999/37 ved at kræve, at der for et køretøj, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, foruden fremvisning af registreringsattest også skal fremvises en overensstemmelsesattest med henblik på den tekniske kontrol, der ligger forud for køretøjets registrering.

#### *Formaliteten vedrørende det andet klagepunkt*

##### Parternes argumenter

- 21 Kongeriget Belgien har gjort gældende, at Kommissionens andet klagepunkt – for så vidt som det påstås fastslået, at denne medlemsstat har tilsidesat samtlige sine forpligtelser i henhold til direktiv 1999/37 – ikke kan antages til realitetsbehandling, idet Kommissionen i åbningsskrivelsen og den begrundede udtalelse samt i fremstillingen af de retlige rammer og i begrundelsen for søgsmålet har begrænset sine bemærkninger til en tilsidesættelse af dette direktivs artikel 4.
- 22 Ifølge denne medlemsstat kan en realitetsbehandling af dette klagepunkt ikke afvises delvist, for så vidt som de herom i stævningen nedlagte påstande ikke tager sigte på nogen bestemmelse i direktiv 1999/37, i modsætning til påstandene i den sag, der gav anledning til dom af 16. juli 2009, Kommissionen mod Polen (sag C-165/08, Sml. I, s. 6843, præmis 45-48). Desuden kan det forhold, at Kongeriget Belgien havde forstået, at klagepunktet kun vedrørte artikel 4 i direktiv 1999/37, idet den koncentrerede sit forsvar på denne artikel, ikke frigøre Kommissionen fra dennes forpligtelse til at formulere præcise påstande, og forholdet er ikke af en sådan art, at det medfører, at disse påstande efterfølgende kan antages til realitetsbehandling.
- 23 Kommissionen er af den opfattelse, at det andet klagepunkt kan antages til realitetsbehandling. Det har stået klart for denne medlemsstat, at klagepunktet vedrørte dette direktivs artikel 4, hvorfor nævnte medlemsstats ret til forsvar ikke er blevet tilsidesat. Kommissionen er imidlertid i sit svarskrift skredet til en omformulering af nævnte klagepunkt, idet den har begrænset den påståede tilsidesættelse til nævnte artikel.

## Domstolens bemærkninger

- 24 Det bemærkes indledningsvis, at den administrative procedure i en traktatbrudssag har til formål at give den berørte medlemsstat lejlighed til dels at opfylde sine forpligtelser i henhold til EU-retten, dels at tage virkningsfuldt til genmæle over for Kommissionens klagepunkter (dom af 14.10.2004, sag C-340/02, Kommissionen mod Frankrig, Sml. I, s. 9845, præmis 25, og af 26.4.2012, sag C-508/10, Kommissionen mod Nederlandene, præmis 33).
- 25 Genstanden for et søgsmål i henhold til artikel 258 TEUF fastlægges følgelig under den administrative procedure i henhold til denne bestemmelse. En forskriftsmæssig procedure udgør en med EUF-traktaten tilsigtet væsentlig garanti, ikke blot med henblik på at beskytte den pågældende medlemsstats rettigheder, men også med henblik på at sikre, at en eventuel efterfølgende retssag har en klart afgrænset tvist som genstand (jf. dom af 13.12.2001, sag C-1/00, Kommissionen mod Frankrig, Sml. I, s. 9989, præmis 53, og af 29.4.2010, sag C-160/08, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 3713, præmis 42, samt dommen i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 34).
- 26 Kommissionen skal i enhver stævning indgivet i medfør af artikel 258 TEUF i henhold til artikel 21, stk. 1, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol og artikel 38, stk. 1, litra c), i Domstolens procesreglement præcist angive de klagepunkter, som Domstolen skal tage stilling til, og i alt fald kort angive de retlige og faktiske forhold, som klagepunkterne støttes på (jf. bl.a. dom af 13.12.1990, sag C-347/88, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 4747, præmis 28, og af 16.6.2005, sag C-456/03, Kommissionen mod Italien, Sml. I, s. 5335, præmis 23, samt dommen i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 35).
- 27 Det følger heraf, at Kommissionens søgsmål skal indeholde en sammenhængende og detaljeret redegørelse for dens grunde til at antage, at den pågældende medlemsstat har tilsidesat en af sine forpligtelser i henhold til traktaterne (dommen i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 36).
- 28 I forbindelse med det foreliggende søgsmål må det konstateres, at det indeholder en klar fremstilling af de faktiske og retlige omstændigheder, som det er baseret på. Det er ganske vist ubestridt, at Kommissionen i stævningens påstande ikke nærmere angiver nogen bestemt artikel i direktiv 1999/37. Det fremgår imidlertid af såvel den administrative procedure, og navnlig af den af Kommissionen til Kongeriget Belgien fremsendte begrundede udtalelse, som fremstillingen af de retlige rammer og begrundelsen for søgsmålet, at denne institution har nedlagt påstand om tilsidesættelse af dette direktivs artikel 4.
- 29 Det skal ligeledes bemærkes, at Kongeriget Belgien i det foreliggende tilfælde har kunnet tage virkningsfuldt til genmæle over for Kommissionens klagepunkter.
- 30 Det følger af det ovenstående, at Kommissionens andet klagepunkt skal antages til realitetsbehandling.

