

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 20ής Σεπτεμβρίου 2007*

Στην υπόθεση C-297/05,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως, ασκηθείσα στις 22 Ιουλίου 2005,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον M. van Beek και την D. Zijlstra, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενου από τους H. G. Sevenster και D. J. M. de Grave,

καθού,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

υποστηριζόμενου από:

τη **Δημοκρατία της Φινλανδίας**, εκπροσωπούμενη από την E. Bygglin, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

παρεμβαίνουσα,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann, πρόεδρο τμήματος, R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (εισηγητή) και E. Levits, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston

γραμματέας: M. Ferreira, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 22ας Μαρτίου 2007,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι, υποβάλλοντας τα προηγουμένως ταξινομηθέντα

εντός άλλου κράτους μέλους οχήματα σε τεχνικό έλεγχο με σκοπό την αναγνώρισή τους καθώς και σε τεχνικό έλεγχο σχετικά με την κατάστασή τους πριν από την ταξινόμησή τους στις Κάτω Χώρες, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 και 30 ΕΚ.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση

- 2 Η τριακοστή τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ 1997, L 46, σ. 1), ορίζει:

«[...] με βάση τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας στον συγκεκριμένο τομέα και έχοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, τα κοινοτικά μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι αναγκαία για να επιτευχθεί εναρμόνιση των κανόνων των τεχνικών ελέγχων, με σκοπό να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων και να εξασφαλισθεί ότι τα οχήματα θα ελέγχονται και θα συντηρούνται ορθά· οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να επιτευχθούν πλήρως από τα κράτη μέλη μεμονωμένα.»

- 3 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/96 προβλέπει:

«Εντός κάθε κράτους μέλους, τα μηχανοκίνητα οχήματα [τα οποία είναι ταξινομημένα] εντός του κράτους αυτού, καθώς και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά τους, υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, και ιδίως τα παραρτήματα I και II.»

4 Το άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας αυτής ορίζει:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που κρίνουν αναγκαία ούτως ώστε να καθίσταται δυνατόν να αποδεικνύεται ότι ένα όχημα [υπέστη] επιτυχώς τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Τα εν λόγω μέτρα ανακοινώνονται στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή.

2. Κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το αποδεικτικό που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος, με το οποίο αποδεικνύεται ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα που είναι εγγεγραμμένο στο εν λόγω κράτος μέλος, καθώς και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενό του, έχουν [υποστεί] επιτυχώς τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, σαν να είχε το ίδιο εκδώσει το εν λόγω αποδεικτικό.»

5 Το άρθρο 5 της οδηγίας προβλέπει:

«Παρά τις διατάξεις των παραρτημάτων I και II, τα κράτη μέλη μπορούν:

— να αναβάλλουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου και, εφόσον χρειάζεται, να υποβάλλουν το όχημα σε τεχνικό έλεγχο πριν από την εγγραφή του,

— να συντομεύουν το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο διαδοχικών υποχρεωτικών τεχνικών ελέγχων,

- να [καθιστούν] υποχρεωτικό τον τεχνικό έλεγχο του προαιρετικού εξοπλισμού,

 - να αυξάνουν τον αριθμό των σημείων που πρέπει να ελέγχονται,

 - να επεκτείνουν την απαίτηση του περιοδικού τεχνικού ελέγχου σε άλλες κατηγορίες οχημάτων,

 - να προδιαγράφουν ειδικούς πρόσθετους ελέγχους,

 - να απαιτούν αυστηρότερες ελάχιστες τιμές απόδοσης για τα συστήματα πέδησης από εκείνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II και να συμπεριλάβουν έλεγχο των οχημάτων με υψηλότερα φορτία για τα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στο εδαφός τους, υπό την προϋπόθεση ότι τα πρότυπα αυτά δεν υπερβαίνουν εκείνα της αρχικής έγκρισης τύπου του οχήματος.»
- 6 Το άρθρο 11, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/96 εξαγγέλλει:

«Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 9 Μαρτίου 1998. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

[...]»

- 7 Η τρίτη, έκτη και ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας των οχημάτων (ΕΕ L 138, σ. 57), έχουν ως εξής:

«3) [...] η εναρμόνιση της εμφανίσεως και του περιεχομένου της αδείας κυκλοφορίας διευκολύνει την κατανόηση του εγγράφου αυτού και συμβάλλει, ως εκ τούτου, στην ελεύθερη οδική κυκλοφορία των οχημάτων, για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια σε ένα κράτος μέλος, επί του εδάφους των λοιπών κρατών μελών·

[...]

6) [...] η εναρμόνιση της [...] αδείας κυκλοφορίας διευκολύνει την επανακυκλοφορία των οχημάτων για τα οποία είχε εκδοθεί προηγουμένως άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος και συντελεί στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς·

[...]

9) [...] για να διευκολυνθούν οι έλεγχοι με σκοπό την καταπολέμηση της απάτης και της παράνομης εμπορίας κλεμμένων οχημάτων, θα πρέπει να καθιερωθεί στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, βασιζόμενη σε ένα αποτελεσματικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών.»

- 8 Το άρθρο 2, στοιχείο β', της οδηγίας 1999/37 ορίζει ως ταξινόμηση οχήματος τη διοικητική άδεια οδικής κυκλοφορίας ενός οχήματος, η οποία περιλαμβάνει τα στοιχεία αναγνωρίσεώς του και τη χορήγηση ενός αριθμού ταξινόμησης.

9 Το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής προβλέπει:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, η άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από ένα κράτος μέλος αναγνωρίζεται από τα λοιπά κράτη μέλη για την αναγνώριση του οχήματος σε περίπτωση διεθνούς κυκλοφορίας ή για την έκδοση νέας αδειάς κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.»

10 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας εξαγγέλλει:

«Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιουνίου 2004. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

[...]»

Η εθνική κανονιστική ρύθμιση

11 Τα άρθρα 36, παράγραφοι 1 και 2, και 42 έως 61 του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας (Wegenverkeerswet), της 21ης Απριλίου 1994 (Stb. 1994, αριθ. 475, στο εξής: Wegenverkeerswet), καθώς και το κεφάλαιο 4, άρθρα 17 έως 40α, του κανονισμού περί των αδειών κυκλοφορίας (Kentekenreglement), της 6ης Οκτωβρίου 1994 (Stb. 1994, αριθ. 760, στο εξής: Kentekenreglement), ρυθμίζουν τη διαδικασία ταξινομήσεως των οχημάτων και την έκδοση αδειών κυκλοφορίας.

