



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

6. september 2012*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Direktiiv 1999/37/EÜ — Sõidukite registreerimisdokumendid —
Eelnevalt teises liikmesriigis registreeritud sõidukid — Omaniku vahetumine —
Tehnoülevaatus kohustus — Nõue esitada vastavustunnistus — Teises liikmesriigis läbiviidud
tehnoülevaatus — Mittetunnustamine — Õigustuste puudumine

Kohtuasjas C-150/11,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 28. märtsil 2011 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: O. Beynet ja A. Marghelis, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress
Luxembourgis,

hageja,

versus

Belgia Kuningriik, esindajad: T. Materne ja J.-C. Halleux, keda abistasid *avocat* F. Libert ja *avocat*
S. Rodrigues,

kostja,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja esimees J. N. Cunha Rodrigues, kohtunikud U. Lõhmus (ettekandja), A. Ó Caoimh,
A. Arabadjiev ja C. G. Fernlund,

kohtujurist: P. Mengozzi,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikus menetluses ja 29. märtsi 2012. aasta kohtuistungil esitatud,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi
ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

otsuse

- 1 Hagi palub Euroopa Komisjon Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Belgia Kuningriik nõuab varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimisele eelneval tehnöülevaatusel lisaks sõiduki registreerimistunnistusele ka vastavustunnistuse esitamist ning kuna ta nõuab samuti, et niisugused sõidukid peavad enne registreerimist läbima tehnöülevaatuse, võtmata arvesse teises liikmesriigis läbitud tehnöülevaatuse tulemusi, siis on Belgia Kuningriik rikkunud nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivist 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, lk 57; ELT eriväljaanne 07/04, lk 351), muudetud nõukogu 20. novembri 2006. aasta direktiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, lk 344) (edaspidi „direktiiv 1999/37”), ja ELTL artiklist 34 tulenevaid kohustusi.

Õiguslik raamistik

Liidu õigusnormid

Direktiiv 1999/37

- 2 Direktiivi 1999/37 põhjendustes 1, 3, 5, 6 ja 9 on öeldud:

„(1) ühendus on võtnud teatava hulga meetmeid, mille otstarve on sisepiirideta alast koosneva siseturu loomine, milles tagatakse kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine vastavalt asutamislepingu sätetele;

[...]

(3) registreerimistunnistuse vormi ja sisu ühtlustamine hõlbustab selle mõistmist ning seega edendab liikmesriigis registreeritud sõidukite vaba liikumist teiste liikmesriikide territooriumil asuvatel teedel;

[...]

(5) kõik liikmesriigid nõuavad teises liikmesriigis eelnevalt registreeritud sõiduki registreerimise eeltingimusena dokumenti, mis kinnitab seda registreerimist ja sõiduki tehnilisi karakteristikuid;

(6) registreerimistunnistuse ühtlustamine aitab kaasa nende sõidukite uuele kasutuselevõtule, mis on eelnevalt registreeritud teises liikmesriigis, ja siseturu nõuetekohasele toimimisele;

[...]

(9) kõnealuste kontrollimiste edendamiseks, mis on eelkõige mõeldud pettuste ja varastatud sõidukite ebaseadusliku kaubanduse vastaseks võitluseks, on kohane luua tõhusal teabevahetusel põhinev liikmesriikidevaheline tihe koostöö.”

- 3 Selle direktiivi artikkel 1 sätestab:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse dokumentide suhtes, mille liikmesriigid on välja andnud sõidukite registreerimisel.

See ei piira liikmesriikide õigust kasutada sõidukite ajutiseks registreerimiseks dokumente, mis ei täida igakülgset [selle] direktiivi nõudeid.”

4 Sama direktiivi artikkel 4 näeb ette:

„Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks tunnustavad liikmesriigid teises liikmesriigis väljaantud registreerimistunnistust sõiduki identifitseerimisel rahvusvahelises liikluses või selle uuel registreerimisel teises liikmesriigis.”

Direktiiv 2009/40/EÜ

5 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiviga 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnölevaatuse kohta (ELT L 141, lk 12), mis jõustus 26. juunil 2009, asendati nõukogu 20. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/96/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnölevaatust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 514), millele komisjon kohtueelses menetluses viitas. Arvestades põhjendatud arvamuses määratud tähtaega, milleks oli 9. detsember 2009, tuleb käesolevas asjas kohaldada direktiivi 2009/40. Selles osas tuleb märkida, et nähtuvalt oma põhjendusest 1 sõnastab direktiiv 2009/40 direktiivi 96/96 selguse huvides uuesti, aga käesolevas asjas asjakohaseid sätteid ei ole muudetud.

6 Direktiivi 2009/40 põhjendustes 2, 5, 10–12 ja 26 on öeldud:

„(2) Ühise transpordipoliitika raames peaksid ühendusesisese maanteeliikluse teatud tingimused nii kohaldatavate ohutus- kui ka konkurentsitingimuste osas olema liikmesriikidest pärit vedajatele kõige soodsamad.

[...]

(5) Ühenduse miinimumnõuded ja käesolevas direktiivis loetletud sõlmede testimiseks kasutatavad meetodid tuleks seepärast ette näha üksikdirektiividega.

[...]