## *Realiteten*

Om det første klagepunkt vedrørende den obligatoriske tekniske kontrol forud for registrering af køretøjet

### – Parternes argumenter

- 31 Ifølge Kommissionen pålægger den kongelige anordnings artikel 23, stk. 1 og 7, samt artikel 23a, stk. 1, og artikel 23e, stk. 1 og 4, på generel og systematisk vis en kontrol forud for registrering af brugte køretøjer, som tidligere er blevet registreret i andre medlemsstater, uden hensyntagen til kontroller,



der allerede er foretaget i sidstnævnte medlemsstater. Kommissionen er af den opfattelse, at det fremgår af dom af 20. september 2007, Kommissionen mod Nederlandene (sag C-297/05, Sml. I, s. 7467, præmis 67-71), og af 5. juni 2008, Kommissionen mod Polen (sag C-170/07, præmis 36-41), at for så vidt som direktiv 96/96 ikke indeholder nogen udtømmende harmonisering, kan en lovgivning, der ikke inkorporerer princippet om anerkendelse af de af andre medlemsstater udstedte dokumenter, som fastsat i dette direktivs artikel 3, stk. 2, ikke anses for gyldig på grundlag af nævnte direktiv, men skal bedømmes i henhold til artikel 34 TEUF.

- 32 Kommissionen har fremhævet, at det fremgår af Domstolens praksis, at den anfægtede nationale lovgivning udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion, idet den afholder visse personer fra at indføre sådanne køretøjer i Belgien (dom af 16.11.2000, sag C-217/99, Kommissionen mod Belgien, Sml. I, s. 10251, præmis 18, og af 7.6.2007, sag C-254/05, Kommissionen mod Belgien, Sml. I, s. 4269, præmis 30). Selv om denne lovgivning kan begrundes i hensyn til trafikikkerheden og til miljø- og forbrugerbeskyttelse, er den ikke forholdsmæssig. Det samme resultat kan således opnås ved hjælp af mindre indgribende foranstaltninger såsom en anerkendelse af de i en anden medlemsstat udstedte dokumenter, der attesterer den tekniske kontrol, kombineret med enten toldmyndighedens samarbejde eller muligheden for, at de belgiske myndigheder i forbindelse med registrering i Belgien af et køretøj, der tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, kan meddele et forbehold, hvorved forbrugeren oplyses om, at hans køretøj er blevet registreret på grundlag af en anden medlemsstats attest på den tekniske kontrol, og at køretøjet efterfølgende eventuelt skal underkastes en supplerende kontrol.
- 33 Kongeriget Belgien har principalt gjort gældende, at den anfægtede lovgivning ikke udgør en hindring for de frie varebevægelser, og at den ikke er udtryk for forskelsbehandling.
- 34 Til dette formål har Kongeriget Belgien fremhævet, at en teknisk kontrol forud for registrering er tilladt i henhold til artikel 5, litra a), i direktiv 2009/40, som giver de nationale myndigheder en skønsmargen med hensyn til fastlæggelsen af de krav, der skal opfyldes for at klare en teknisk kontrol, og disses gennemførelsesmetoder. Desuden vedrører denne ikke-periodiske kontrol kun det tilfælde, hvor køretøjet skifter ejer, og den pålægges uden forskelsbehandling alle køretøjer, hvad enten de tidligere er registreret i Belgien eller i en anden medlemsstat, og dette uanset gyldighedsdatoen af den synsattest, der er blevet udstedt i forbindelse med den periodiske kontrol.
- 35 Kongeriget Belgien har dernæst gjort gældende, at det i et udkast til den kongelige anordning, som denne medlemsstat henviste til under den administrative procedure, og hvis ikrafttræden var planlagt til august måned 2011, er fastsat, at der skal tages hensyn til resultatet af en mindre end to måneder gammel periodisk teknisk kontrol, som er foretaget i Belgien eller en anden medlemsstat, således at den ikke-periodiske kontrol forud for registrering i en anden ejers navn dels er begrænset til en bremsetest og en visuel inspektion af køretøjets tekniske stand, dels vedrører de kontrolpunkter, der er fastsat i bilag II til direktiv 2009/40 og i bilag 22 til den kongelige anordning. Dermed undgås det, at tests, som er foretaget i Belgien eller i en anden medlemsstat, skal foretages igen.
- 36 Kongeriget Belgien har subsidiært gjort gældende, at den nationale foranstaltning er begrundet i hensynet til færdselssikkerheden, til forbrugerbeskyttelsen ved at begrænse svig med kilometerantal, og til miljøbeskyttelsen, idet der bidrages til at nedsætte det ibrugtagne køretøjs indvirkning på miljøet. Foranstaltningen er desuden forholdsmæssig.
- 37 Hvad særligt angår færdselssikkerheden er navnlig kontrollen med bremsesystemet den eneste effektive metode til at vurdere slidgraden for delene og til at sikre, at bremsernes ydeevne opfylder gældende regler. Det forhold, at denne test, som foretages ved hjælp af egnet udstyr, er blevet bibeholdt i den nye kongelige anordning, der blev vedtaget den 1. juni 2011, er begrundet, for så vidt som en fejl i dette system kan opstå kort efter en sidste kontrol. Selv om andre foranstaltninger, såsom de af