- 12 Τα άρθρα 42 έως 46 της *Wegenverkeerswet* αφορούν την καταχώριση των αριθμών κυκλοφορίας. Το ως άνω άρθρο 42, παράγραφοι 2 και 3, προβλέπει:

«2. Στο πλαίσιο [του μητρώου σχετικά με την κοινοποίηση των αριθμών κυκλοφορίας], η *Rijksdienst voor Wegverkeer* [υπηρεσία οδικής κυκλοφορίας, στο εξής: ΥΟΚ] επεξεργάζεται τα στοιχεία που αφορούν τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα για τα οποία κοινοποιείται αριθμός κυκλοφορίας, το όνομα του κατόχου του ως άνω αριθμού κυκλοφορίας, καθώς και τα φέροντα άλλα μηχανοκίνητα οχήματα και ρυμουλκούμενα στοιχεία.

3. Η συλλογή των προμνησθέντων στο δεύτερο εδάφιο στοιχείων διενεργείται για τους ακόλουθους λόγους:

- a) για την ορθή εκτέλεση του παρόντος νόμου και για την τήρηση των κανόνων που θεσπίζονται μέσω ή δυνάμει του παρόντος νόμου, ή

- b) για την ορθή εκτέλεση των νόμων σχετικά με τη φορολόγηση των μηχανοκίνητων οχημάτων [*Wet op de motorrijtuigenbelasting*] του 1994, με τη φορολόγηση των ειδικών αυτοκινήτων και των μοτοσυκλετών [*Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen*] του 1992, με την ασφάλιση ευθύνης των μηχανοκίνητων οχημάτων [*Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen*], με την κινητικότητα και τη δυνατότητα προσβάσεως [*Wet bereikbaarheid en mobiliteit*], καθώς και άλλων κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικά με τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα και για την τήρηση των κανόνων που θεσπίζονται μέσω ή δυνάμει των παρουσών διατάξεων.»

- 13 Η άδεια κυκλοφορίας, στην οποία αναφέρεται το κεφάλαιο 4, άρθρα 17 έως 40a, του Kentekenreglement, αποτελείται από τα τμήματα I και II, το πρώτο εκ των οποίων περιλαμβάνει τα τεχνικά στοιχεία του οχήματος (τμήμα IA) καθώς και τα στοιχεία σχετικά με την ταυτότητα του κυρίου ή του κατόχου του οχήματος (τμήμα IB), το δε δεύτερο περιέχει τα αναγκαία στοιχεία σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας.
- 14 Όσον αφορά την πρώτη χορήγηση της αποτελούμενης από δύο μέρη αδειίας κυκλοφορίας, το άρθρο 25, παράγραφος 1, του Kentekenreglement ορίζει:

«Ο κύριος ή κάτοχος οχήματος για το οποίο ζητείται το πρώτον η έκδοση της αποτελούμενης από δύο τμήματα αδειίας κυκλοφορίας θέτει το όχημα στη διάθεση της ΥΟΚ προς επιθεώρηση και ζητεί από την ως άνω υπηρεσία τη χορήγηση αδειίας κυκλοφορίας υποβάλλοντας αποδεικτικά στοιχεία νομιμοποίησης σύμφωνα με όσα ορίζει υπουργική πράξη.»

- 15 Το άρθρο 25b του Kentekenreglement προβλέπει ότι, για την ταξινόμηση στις Κάτω Χώρες, πρέπει να υποβάλλεται η άδεια κυκλοφορίας που έχει εκδοθεί προηγουμένως εντός άλλου κράτους μέλους. Το ίδιο άρθρο, παράγραφοι 2 και 3, προβλέπει:

«2. [Η άδεια κυκλοφορίας στις Κάτω Χώρες] δεν εκδίδεται εάν ελλείπει το τμήμα II της ήδη εκδοθείσας αδειίας κυκλοφορίας.

3. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2, η ΥΟΚ μπορεί να εκδώσει άδεια κυκλοφορίας υπό την προϋπόθεση ότι οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου είχε ταξινομηθεί προηγουμένως το όχημα επιβεβαιώνουν εγγράφως ή ηλεκτρονικώς ότι ο αιτών δικαιούται να ταξινομήσει το όχημα εντός άλλου κράτους μέλους.»

- 16 Σε περίπτωση πωλήσεως μεταξύ ιδιωτών στις Κάτω Χώρες, δυνάμει των άρθρων 26 έως 30 του Kentekenreglement, ο έλεγχος της αναγνώρισεως του οχήματος δεν είναι υποχρεωτικός και η ΥΟΚ εκδίδει υπέρ του νέου κυρίου άδεια κυκλοφορίας περιλαμβάνουσα μόνο το τμήμα IB δεδομένου ότι τα τεχνικά στοιχεία του οχήματος απαντούν στο τμήμα IA της αδείας κυκλοφορίας και αναφέρονται ήδη στο μητρώο ταξινομήσεως.
- 17 Η ολλανδική κανονιστική ρύθμιση προβλέπει τέσσερις διαφορετικές διαδικασίες ταξινομήσεως των οχημάτων.
- 18 Σύμφωνα με την υπ' αριθ. 1 διαδικασία, στα καινούργια οχήματα που δεν έχουν ακόμη χρησιμοποιηθεί και έχουν λάβει ολλανδική ή κοινοτική έγκριση ανά τύπο οχήματος χορηγείται άδεια κυκλοφορίας κατά κανόνα μέσω εγκεκριμένης από την ΥΟΚ επιχειρήσεως. Η εγκεκριμένη αυτή επιχείρηση μπορεί να ζητήσει απευθείας από την ΥΟΚ τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας, χωρίς ειδικό τεχνικό έλεγχο της καταστάσεως του οχήματος, τη δε αναγνώριση και επαλήθευση της συμμορφώσεως προς το πιστοποιητικό πιστότητας ενός τέτοιου οχήματος διενεργεί η ίδια η εγκεκριμένη επιχείρηση. Δεν διενεργείται ειδικός τεχνικός έλεγχος της καταστάσεως του οχήματος. Το κόστος με το οποίο επιβαρύνεται ο πελάτης περιορίζεται στο αντιστοιχούν για τα τμήματα I και II της αδείας κυκλοφορίας, ήτοι σε 47,20 ευρώ συνολικά.
- 19 Η υπ' αριθ. 2 διαδικασία εφαρμόζεται στα οχήματα παλαιότητας τριών ετών και άνω που έχουν λάβει κοινοτική έγκριση ανά τύπο οχήματος. Πριν από την ταξινόμησή τους, τα οχήματα αυτά πρέπει να υποστούν έλεγχο εκ μέρους της εγκεκριμένης από την ΥΟΚ υπηρεσίας. Στα πλαίσια του ελέγχου αυτού, η αναγνώριση των οχημάτων διενεργείται μέσω της αδείας κυκλοφορίας που έχει χορηγήσει άλλο κράτος μέλος και του πιστοποιητικού πιστότητας για την καταστολή οποιασδήποτε απάτης σε θέματα αδείας κυκλοφορίας. Τα υποβαλλόμενα έγγραφα ελέγχονται ώστε να εντοπίζονται τυχόν αποκλίσεις. Ειδικός τεχνικός έλεγχος της καταστάσεως των οχημάτων διενεργείται μόνον αν εμφανίζουν ορατές δια γυμνού οφθαλμού