Kommissionen foreslåede, gør det muligt at opfylde hensynet til færdselssikkerheden under de samme betingelser, skal en medlemsstat desuden have mulighed for inden for rammerne af sin skønsbeføjelse at opfylde dette mål ved hjælp af en national foranstaltning, som den finder egnet.

- 38 Kongeriget Belgien har ligeledes fremhævet, at det i mangel på en fuldstændig harmonisering for teknisk kontrol tilkommer medlemsstaterne at bestemme det trafikikkerhedsniveau, som de vil varetage, hvorved de skal tage kravene i forbindelse med de frie varebevægelser i betragtning (dom af 27.3.1984, sag 50/83, Kommissionen mod Italien, Sml. s. 1633, præmis 12, og analogt dom af 13.7.1994, sag C-131/93, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 3303, præmis 16).
- 39 I sit svarskrift har Kommissionen gjort gældende, at Kongeriget Belgien ved at insistere på nødvendigheden af at bibeholde bremsetesten i den nye kongelige anordning implicit erkender, at det hverken er nødvendigt eller forholdsmæssigt at foretage den tekniske kontrol i sin helhed to gange.
- 40 Hvad angår de af den sagsøgte medlemsstat foreslåede ændringer til den anfægtede lovgivning, som hovedsagelig består i at bibeholde en mindre omfattende kontrol, og som under alle omstændigheder ikke er tilstrækkelige til at bringe den påståede tilsidesættelse til ophør, har Kommissionen henvist til Domstolens faste praksis, hvorefter der ikke kan tages hensyn til foranstaltninger, som den pågældende medlemsstat har truffet til opfyldelse af sine forpligtelser efter traktatbrudssagens anlæg (dom af 1.10.1998, sag C-71/97, Kommissionen mod Spanien, Sml. I, s. 5991, præmis 18, og af 8.3.2001, sag C-276/98, Kommissionen mod Portugal, Sml. I, s. 1699, præmis 20).
- 41 Ifølge Kommissionen kan selv argumenterne vedrørende nødvendigheden og forholdsmæssigheden af at foretage bremsekontrollen to gange ej heller tiltrædes. For det første vil bremsetesten, såfremt køretøjet hidrører fra en anden medlemsstat, nemlig være blevet foretaget i overensstemmelse med bilag II til direktiv 2009/40, og gyldigheden af denne test vil skulle anerkendes i de andre medlemsstater. Hvis Kongeriget Belgien ikke desto mindre stadig skulle være i tvivl om, hvorvidt de i en anden medlemsstat foretagne bremsetests svarer til det i Belgien foreliggende sikkerhedsniveau, ville det i stedet for en systematisk og generel kontrol være tilstrækkeligt med en sag til sag-vurdering af eventuelle forskelle i bremseydeevne og af virkeevnetests mellem Kongeriget Belgien og den pågældende medlemsstat.
- 42 For det andet viser denne test sig ikke at være nødvendig med henblik på at undgå eventuelle nylige fejl i bremsesystemet, idet disse også kan opstå i importerede køretøjer, der ikke skifter ejer, og for hvilke en sådan kontrol ikke er fastsat. Det samme gælder køretøjer, der er registreret i Belgien, og som ikke skifter ejer, hvilke udgør størstedelen af de køretøjer, der benyttes på de belgiske veje.