ελλείψεις ώστε να συνιστούν κίνδυνο για τους οδηγούς και για το περιβάλλον. Ο σχετικός έλεγχος διαρκεί 25 περίπου λεπτά και κοστίζει 45 ευρώ πέραν των 47,20 ευρώ που καταβάλλονται για την άδεια κυκλοφορίας.

- 20 Η υπ' αριθ. 3 διαδικασία αφορά τα άνω των τριών ετών παλαιότητας οχήματα που έχουν λάβει κοινοτική έγκριση ανά τύπο οχήματος, τα προηγουμένως ταξινομηθέντα σε άλλο κράτος μέλος οχήματα που έχουν λάβει τεχνική έγκριση ανά τύπο οχήματος ή ατομική έγκριση καθώς και τα προηγουμένως ταξινομηθέντα στις Κάτω Χώρες που έχουν λάβει ολλανδική έγκριση ανά τύπο οχήματος.
- 21 Σε περίπτωση εισαγωγής, η διαδικασία αναγνώρισης των ως άνω οχημάτων συνδυάζεται με επιθεώρηση της καταστάσεώς τους σχετικά με την τήρηση των πάγιων επιταγών, η οποία διενεργείται εκ μέρους εγκεκριμένης από την ΥΟΚ υπηρεσίας. Πρέπει να προσκομίζονται η χορηγηθείσα σε άλλο κράτος μέλος άδεια κυκλοφορίας και το πιστοποιητικό πιστότητας όπου αναγράφονται οι αναγκαίες τεχνικές πληροφορίες, καθώς και, όσον αφορά τα οχήματα που δεν έχουν λάβει κοινοτική έγκριση ανά τύπο οχήματος, έγγραφο νομιμοποίησης παρεμφερές όπου αναφέρονται η δύναμη, το (μέγιστο) ολικό βάρος και το φορτίο κατ' άξονα. Ο ανωτέρω έλεγχος της καταστάσεως του οχήματος διαρκεί περί τα 50 λεπτά και το κόστος του ανέρχεται σε 78 ευρώ, ποσό στο οποίο πρέπει να προστεθούν τα 47,20 ευρώ που καταβάλλονται για τη λήψη της αδείας κυκλοφορίας.
- 22 Στα πλαίσια του ελέγχου, γίνεται αναγνώριση του οχήματος και έλεγχος των υποβαλλόμενων εγγράφων. Τυχόν διαφορές μεταξύ των τεχνικών απαιτήσεων που ισχύουν στο κράτος μέλος προελεύσεως του συγκεκριμένου οχήματος και εκείνων που εφαρμόζονται στις Κάτω Χώρες δεν αποτελούν εμπόδιο για την ταξινόμηση του οχήματος στον βαθμό κατά τον οποίο τα υποβληθέντα έγγραφα επιτρέπουν να συναχθεί ότι το όχημα βρίσκεται στην κατάσταση που επέτρεψε την έγκρισή του στο κράτος μέλος προελεύσεως του οχήματος, οι δε διαφορές αυτές δεν επάγονται σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια.

- 23 Κατά τα λοιπά, κάθε όχημα παλαιότητας άνω των τριών ετών, ταξινομημένο στις Κάτω Χώρες, υπόκειται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο (*algemene periodieke keuring*). Όταν το υπαγόμενο στην υπ' αριθ. 3 διαδικασία όχημα υπόκειται στον υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο, ο αιτούμενος τη χορήγηση αδειας κυκλοφορίας λαμβάνει βεβαίωση η οποία του παρέχει τη δυνατότητα χρήσεως του οχήματος επί ένα έτος.
- 24 Δυνάμει του άρθρου 25, παράγραφος 7, του *Kentekenreglement*, οι συνοψισθείσες ανωτέρω διαδικασίες εφαρμόζονται *mutatis mutandis* σε περίπτωση νέας ετήσιας ταξινομήσεως ενός οχήματος που ήταν προηγουμένως ταξινομημένο στις Κάτω Χώρες και που ακολούθως τέθηκε εκτός κυκλοφορίας, εγκατέλειψε το έδαφος των Κάτω Χωρών, χρησιμοποιήθηκε, αλλάζοντας προορισμό, εκτός δημόσιων χώρων ή έλαβε ειδική άδεια κυκλοφορίας.
- 25 Η υπ' αριθ. 4 διαδικασία εφαρμόζεται στα οχήματα που ήσαν προηγουμένως ταξινομημένα σε κράτος μη ανήκον στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα μη ακόμη ταξινομημένα οχήματα που δεν έχουν λάβει ατομική έγκριση ή έγκριση ανά τύπο οχήματος. Η διαδικασία αναγνωρίσεως των ως άνω οχημάτων συνδυάζεται με επιθεώρηση της καταστάσεώς τους, επιθεώρηση η οποία χωρεί κατά κανόνα στην οικία του αιτούντος κατόπιν της διοικητικής, εκ μέρους ειδικής υπηρεσίας της ΥΟΚ, επαληθεύσεως της ατομικής αιτήσεως. Οι τεχνικές πληροφορίες πρέπει να κοινοποιούνται για τους σκοπούς της ταξινομήσεως.
- 26 Οι αναφερόμενες στις προεκτεθείσες υπ' αριθ. 2 και 3 διαδικασίες πρακτικές που ακολουθεί η ΥΟΚ θεμελιώνονται στον *Kentekenreglement*.
- 27 Στις 11 Νοεμβρίου 2005 ο Υπουργός Μεταφορών απηύθυνε εγκύκλιο στην ΥΟΚ καλώντας την να μην υποβάλλει από 1ης Δεκεμβρίου 2005 τα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος στον προβλεπόμενο στο άρθρο 25, παράγραφος 1, του *Kentekenreglement* τεχνικό έλεγχο.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

- 28 Θεωρώντας ότι η αφορώσα τη διαδικασία ταξινομήσεως των οχημάτων ολλανδική νομοθεσία δεν ήταν σύμφωνη προς τις διατάξεις των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία λόγω παραβάσεως, οχλώντας το Βασίλειο των Κάτω Χωρών να υποβάλει τις παρατηρήσεις του.
- 29 Η Ολλανδική Κυβέρνηση απάντησε στη σχετική όχληση με έγγραφο της 10ης Ιουλίου 2003. Με δεύτερο έγγραφο της 29ης Ιανουαρίου 2004, προσδιόρισε ακολούθως τις παρατηρήσεις της.
- 30 Η Επιτροπή διατύπωσε στις 9 Ιουλίου 2004 αιτιολογημένη γνώμη καλώντας το Βασίλειο των Κάτω Χωρών να λάβει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να συμμορφωθεί εντός προθεσμίας δύο μηνών από της λήψεώς της.
- 31 Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών απάντησε στην εν λόγω αιτιολογημένη γνώμη στις 2 Νοεμβρίου 2004, αφού προηγουμένως ζήτησε παράταση κατά ένα μήνα της ταχθείσας προθεσμίας.
- 32 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 22 Ιουλίου 2005, η Επιτροπή άσκησε, δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ, την υπό κρίση προσφυγή.
- 33 Με διάταξη της 20ής Φεβρουαρίου 2006, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου έκανε δεκτή την παρέμβαση του Δημοκρατίας της Φινλανδίας υπέρ των αιτημάτων του Βασιλείου των Κάτω Χωρών.

Επί του παραδεκτού της προσφυγής

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 34 Η Ολλανδική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή αθέτησε την υποχρέωση που υπέχει να προσδιορίζει το αντικείμενο της προσφυγής της με όρους σαφείς και ευάρμοστους τόσο κατά τη διάρκεια της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας όσο και με το δικόγραφο της προσφυγής, ιδίως επειδή δεν διευκρίνισε τη διαφορά μεταξύ του «ελέγχου της καταστάσεως των οχημάτων» και του «ελέγχου προς αναγνώριση των οχημάτων» που απαντούν στην αιτιολογημένη γνώμη.
- 35 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή επεξέτεινε το αντικείμενο της διαφοράς κατά τρόπο παράνομο σε σχέση με την αιτιολογημένη γνώμη στον βαθμό που η στρεφόμενη κατά των «συμπληρωματικών τεχνικών ελέγχων» αιτίαση συμπεριέλαβε και τη διαδικασία αναγνώρισεως των οχημάτων. Επομένως, η προσφυγή της Επιτροπής είναι απορριπτέα στον βαθμό που αφορά και την ως άνω διαδικασία αναγνώρισεως.
- 36 Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι επικρίνει τις υπ' αριθ. 2 και 3 προπεριγραφείσες διαδικασίες. Οι επιβαλλόμενοι με τις ως άνω διαδικασίες έλεγχοι των οχημάτων θα έπρεπε να κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες, ήτοι εκείνες που έχουν ως αντικείμενο αποκλειστικά την αναγνώριση των οχημάτων, διενεργούμενες στο πλαίσιο των υπ' αριθ. 2 και 3 διαδικασιών, και εκείνες που αφορούν την κατάσταση των οχημάτων, ήτοι τους υπό στενή έννοια τεχνικούς ελέγχους, διενεργούμενους στο πλαίσιο της υπ' αριθ. 3 διαδικασίας.
- 37 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι στα σημεία 5(2), 5(3) και 13 της αιτιολογημένης γνώμης της διευκρίνισε ότι οι επικρίσεις της ανάγονταν στις δύο αυτές μορφές ελέγχου. Εξάλλου, όπως προκύπτει από την απάντηση της Ολλανδικής Κυβερνήσεως στην αιτιολογημένη γνώμη, κατά την ίδια αυτής αντίληψη, οι αιτιάσεις της Επιτροπής στόχευαν τις δύο επίδικες μορφές ελέγχου.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 38 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το σημείο 13 της αιτιολογημένης γνώμης αφορά αμφότερες τις μορφές ελέγχου που εμπίπτουν στις υπ' αριθ. 2 και 3 διαδικασίες, όπως αυτές έχουν προπεριγραφεί.
- 39 Εξάλλου, όπως προκύπτει από την απάντηση της Ολλανδικής Κυβερνήσεως στην αιτιολογημένη γνώμη της 2ας Νοεμβρίου 2004, οι ανωτέρω υπ' αριθ. 2 και 3 διαδικασίες σχολιάστηκαν κεχωρισμένως με τη διατύπωση της απόψεώς της επί της αναγνωρίσεως των οχημάτων που είχαν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος, αναγνωρίσεως προβλεπόμενης από αμφότερες τις διαδικασίες, αφενός, και επί του ελέγχου της καταστάσεως των οχημάτων, όπως προβλέπεται με την υπ' αριθ. 3 διαδικασία, αφετέρου.
- 40 Εξ αυτού έπεται ότι η Ολλανδική Κυβέρνηση ήταν σε θέση να εξατομικεύσει τις αιτιάσεις που ήγειρε η Επιτροπή με την αιτιολογημένη γνώμη της και στρέφονταν κατά των δύο μορφών ελέγχου που προβλέπουν οι υπ' αριθ. 2 και 3 διαδικασίες, οπότε η ίδια κυβέρνηση δεν νομιμοποιείται να υποστηρίξει ότι η Επιτροπή επεξέτεινε παρατύπως το αντικείμενο της διαφοράς με την προσφυγή της.
- 41 Υπό το φως των προεκτεθέντων, επιβάλλεται η απόρριψη της ενστάσεως απαραδέκτου που προέβαλε η Ολλανδική Κυβέρνηση.

Επί της ουσίας

Επιχειρηματολογία των διαδίκων

- 42 Κατά την Επιτροπή, η ταξινόμηση στις Κάτω Χώρες των αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος, αφενός, και η έκδοση αδειών

κυκλοφορίας σε περίπτωση αλλαγής της κυριότητας οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως στις Κάτω Χώρες, αφετέρου, συνιστούν δύο συγκρίσιμες καταστάσεις.