– Domstolens bemærkninger

- 43 Indledningsvis bemærkes, at spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger et traktatbrud, ifølge fast retspraksis skal afgøres på baggrund af forholdene i medlemsstaten, som de var ved udløbet af fristen i den begrundede udtalelse (jf. bl.a. dommen af 20.9.2007 i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 64 og den deri nævnte retspraksis). De ændringer, der er sket efterfølgende, kan ikke tages i betragtning af Domstolen (jf. bl.a. dom af 18.11.2004, sag C-482/03, Kommissionen mod Irland, præmis 11, og af 4.2.2010, sag C-185/09, Kommissionen mod Sverige, præmis 9).
- 44 Da Kommissionens begrundede udtalelse, som er dateret den 8. oktober 2009, blev modtaget af Kongeriget Belgien den følgende 9. oktober, og da den fastsatte frist for denne medlemsstat var fastsat til to måneder fra modtagelse af denne udtalelse, er det således datoen den 9. december 2009, der skal lægges til grund ved vurderingen af, om der er tale om traktatbrud. Derfor skal den kongelige anordning, som er vedtaget efter dette tidspunkt, ikke tages i betragtning i det foreliggende tilfælde.

- 45 Uagtet at der under den skriftlige procedure ikke forelå nogen eksplicit angivelse derom, bemærkes desuden, at Kommissionen i sit svar på Domstolens skriftlige spørgsmål og under retsmødet har afgrænset det første klagepunkt i søgsmålet til kun at gælde de i en anden medlemsstat registrerede køretøjer, der skifter ejer i forbindelse med deres omregistrering i Belgien.
- 46 I det foreliggende tilfælde bebrejder Kommissionen Kongeriget Belgien, at denne medlemsstat har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til artikel 34 TEUF, idet den forskriver, at et køretøj, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, forud for registrering i Belgien skal underkastes en teknisk kontrol uden at tage resultaterne af den i denne anden medlemsstat foretagne tekniske kontrol i betragtning.
- 47 Nævnte tekniske kontrols overensstemmelse med EU-retten skal først undersøges i lyset af de forpligtelser, som påhviler medlemsstaterne i henhold til direktiv 2009/40, inden de skal undersøges i lyset af artikel 34 TEUF.
- 48 Hvad angår direktiv 2009/40 er dets i 26. betragtning til direktivet anførte mål at harmonisere reglerne for teknisk kontrol, at forhindre konkurrencefordrejning mellem transportvirksomhederne og at garantere, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt.
- 49 Uanset den skønsmargen, som tilkommer medlemsstaterne i medfør af direktivets artikel 5, kan en bestemmelse, der ikke omfatter det i nævnte direktivs artikel 3, stk. 2, fastsatte princip om anerkendelse af dokumenter, som er udstedt af de øvrige medlemsstater, og hvorved det attesteres, at køretøjet er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, ikke anses for gyldig på grundlag af samme direktiv og skal således bedømmes på grundlag af artikel 34 TEUF (jf. i denne retning dommen af 20.9.2007 i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 67-71, og af 5.6.2008 i sagen Kommissionen mod Polen, præmis 36-42).
- 50 I denne henseende bemærkes, at forbuddet mod foranstaltninger med tilsvarende virkning som kvantitative restriktioner for import i artikel 34 TEUF ifølge fast retspraksis omfatter alle foranstaltninger fra medlemsstaterne, som direkte eller indirekte, aktuelt eller potentielt, kan hindre samhandelen i Fællesskabet (jf. bl.a. dommen af 16.11.2000 i sagen Kommissionen mod Belgien, præmis 16, samt dom af 26.10.2006, sag C-65/05, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 10341, præmis 27, af 15.3.2007, sag C-54/05, Kommissionen mod Finland, Sml. I, s. 2473, præmis 30, af 24.4.2008, sag C-286/07, Kommissionen mod Luxembourg, præmis 27, og af 6.10.2011, sag C-443/10, Bonnarde, Sml. I, s. 9327, præmis 26).
- 51 Ved at foreskrive en obligatorisk teknisk kontrol af køretøjerne forud for en anden ejers registrering af disse undergiver de belgiske myndigheder i det foreliggende tilfælde på generel og systematisk måde alle brugte køretøjer, der skifter ejer, og som tidligere har været registreret i andre medlemsstater, denne kontrol uden nogen form for hensyntagen til kontroller, der allerede måtte være udført af disse. Denne ikke-periodiske kontrol kan således, for så vidt som den føjer sig til de tekniske kontroller, der for nylig er gennemført i andre medlemsstater, uden at anerkende resultatet heraf, afskrække visse personer fra at købe sådanne køretøjer hidrørende fra andre medlemsstater (jf. analogt dommen af 20.9.2007 i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 73, og af 5.6.2008 i sagen Kommissionen mod Polen, præmis 44).
- 52 Heraf følger, at kravet om en sådan ikke-periodisk teknisk kontrol af et køretøj forud for dets registrering i en anden ejers navn i Belgien udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som kvantitative indførselsrestriktioner, der er forbudt ved artikel 34 TEUF, medmindre den kan begrundes objektivt.
- 53 I denne henseende fremgår det af fast retspraksis, at en national lovgivning, som udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som kvantitative restriktioner, kan være begrundet i et af de almene hensyn, som er opregnet i artikel 36 TEUF, eller i et tvingende hensyn. I begge tilfælde skal