- 43 Οι ως άνω συγκρίσιμες καταστάσεις αποτελούν αντικείμενο διαφορετικών μεταχειρίσεων, γεγονός που συνεπάγεται παρεμπόδιση του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Συγκεκριμένα, η υποχρέωση ελέγχου πριν από την ταξινόμηση των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος καθιστά, λαμβάνοντας υπόψη τον υποχρεωτικό, συστηματικό και επαχθή χαρακτήρα της, δυσχερέστερη την εισαγωγή των ως άνω οχημάτων, οπότε συνιστά μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου με ποσοτικούς περιορισμούς κατά την εισαγωγή, κατά την έννοια του άρθρου 28 ΕΚ. Συναφώς, η Επιτροπή εκτιμά ότι ο επίδικος έλεγχος μπορεί να καταταγεί σε δύο κατηγορίες, ήτοι στην περίπτωση του ελέγχου προς αναγνώριση των οχημάτων και σε εκείνη του ελέγχου προς επιθεώρηση της καταστάσεώς τους.
- 44 Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα προσβαλλόμενα μέτρα πρέπει να χαρακτηριστούν ως μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος, απαγορευόμενα δυνάμει του άρθρου 28 ΕΚ, εφόσον καθιστούν λιγότερο ενδιαφέρουσα την εισαγωγή οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος, οπότε και συνιστούν εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Επιπλέον, δεν δικαιολογούνται λόγω στόχου εμπίπτοντος στο άρθρο 30 ΕΚ ή επιτακτικής επιταγής, όπως αναγνωρίζεται με τη νομολογία του Δικαστηρίου.
- 45 Ειδικότερα, κατά την Επιτροπή, ο έλεγχος προς αναγνώριση των οχημάτων, όπως προβλέπουν οι υπ' αριθ. 2 και 3 διαδικασίες, δεν δικαιολογείται από την ανάγκη επαληθεύσεως του αν ο αριθμός αναγνωρίσεως των εισαγομένων οχημάτων που έχουν καταχωριστεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος τροποποιήθηκε, επειδή ο εν λόγω αριθμός μπορεί επίσης να έχει τροποποιηθεί κατά τη μεταβίβαση ιδιοκτησίας εντός του εδάφους του Βασιλείου των Κάτω Χωρών. Εξάλλου, εφόσον το περιεχόμενο των εγγράφων ταξινομήσεως εναρμονίζεται, δυνάμει της οδηγίας 1999/37, σε κοινοτικό επίπεδο, η εφαρμοζόμενη στις Κάτω Χώρες επιθεώρηση

περιττεύει και αλληλεπικαλύπτεται με τους ήδη διενεργηθέντες στα άλλα κράτη μέλη ελέγχους. Παρατηρεί, επίσης, ότι καθίσταται αναγκαία η αναμονή επί πλείονες εβδομάδες προτού διενεργηθεί η σχετική επιθεώρηση.

46 Όσον αφορά τους τεχνικούς ελέγχους σχετικά με την κατάσταση των οχημάτων, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε κράτος μέλος όπου αποτέλεσαν αντικείμενο τεχνικού ελέγχου δύνανται, υπό ορισμένες περιστάσεις, να υπόκεινται, εκ μέρους των αρχών άλλου κράτους μέλους, σε συμπληρωματικό έλεγχο κατά την ταξινόμησή τους εντός του κράτους αυτού, υπό την προϋπόθεση, πάντως, ότι παρεμφερής έλεγχος απαιτείται για τα οχήματα εθνικής προελεύσεως για τα οποία ζητείται η ταξινόμηση υπό τις αυτές περιστάσεις. Εν προκειμένω, τα οχήματα που έχουν ήδη ταξινομηθεί στις Κάτω Χώρες και αποτελούν αντικείμενο μεταβίβασης κυριότητας δεν υπόκεινται σε παρόμοιο έλεγχο, σε αντίθεση με τα οχήματα τα οποία έχουν ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος και για τα οποία είχε ζητηθεί η ταξινόμηση στις Κάτω Χώρες.

47 Η Ολλανδική και η Φινλανδική Κυβέρνηση θεωρούν ότι η αλλαγή κυρίου ενός οχήματος που έχει ήδη ταξινομηθεί στις Κάτω Χώρες, αφενός, και η εισαγωγή οχήματος προερχόμενου από άλλο κράτος μέλος, αφετέρου, δεν επιδέχονται σύγκριση. Η ταξινόμηση του οχήματος και η καταχώριση της αλλαγής κυρίου έχουν δύο διακριτά αντικείμενα, ήτοι η μεν ταξινόμηση συνίσταται στην εγγραφή του οχήματος στο ολλανδικό εθνικό μητρώο, η δε αλλαγή κυρίου συνδέει αποκλειστικά ένα άλλο πρόσωπο με ήδη καταχωρισμένο όχημα. Επομένως, οι δύο αυτές καταστάσεις δεν είναι συγκρίσιμες.

48 Αντιθέτως, η καταχώριση στις Κάτω Χώρες οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος συγκρίνεται με τη διαδικασία ταξινόμησης οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως στις Κάτω Χώρες, ακολούθως έχουν διαγραφεί από το μητρώο και για τα οποία υποβάλλεται αίτηση ταξινόμησης στις Κάτω Χώρες. Στην περίπτωση αυτή, η διαδικασία είναι, δυνάμει του άρθρου 25, παράγραφος 7, του Kentekenreglement, η ίδια με την προβλεπόμενη σε περίπτωση εισαγωγής οχημάτων.