den nationale bestemmelse være egnet til at sikre virkeliggørelsen af det formål, den forfølger, og må ikke gå ud over, hvad der er nødvendigt for, at formålet opfyldes (jf. bl.a. dommen af 20.9.2007 i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 75, og af 5.6.2008 i sagen Kommissionen mod Polen, præmis 46, samt dom af 10.2.2009, sag C-110/05, Kommissionen mod Italien, Sml. I, s. 519, præmis 59).

- 54 Det fremgår ligeledes af fast retspraksis, at det påhviler de kompetente nationale myndigheder at påvise, at deres lovgivning opfylder de i forrige præmis nævnte kriterier (jf. i denne retning dom af 10.4.2008, sag C-265/06, Kommissionen mod Portugal, Sml. I, s. 2245, præmis 39, dommen af 20.9.2007 i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 76, og dommen i sagen Kommissionen mod Luxembourg, præmis 37). En sådan påvisning kan kun foretages konkret i forhold til den foreliggende sags faktiske omstændigheder (dom af 8.5.2003, sag C-14/02, ATRAL, Sml. I, s. 4431, præmis 67).
- 55 I denne henseende vedrører de af Kongeriget Belgien påberåbte begrundelser nødvendigheden af at sikre hensynet til såvel forbruger- og miljøbeskyttelse som færdselssikkerheden, der ifølge retspraksis udgør tvingende almene hensyn, der kan begrunde en hindring for de frie varebevægelser (jf. i denne retning dommen af 20.9.2007 i sagen Kommissionen mod Nederlandene, præmis 77, af 10.4.2008 i sagen Kommissionen mod Portugal, præmis 38, af 5.6.2008 i sagen Kommissionen mod Polen, præmis 49, og af 10.2.2009 i sagen Kommissionen mod Italien, præmis 60).
- 56 Hvad angår forbruger- og miljøbeskyttelse har Kongeriget Belgien gjort gældende, at visse af den tekniske kontrols tests gør det muligt at begrænse risikoen for svig med kilometerantal samt nedsætte det ibrugtagne køretøjs indvirkning på miljøet. Medlemsstaten redegør imidlertid hverken nærmere for, hvilke tests dette vedrører, eller i hvilket omfang disse kan tjene til at sikre nævnte formål.
- 57 Det må derfor fastslås, at Kongeriget Belgien konkret hverken har påvist, at den tekniske kontrol er egnet, eller at den er nødvendig for at sikre forbruger- og miljøbeskyttelsen. Den blotte påberåbelse in abstracto af sådanne hensyn er således ikke tilstrækkelig til at begrunde en foranstaltning såsom den anfægtede tekniske kontrol.
- 58 Hvad angår egnetheden af hensynet til at sikre færdselssikkerheden bemærkes, at Kongeriget Belgien i sit svarskrift henviser til nævnte hensyn i forhold til at bevare den kontrol af bremsesystemet, som er fastsat i den nye kongelige anordning, der blev vedtaget den 1. juni 2011, hvilken – som bemærket i denne doms præmis 44 – ikke kan tages i betragtning under nærværende søgsmål. I duplikken har Kongeriget Belgien påberåbt sig færdselssikkerheden i forhold til den tekniske kontrol, dvs. i forhold til alle andre kontrolpunkter end bremsetesten, selv om denne medlemsstat navnlig kun nævner kontrollen af køretøjets generelle stand og undersøgelsen af de mekaniske dele. Kongeriget Belgien har gjort gældende, at ibrugtagning af et køretøj, hvis tekniske karakteristika er mangelfulde, udgør en fare for færdselssikkerheden.
- 59 Det fremgår ganske vist af fast retspraksis, at når der ikke foreligger regler om fuldstændig harmonisering på EU-plan, tilkommer det medlemsstaterne at bestemme, på hvilket niveau de vil varetage trafikikkerheden på deres område, hvorved de skal tage hensyn til kravene i forbindelse med de frie varebevægelser inden for Den Europæiske Union (jf. i denne retning dommen af 27.3.1984 i sagen Kommissionen mod Italien, præmis 12, samt analogt dommen af 13.7.1994 i sagen Kommissionen mod Tyskland, præmis 16, og af 10.2.2009 i sagen Kommissionen mod Italien, præmis 61).
- 60 Som bemærket i denne doms præmis 54, påhviler det imidlertid de kompetente nationale myndigheder at påvise, at deres lovgivning er egnet til at sikre virkeliggørelsen af det formål, den forfølger, og at den ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for, at dette formål opfyldes.



- 61 Selv om egnetheden til at opfylde hensynet til færdselssikkerheden ikke er blevet anfægtet, må det i den foreliggende sag fastslås, at Kongeriget Belgien ikke konkret har påvist, at den tekniske kontrol af køretøjer hidrørende fra andre medlemsstater, der foretages i forbindelse med deres omregistrering i Belgien, er nødvendig i forhold til det forfulgte formål. Det bemærkes bl.a., at den risiko for færdselssikkerheden, som ibrugtagning af et køretøj med mangelfulde tekniske karakteristika medfører, også kan medføres af importerede køretøjer, der ikke skifter ejer, og for hvilke en sådan kontrol ikke er fastsat. Det samme gælder de køretøjer, der er registreret i Belgien, og som ikke skifter ejer, hvilke udgør størstedelen af de køretøjer, der benyttes på de belgiske veje.
- 62 Henset til disse forhold skal det fastslås, at Kongeriget Belgien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 34 TEUF ved at underkaste køretøjer, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, en teknisk kontrol forud for registrering i en anden ejers navn uden at tage resultaterne af den i en anden medlemsstat foretagne tekniske kontrol i betragtning.

Om det andet klagepunkt vedrørende forpligtelsen til, at der for et køretøj, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, skal fremvises en overensstemmelsesattest med henblik på den tekniske kontrol, der ligger forud for køretøjets registrering

– Parternes argumenter

- 63 Ifølge Kommissionen er den belgiske lovgivning – hvorefter det kræves, at der for et køretøj, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat i overensstemmelse med EU-reglerne, foruden registreringsattesten skal fremvises en overensstemmelsesattest, for at dette køretøj kan underkastes den tekniske kontrol, der ligger forud for dets nye registrering – i strid med artikel 4 i direktiv 1999/37 og gør princippet om anerkendelse af harmoniserede registreringsattester udstedt af andre medlemsstater indholdsløst.
- 64 Den nationale lovgivning har en restriktiv virkning for importen af brugte biler til Belgien, idet denne overensstemmelsesattest i flertallet af medlemsstaterne ikke følger med køretøjet. Kommissionen er af den opfattelse, at denne foranstaltning ikke kan begrundes med hensyn såsom nødvendigheden af at kende køretøjets tekniske karakteristika for at føre en færdselssikkerhedspolitik eller beskyttelse af forbrugerne mod bl.a. svig og tyveri af køretøjerne. Under alle omstændigheder står nævnte foranstaltning ikke i forhold til sådanne formål, når henses til de mange instrumenter, der er indført på europæisk plan, og som forfølger de samme formål.
- 65 I denne henseende har Kommissionen, såvel i sit svarskrift som under retsmødet for Domstolen, anført, at den myndighed, der i en medlemsstat udsteder en overensstemmelsesattest, skal sende de tilsvarende myndigheder i de andre medlemsstater en kopi af den typegodkendelsesattest, som indeholder hvert køretøjs tekniske karakteristika, i henhold til artikel 4, stk. 5, i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT 1970, s. 82), hvis indhold er gentaget i artikel 8, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263, s. 1).
- 66 For så vidt som den af Kongeriget Belgien foreslåede løsning – hvorefter der vil blive skabt en elektronisk database, som indeholder køretøjernes samtlige tekniske data, hvilket vil gøre fremvisning af overensstemmelsesattesten overflødig – ikke kan gennemføres før slutningen af 2012, har denne medlemsstat desuden ikke vedtaget sin lovgivning inden for den fastsatte frist og kan ikke påberåbe sig interne omstændigheder til støtte for, at forpligtelser og frister i henhold til EU-retlige regler ikke overholdes.