- 49 Όσον αφορά τον έλεγχο προς αναγνώριση των οχημάτων, η Ολλανδική και η Φινλανδική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι ο έλεγχος αυτός είναι αναγκαίος για την κατοχύρωση της οδικής ασφαλείας, την καταπολέμηση των δολίων πρακτικών, την προστασία του περιβάλλοντος και των καταναλωτών καθώς και της δημόσιας τάξεως.
- 50 Συναφώς, η οδηγία 1999/37 προβλέπει αποκλειστικά κατ' ελάχιστον εναρμόνιση, γεγονός που παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επιβάλλουν συμπληρωματικούς ελέγχους κατά την ταξινόμηση.
- 51 Όσον αφορά τον συμπληρωματικό τεχνικό έλεγχο, όπως ο προβλεπόμενος με την υπ' αριθ. 3 διαδικασία, η Ολλανδική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι διασφαλίζει ότι μόνον τα οχήματα που ικανοποιούν τις ολλανδικές επιταγές σε θέματα οδικής ασφαλείας και περιβάλλοντος τίθενται σε κυκλοφορία στις Κάτω Χώρες.
- 52 Η Φινλανδική Κυβέρνηση εκτιμά επίσης ότι τα επικρινόμενα μέτρα είναι σύμφωνα προς την αρχή της αναλογικότητας επειδή οι στόχοι της ταξινομήσεως, για τους οποίους ο τεχνικός έλεγχος καθίσταται απαραίτητος, δεν μπορούν να επιτευχθούν με λιγότερο περιοριστικά μέτρα.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

Επί του ελέγχου με σκοπό την αναγνώριση των οχημάτων

- 53 Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η επιβαλλόμενη με το άρθρο 28 ΕΚ απαγόρευση μέτρων αποτελέσματος ισοδύναμου προς περιορισμούς αφορά κάθε

κανονιστική ρύθμιση των κρατών μελών ικανή να εμποδίσει, άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το ενδοκοινοτικό εμπόριο (αποφάσεις της 16ης Νοεμβρίου 2000, C-217/99, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 2000, σ. I-10251, σκέψη 16, της 26ης Οκτωβρίου 2006, C-65/05, Επιτροπή κατά Ελλάδας, Συλλογή 2006, σ. I-10341, σκέψη 27, και της 15ης Μαρτίου 2007, C-54/05, Επιτροπή κατά Φινλανδίας, Συλλογή 2007, σκέψη 30). Έτσι, συνιστά για τον εισαγωγέα εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων το γεγονός απλώς και μόνον ότι αποτρέπεται από την εισαγωγή και εμπορία των επίδικων προϊόντων στο οικείο κράτος μέλος (προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψη 18, και απόφαση της 7ης Ιουνίου 2007, C-254/05, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 2007, σ. I-4269, σκέψη 30).

- 54 Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από τη δικογραφία, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών απαιτεί, πριν από την ταξινόμηση οχήματος, την αναγνώρισή του. Σύμφωνα με τα άρθρα 2, στοιχείο β', και 4 της οδηγίας 1999/37, η αναγνώριση αυτή πραγματοποιείται, όταν πρόκειται για εισαγωγή οχήματος το οποίο έχει ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος, μέσω αδειας κυκλοφορίας που εκδίδει το τελευταίο.
- 55 Πάντως, η Επιτροπή προσάπτει στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών ότι παρεμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων επειδή η διαδικασία αναγνώρισεως δεν περιορίζεται σε αμιγώς διοικητικής φύσεως διατύπωση, αλλά εμπεριέχει την υποχρέωση εμφανίσεως του οχήματος στην ΥΟΚ, οπότε παρέχεται στον ελεγκτή η ευχέρεια να ελέγχει αν το όχημα ευρίσκεται όντως στο ολλανδικό έδαφος και αντιστοιχεί στα απαιτούμενα στην άδεια κυκλοφορίας που έχει χορηγήσει το άλλο κράτος μέλος στοιχεία. Κατά την Επιτροπή, ο έλεγχος αυτός, ο οποίος διαρκεί περί τα 25 λεπτά και το κόστος του οποίου ανερχόταν, κατά την προ της κινήσεως της δίκης διαδικασία, σε 45 ευρώ, καθιστά λιγότερο συμφέρουσα την εισαγωγή οχημάτων στις Κάτω Χώρες.
- 56 Η άποψη αυτή της Επιτροπής δεν μπορεί να γίνει δεκτή.
- 57 Πράγματι, υπογραμμίζεται ότι με την επίδικη διαδικασία, όπως προκύπτει από την έρευνα της ίδιας της Επιτροπής, οι αρμόδιες ολλανδικές αρχές περιορίζονται στην αναγνώριση του οχήματος για τους σκοπούς της ταξινόμησεως.

- 58 Πρόκειται ως εκ τούτου για απλή διοικητική διατύπωση, μη συνεπαγόμενη κανέναν επιπλέον έλεγχο και σύμφυτη με την εξέταση της αιτήσεως ταξινομήσεως και τη διεξαγωγή της σχετικής διαδικασίας.
- 59 Εξάλλου, ο μη αποτρεπτικός χαρακτήρας της σχετικής διαδικασίας επιβεβαιώνεται από τις λεπτομέρειες του ελέγχου που διενεργείται στις Κάτω Χώρες.
- 60 Όσον αφορά, καταρχάς, την υποχρεωτική μετακίνηση που συνεπάγεται η υποχρέωση εμφανίσεως του οχήματος ενώπιον της ΥΟΚ, όπως προκύπτει από τη δικογραφία, η ως άνω υπηρεσία διαθέτει πυκνό δίκτυο σταθμών κατανεμημένων επί του συνόλου του ολλανδικού εδάφους όπου ο έλεγχος αναγνώρισεως μπορεί να διενεργηθεί ευχερώς.
- 61 Ακολούθως, όσον αφορά το κόστος των 45 ευρώ, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, ενόψει του συνόλου των εξόδων που συνεπάγεται αναπόφευκτα όλη η διαδικασία ταξινομήσεως, το ποσό αυτό δεν είναι ικανό να ασκήσει επιρροή σχετικά με την επιλογή του κυρίου ενός οχήματος να χωρήσει ή μη σε ταξινόμηση στις Κάτω Χώρες.
- 62 Τέλος, ως προς το επικαλούμενο από την Επιτροπή γεγονός ότι μπορεί να υπάρξει περίοδος αναμονής ορισμένων εβδομάδων προτού το όχημα μπορέσει να εμφανιστεί για τους σκοπούς της ταξινομήσεώς του, αρκεί η υπογράμμιση ότι ο εισαγωγέας του οχήματος μπορεί να διευκολύνει την αποφυγή ή τουλάχιστον τη μείωση της αναμονής προσυμφωνώντας έγκαιρα επαγγελματική συνάντηση σε έναν από τους σταθμούς της ΥΟΚ της εκλογής του.
- 63 Υπό το φως των προηγηθεισών σκέψεων, ο σχετικός έλεγχος προς αναγνώριση των οχημάτων δεν είναι δυνατόν να έχει οποιαδήποτε ανασχετική επίπτωση επί της εισαγωγής οχήματος εντός του οικείου κράτους μέλους ή να καθιστά παρόμοια εισαγωγή λιγότερο συμφέρουσα. Επομένως, είναι απορριπτέα η αιτίαση της Επιτροπής σχετικά με τον ως άνω έλεγχο.