- 67 Kongeriget Belgien er af den opfattelse, at såfremt dette klagepunkt antages til realitetsbehandling, er den omhandlede nationale lovgivning i overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 1999/37, begrundet og forholdsmæssig. Det er medlemsstatens opfattelse, at problematikken omkring fremvisning af overensstemmelsesattesten rækker ud over den blotte registrering af køretøjerne, for så vidt som alle de tekniske karakteristika, der fremgår af overensstemmelsesattesten, ikke er angivet i de allerede eksisterende registreringsdokumenter.
- 68 Kongeriget Belgien har som begrundelse herfor anført de samme tre hensyn, der er blevet gjort gældende over for det første klagepunkt, nemlig miljøbeskyttelse, forbrugerbeskyttelse og færdselssikkerhed.
- 69 Nævnte medlemsstat bestrider, at de foranstaltninger, som Kommissionen har henvist til i sin stævning, er mindre restriktive og bedre egnede til de med fremvisningen af overensstemmelsesattesten forfulgte formål end den anfægtede lovgivning. Idet Kongeriget Belgien har henvist til den tvivl, som Kommissionen under en offentlig høring af marts 2011 om registrering af køretøjer selv har givet udtryk for, omkring effektiviteten af det nuværende system til udveksling af oplysninger, hvilket system er blevet foreslået af Kommissionen som et gyldigt alternativ til de anfægtede foranstaltninger, og idet der ikke foreligger nogen funktionel database, som er tilgængelig for alle kompetente myndigheder, er denne medlemsstat af den opfattelse, at fremvisning af overensstemmelsesattesten er den eneste, mest pragmatiske og mindst bebyrdende løsning til at føre miljø- og færdselssikkerhedspolitikken ud i livet.
- 70 I sit svarskrift var Kommissionen af den opfattelse, at Kongeriget Belgien i sin skrivelse af 26. januar 2010 og ved at udvide sit forsvar til også at påberåbe sig artikel 36 TEUF har erkendt, at kravet om fremvisning af overensstemmelsesattesten kan indebære ulemper for visse forbrugere og udgør en hindring for den frie bevægelighed, som er i strid med artikel 34 TEUF. I modsætning til hvad den sagsøgte medlemsstat har gjort gældende ved af artikel 1 i direktiv 1999/37 at udlede en mulighed for fravigelse og dermed en ufuldstændig harmonisering, skal denne nationale foranstaltning ifølge Kommissionen imidlertid udelukkende bedømmes på baggrund af dette direktivs artikel 4, som har været genstand for en fuldstændig harmonisering. Kommissionen, der heller ikke har godkendt en fravigelse, der er begrundet i hensyn til miljøbeskyttelsen, er af den opfattelse, at de argumenter, som de belgiske myndigheder har fremsat i denne henseende, er uden betydning.
- 71 Subsidiært er Kommissionen af den opfattelse, at den sagsøgte medlemsstats argumentation vedrørende begrundelsen for restriktionen ikke er overbevisende. Den omstændighed, at et køretøj allerede er blevet registreret i en anden medlemsstat, indebærer nemlig, at de kompetente myndigheder i denne stat har fundet, at dette køretøj opfyldte de i medfør af EU-retten anvendelige tekniske krav. Da Kongeriget Belgien i medfør af oplysningsudvekslingen mellem de kompetente myndigheder bør have kendskab til ethvert køretøjs tekniske karakteristika, er en generel foranstaltning, hvorefter der kræves fremvisning af overensstemmelsesattesten, hverken nødvendig eller forholdsmæssig. Desuden er det argument, som Kongeriget Belgien har udledt af tvivlen omkring effektiviteten af det nuværende system til udveksling af oplysninger, ikke relevant, eftersom dette ikke ville fritage medlemsstaterne for at skulle overholde gældende bestemmelser.
- 72 I sin duplik har Kongeriget Belgien mindet om, at direktiv 1999/37 fastsætter en fravigelsesmulighed, idet nævnte medlemsstat har bemærket, at det fremgår af nævnte direktivs artikel 1, at dette direktiv gælder for de dokumenter, medlemsstaterne udsteder ved registrering af køretøjer, og at direktivet ikke berører medlemsstaternes ret til med henblik på midlertidig registrering af motorkøretøjer at anvende dokumenter, der ikke på alle punkter måtte opfylde kravene i dette direktiv.

– Domstolens bemærkninger

- 73 Det bemærkes, at det fremgår af selve ordlyden af artikel 4 i direktiv 1999/37 – som fastsætter, at en registreringsattest, der er udstedt af en anden medlemsstat i overensstemmelse med den i bilaget til dette direktiv indeholdte model, skal anerkendes af de øvrige medlemsstater med henblik på en ny



registrering af køretøjet i disse stater – at denne bestemmelse ikke indrømmer medlemsstaterne nogen skønsmargen for så vidt angår overholdelse af princippet om anerkendelse af køretøjers registreringsattester.

- 74 Som det fremgår af tredje, femte og sjette betragtning til direktiv 1999/37, har dette direktiv nemlig til formål at bidrage til den frie bevægelighed ved kørsel med et køretøj i andre medlemsstater ved som nødvendig betingelse for at registrere et køretøj, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, at kræve en attest, der dokumenterer denne registrering og køretøjets tekniske karakteristika, med henblik på at lette den nye ibrugtagning af nævnte køretøjer i en anden medlemsstat og dermed bidrage til, at det indre marked fungerer.
- 75 Domstolen har allerede fastslået, at de tekniske karakteristika for brugte køretøjer, der tidligere har været registreret i andre medlemsstater, kan fastlægges på grundlag af allerede foreliggende registreringsdokumenter (dommen af 5.6.2008 i sagen Kommissionen mod Polen, præmis 38).
- 76 Kongeriget Belgien kan således ikke begrunde det systematiske krav om at fremvise en overensstemmelsesattest i nødvendigheden af at kontrollere de tekniske karakteristika for køretøjer, som har en overensstemmelsesattest.
- 77 Som Kommissionen med rette har gjort gældende, ville et sådant krav svare til at tømme det i artikel 4 i direktiv 1999/37 fastsatte princip om anerkendelse af registreringsattester udstedt af andre medlemsstater for ethvert indhold.
- 78 Som det fremgår af artikel 1, stk. 2, i direktiv 1999/37, er det kun i tilfælde af midlertidig registrering, at medlemsstaterne har ret til at anvende dokumenter, der ikke svarer til den ved dette direktiv fastsatte registreringsattest.
- 79 I det foreliggende tilfælde kan Kongeriget Belgien ikke påberåbe sig et af de i artikel 36 TEUF fastsatte almene hensyn eller et af de tvingende hensyn, som er fastslået i Domstolens praksis, idet det fremgår af det ovenstående, at direktiv 1999/37, bortset fra i tilfælde af midlertidig registrering, ikke tillader, at medlemsstaterne i forbindelse med registrering af et køretøj, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, kræver et andet dokument end registreringsattesten. Når et spørgsmål er reguleret ved harmoniserede bestemmelser på EU-plan, skal alle nationale foranstaltninger herom nemlig bedømmes på grundlag af de harmoniserede bestemmelser og ikke på grundlag af bestemmelserne i den primære ret (jf. i denne retning dom af 12.10.1993, sag C-37/92, Vanacker og Lesage, Sml. I, s. 4947, præmis 9, af 13.12.2001, sag C-324/99, DaimlerChrysler, Sml. I, s. 9897, præmis 32, og af 30.4.2009, sag C-132/08, Lidl Magyarorszá, Sml. I, s. 3841, præmis 42).
- 80 Herefter skal det fastslås, at Kongeriget Belgien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 4 i direktiv 1999/37 ved på systematisk vis at kræve, at der med henblik på den obligatoriske tekniske kontrol af et køretøj, som forud for sin registrering i Belgien tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, foruden fremvisning af den harmoniserede registreringsattest også skal fremvises køretøjets overensstemmelsesattest.
- 81 På denne baggrund må den af Kommissionen nedlagte påstand tages til følge.

### **Sagens omkostninger**

- 82 Ifølge procesreglementets artikel 69, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Kommissionen har nedlagt påstand om, at Kongeriget Belgien tilpligtes at betale sagens omkostninger, og da Kongeriget Belgien har tabt sagen, bør det pålægges Kongeriget Belgien at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Anden Afdeling):

- 1) **Kongeriget Belgien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til såvel artikel 4 i Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, som ændret ved Rådets direktiv 2006/103/EF af 20. november 2006, som artikel 34 TEUF, da det på systematisk vis kræver, at der for et køretøj, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, ud over fremvisning af registreringsattest også skal fremvises køretøjets overensstemmelsesattest med henblik på den tekniske kontrol, der ligger forud for køretøjets registrering, og da det underkaster sådanne køretøjer, som skifter ejer, en teknisk kontrol forud for registrering uden at tage resultaterne af den tekniske kontrol, der er foretaget i en anden medlemsstat, i betragtning.**
- 2) **Kongeriget Belgien betaler sagens omkostninger.**

Underskrifter