Επί του τεχνικού ελέγχου της καταστάσεως των οχημάτων

- 64 Προκαταρκτικώς, πρέπει να υπομνηστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η ύπαρξη παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται σε σχέση με την κατάσταση του κράτους μέλους όπως αυτή εμφανιζόταν κατά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας (βλ., ιδίως, αποφάσεις της 16ης Ιανουαρίου 2003, C-63/02, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, Συλλογή 2003, σ. I-821, σκέψη 11, και της 14ης Ιουλίου 2005, C-135/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλογή 2005, σ. I-6909, σκέψη 31). Οι επελθούσες στη συνέχεια μεταβολές δεν μπορούν να λαμβάνονται υπόψη από το Δικαστήριο (βλ., ιδίως, απόφαση της 18ης Νοεμβρίου 2004, C-482/03, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή, σκέψη 11).
- 65 Δεδομένου ότι η αιτιολογημένη γνώμη της Επιτροπής διατυπώθηκε στις 9 Ιουλίου 2004 και η ταχθείσα στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών προθεσμία ήταν δίμηνη και παρατάθηκε κατά ένα μήνα, ως χρόνος εκτιμήσεως της υπάρξεως ή μη της προσαπτόμενης παραβάσεως πρέπει να ληφθεί η 9η Οκτωβρίου 2004. Κατόπιν αυτού, η εγκύκλιος του Υπουργείου Μεταφορών, η οποία εκδόθηκε μετά την ως άνω ημερομηνία, δεν ασκεί εν προκειμένω επιρροή.
- 66 Προτού εξεταστεί το συμβατό του ελέγχου της καταστάσεως των οχημάτων επ' αφορμή της ταξινομήσεώς τους προς τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, πρέπει να ελεγχθεί, πρώτον, αν, προβλέποντας τέτοιο έλεγχο, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών συμμορφώθηκε απλώς με τις απορρέουσες από την οδηγία 96/96 υποχρεώσεις.
- 67 Όσον αφορά τον τεχνικό έλεγχο της καταστάσεως των οχημάτων, οι στόχοι της οδηγίας 96/96, όπως εξαγγέλλονται στην τριακοστή τρίτη αιτιολογική σκέψη της, συνίστανται στην επίτευξη εναρμονίσεως της κανονιστικής ρυθμίσεως σε θέματα τεχνικού ελέγχου, παρεμποδίσεως οποιασδήποτε στρεβλώσεως του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και διασφαλίσεως του ορθού ελέγχου των οχημάτων.

- 68 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 96/96 αφήνει περιθώριο εκτιμήσεως στα κράτη μέλη, πλην όμως η παράγραφος 2 του ιδίου άρθρου απαιτεί από αυτά να αναγνωρίζουν το εκδιδόμενο από άλλο κράτος μέλος αποδεικτικό περί του ότι το όχημα υπέστη επιτυχώς τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της οδηγίας. Πάντως, το άρθρο 5 της οδηγίας 96/96 απαριθμεί τους ελέγχους ή τις συμπληρωματικές προϋποθέσεις που ένα κράτος μέλος είναι ελεύθερο να απαιτεί σε σχέση με τους προβλεπόμενους στα παραρτήματα I και II της οδηγίας ελέγχους, υπό την προϋπόθεση ότι οι έλεγχοι αυτοί δεν καλύπτονται ήδη από το εν λόγω αποδεικτικό (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 21ης Μαρτίου 2002, C-451/99, Cura Anlagen, Συλλογή 2002, σ. I-3193, σκέψη 62).
- 69 Εν προκειμένω, σύμφωνα με την υπ' αριθ. 3 διαδικασία, η οποία εφαρμόζεται στα άνω των τριών ετών παλαιότητας οχήματα για τα οποία έχει ληφθεί κοινοτική έγκριση ανά τύπο οχήματος, στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εντός άλλου κράτους μέλους και έχουν λάβει εθνική έγκριση ανά τύπο οχήματος ή ατομική έγκριση και στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως στις Κάτω Χώρες και έχουν λάβει ολλανδική έγκριση ανά τύπο οχήματος, η ταξινόμησή τους έπεται επιθεωρήσεως της καταστάσεώς τους, λαμβανομένων υπόψη της αδείας κυκλοφορίας και του πιστοποιητικού πιστότητας που έχουν εκδοθεί εντός άλλων κρατών μελών. Αντιθέτως, για τα κάτω των τριών ετών παλαιότητας οχήματα τα οποία έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλα κράτη μέλη, δεν απαιτείται πριν από την ταξινόμησή τους έλεγχος της καταστάσεώς τους.
- 70 Η υπ' αριθ. 3 διαδικασία δεν νομιμοποιείται βάσει της οδηγίας 96/96, εφόσον, σε αντίθεση προς όσα προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας, δεν ενσωματώνει την αρχή της αναγνωρίσεως των εγγράφων που έχουν εκδώσει τα άλλα κράτη μέλη και πιστοποιούν ότι διενεργήθηκε επιτυχώς τεχνικός έλεγχος.
- 71 Επομένως, πρέπει να ελεγχθεί, δεύτερον, αν η υποχρέωση τα άνω των τριών ετών παλαιότητας οχήματα που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος να υπόκεινται σε έλεγχο της καταστάσεώς τους πριν από την ταξινόμησή τους στις Κάτω Χώρες συνιστά μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου προς ποσοτικό περιορισμό κατά την εισαγωγή, απαγορευόμενο από το άρθρο 28 ΕΚ και, αν, σε περίπτωση

καταφατικής απαντήσεως, η επιταγή αυτή δικαιολογείται τουλάχιστον από λόγους προστασίας των κατά το άρθρο 30 ΕΚ συμφερόντων (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, C-150/00, Επιτροπή κατά Αυστρίας, Συλλογή 2004, σ. I-3887, σκέψη 80).

- 72 Όπως προαναφέρθηκε στη σκέψη 53 της παρούσας αποφάσεως, η κατά το άρθρο 28 ΕΚ απαγόρευση των μέτρων αποτελέσματος ισοδύναμου προς ποσοτικούς περιορισμούς αφορά το σύνολο της κανονιστικής ρυθμίσεως των κρατών μελών που είναι ικανή να παρεμποδίσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το ενδοκοινοτικό εμπόριο.
- 73 Εν προκειμένω, επιβάλλοντας την υποχρέωση ελέγχου της καταστάσεως των οχημάτων, όπως είναι ο προβλεπόμενος με την υπ' αριθ. 3 διαδικασία, πριν από την ταξινόμηση αυτών στις Κάτω Χώρες, οι ολλανδικές αρχές υπάγουν, εν γένει και συστηματικώς, στην ως άνω επαλήθευση όλα τα άνω των τριών ετών παλαιότητας οχήματα που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλα κράτη μέλη, και τούτο χωρίς να λαμβάνουν καθόλου υπόψη τυχόν ελέγχους που έχουν ήδη διενεργήσει τα κράτη αυτά. Επομένως, ο σχετικός έλεγχος ενδέχεται, καθ' ό μέτρο προστίθεται στους προσφάτως διενεργηθέντες σε άλλα κράτη μέλη τεχνικούς ελέγχους χωρίς αναγνώριση του αποτελέσματός τους, να αποτρέψει ορισμένους ενδιαφερομένους από την εισαγωγή στις Κάτω Χώρες των άνω των τριών ετών παλαιότητας οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλα κράτη μέλη.
- 74 Ως εκ τούτου, παρόμοια διαδικασία συνιστά περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, απαγορευόμενο από το άρθρο 28 ΕΚ.
- 75 Πάντως, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία, εθνική ρύθμιση που αποτελεί μέτρο ισοδύναμου προς ποσοτικούς περιορισμούς αποτελέσματος δικαιολογείται ενδεχομένως από έναν από τους λόγους γενικού συμφέροντος που απαριθμούνται στο άρθρο 30 ΕΚ ή από επιτακτικές ανάγκες (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της

5ης Φεβρουαρίου 2004, C-270/02, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2004, σ. I-1559, σκέψη 21, και προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Φινλανδίας, σκέψη 38). Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η εθνική διάταξη πρέπει να είναι ικανή να διασφαλίζει την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και να μη βαίνει πέραν αυτού που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του ως άνω σκοπού (βλ., ιδίως, αποφάσεις της 20ής Ιουνίου 2002, C-388/00 και C-429/00, Radiosistemi, Συλλογή 2002, σ. I-5845, σκέψεις 40 έως 42, καθώς και της 8ης Μαΐου 2003, C-14/02, ATRAL, Συλλογή 2003, σ. I-4431, σκέψη 64).

76 Συναφώς, εναπόκειται στις αρμόδιες εθνικές αρχές να αποδείξουν, αφενός, ότι η κανονιστική τους ρύθμιση είναι αναγκαία για την επίτευξη ενός ή περισσοτέρων από τους σκοπούς που παραθέτει το άρθρο 30 ΕΚ ή για την κάλυψη επιτακτικών αναγκών και, αφετέρου, ότι η ρύθμιση αυτή είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 19ης Ιουνίου 2003, C-420/01, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2003, σ. I-6445, σκέψεις 30 και 31, καθώς και προπαρατεθείσες αποφάσεις της 5ης Φεβρουαρίου 2004, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 22, και Επιτροπή κατά Φινλανδίας, σκέψη 38).

77 Όσον αφορά το επιχείρημα που προέβαλε η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών ότι ο έλεγχος της καταστάσεως των οχημάτων κατοχυρώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος στον βαθμό που, χάρη σ' αυτόν, τίθενται σε κυκλοφορία στις Κάτω Χώρες μόνον τα οχήματα που ανταποκρίνονται στις ολλανδικές επιταγές σε θέματα οδικής ασφαλείας και περιβάλλοντος, γίνεται παγίως δεκτό ότι η οδική ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος συνιστούν επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος δυνάμενους να δικαιολογήσουν περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων (βλ., ιδίως, προπαρατεθείσα απόφαση Cura Anlagen, σκέψη 59).

78 Πάντως, όσον αφορά την εκτίμηση σχετικά με την αναλογικότητα της επίδικης κανονιστικής ρυθμίσεως και ως προς το αν ο επιδιωκόμενος στόχος μπορεί να επιτευχθεί με περιορισμούς θιγόντες λιγότερο το ενδοκοινοτικό εμπόριο, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών δεν αποδεικνύει συγκεκριμένα τον αναλογικό χαρακτήρα, σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, του περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας των επίδικων εμπορευμάτων.

- 79 Ιδίως, παρεμφερές αποτέλεσμα θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη λήψη λιγότερο περιοριστικών μέτρων, όπως είναι η αναγνώριση του εκδιδόμενου σε άλλο κράτος μέλος αποδεικτικού με το οποίο βεβαιώνεται ότι όχημα ταξινομηθέν στο έδαφος του υπέστη επιτυχώς τεχνικό έλεγχο, σε συνδυασμό με τη συνεργασία της ολλανδικής τελωνειακής αρχής και των ομολόγων της των άλλων κρατών μελών σχετικά με ελλείποντα ενδεχομένως στοιχεία.
- 80 Λαμβάνοντας υπόψη τις προηγηθείσες σκέψεις, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, διενεργώντας επί των άνω των τριών ετών παλαιότητας οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλα κράτη μέλη έλεγχο της καταστάσεώς τους πριν από την ταξινόμησή τους στις Κάτω Χώρες, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 81 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Πάντως, κατά την παράγραφο 3, πρώτο εδάφιο, του ίδιου άρθρου, το Δικαστήριο μπορεί να κατανείμει τα έξοδα ή να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδά του σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων ή εφόσον συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι. Αφού εν προκειμένω τόσο η Επιτροπή όσο και το Βασίλειο των Κάτω Χωρών ηττήθηκαν εν μέρει, πρέπει να φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.
- 82 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας, τα παρεμβάντα στη διαφορά κράτη μέλη φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους. Έτσι η Δημοκρατία της Φινλανδίας, παρεμβαίνουσα, φέρει τα δικαστικά έξοδά της.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, διενεργώντας επί των άνω των τριών ετών παλαιότητας οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλα κράτη μέλη έλεγχο της καταστάσεώς τους πριν από την ταξινόμησή τους στις Κάτω Χώρες, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ.
- 2) Απορρίπτει κατά τα λοιπά την προσφυγή.
- 3) Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και η Δημοκρατία της Φινλανδίας φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

(υπογραφές)