(10) Pidurisüsteemide osas peaks käesoleva direktiivi reguleerimisala laienema peamiselt sõidukitele, millele on vastavalt nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivile 71/320/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste piduriseadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) [EÜT L 202, lk 37; ELT eriväljaanne 13/01, lk 1639] antud osa tüübikinnitustunnistus, ehkki on teada, et teatavat liiki sõidukitele on nimetatud tunnistused välja antud riigisiseste normide alusel, mis võivad selle direktiivi nõuetest erineda.

(11) Liikmesriigid võivad pidurdustesti laiendada ka käesolevas direktiivis sätestamata sõidukitele või testitavatele sõlmedele.

(12) Liikmesriigid võivad pidurdustesti karmistada või suurendada testimissagedust.

[...]

(26) Kuna kavandatud meetme eesmärke, nimelt tehnölevaatust käsitlevate normide ühtlustamist, maanteeveoettevõtjate vahelise konkurentsi kahjustamise vältimist ning sõidukite nõuetekohase kontrolli ja hoolduse tagamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kõnealuse meetme ulatuse tõttu on neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. [...]

7 Direktiivi 2009/40 artikkel 3 sätestab:

„1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikuks peetavad meetmed, et oleks võimalik tõendada, et sõiduk on läbinud vähemalt käesoleva direktiivi sätetele vastava tehnoülevaatus.

Need meetmed tehakse teatavaks teistele liikmesriikidele ja komisjonile.

2. Teise liikmesriigi poolt väljaantud tõendit selle kohta, et selle riigi territooriumil registreeritud mootorsõiduk koos haagise või poolhaagisega on läbinud vähemalt käesoleva direktiivi sätetele vastava tehnoülevaatus, tunnustab iga liikmesriik samadel alustel kui tema enda väljaantud tõendeid.

3. Liikmesriigid kohaldavad vajalikke protseduure, et võimaluste piires veenduda nende territooriumil registreeritud sõidukite pidurdusvõime vastavuses käesoleva direktiivi nõuetele.”

8 Direktiivi 2009/40 artikkel 5 täpsustab:

„Olenemata I ja II lisa sätetest võivad liikmesriigid:

a) nihutada esimese kohustusliku tehnoülevaatus tähtaega ettepoole ning vajaduse korral nõuda sõidukite testimist enne nende registreerimist;

[...]

d) suurendada testitavate sõlmede arvu;

[...]

f) näha ette täiendavaid eriteste;

g) nõuda oma territooriumil registreeritud sõidukitelt vastavust rangematele pidurdustõhususe nõuetele, kui II lisa on sätestatud [...]”

9 Nimetatud direktiivi II lisa on loetletud sõlmed, mille testimine on kohustuslik; nende hulgas on eelkõige pidurisüsteemid.

Belgia õigusnormid

10 15. märtsi 1968. aasta kuningliku dekreediga, millega kehtestatakse üldregulatsioon tehniliste nõuete kohta, millele peavad vastama mootorsõidukid ja nende haagised, osad ning turvavahendid (*Moniteur belge*, 28.3.1968, ja parandused *Moniteur belge*, 23.4.1968), 20. mai 2009. aasta kuningliku dekreediga muudetud redaktsioonis (*Moniteur belge*, 5.6.2009, lk 40090; edaspidi „kuninglik dekreet”) artikli 23 lõike 1 esimene lõik ning sama artikli lõiked 2 ja 7 sätestavad:

„1. Kasutuselevõetavad sõidukid kuuluvad ülevaatusse, et kontrollida nende vastavust nende suhtes kehtivatele õigusnormidele.

[...]

2. Läbiviidavad ülevaatused:

A. Ülevaatused hõlmavad 15. lisa loetletud teste ning erinormidega ettenähtud täiendavaid teste.

[...]

7. Kuna sõidukil peavad olema alljärgnevad dokumendid, esitab sõiduki ülevaatusesse esitaja volitatud kontrollasutusele ülevaatusel viimase kontrollkaardi ja ülevaatuskleebise ning:

- 1° registreerimistunnistuse;
- 2° vastavustunnistuse või Euroopa vastavustunnistuse;
- 3° tehnilise kirjelduse aruande või tehniliste andmete teabelehe.”

11 Kuningliku dekreeedi artikkel 23a näeb ette:

„1. Artiklis 23 ettenähtud ülevaatused jagunevad:

- 1° täielikeks ülevaatusteks;
- 2° osalisteks ülevaatusteks.

Täieliku ülevaatusesse eesmärk on:

- a) sõiduki identifitseerimine, mille käigus kontrollitakse sõiduki tehasetähist, registreerimistunnistust ja vastavustunnistust või Euroopa vastavustunnistust;
- b) sõiduki tehnilist seisukorda, et teha kindlaks, kas see vastab kehtivatele ohutus- ja keskkonnakaitsenõuetele.

Osalisteks ülevaatused jagunevad:

- a) halduskontrolliks, mille puhul kasutatud sõiduki registreerimistaotluse läbivaatamise käigus kontrollitakse üksnes registreerimistunnistust ja vastavustunnistust või Euroopa vastavustunnistust;
- b) korduvaks halduskontrolliks, mille käigus kontrollitakse üksnes tehasetähist, registreerimismärki ja dokumente, või ainult dokumente, ilma et sõiduk oleks kohal;
- c) korduv tehnoülevaatus, mille alla kuulub igasugune muu osaline ülevaatus.

2. Sõltuvalt ülevaatusesse läbiviimise sagedusest jagunevad täielikud ülevaatused:

- 1° korralisteks ülevaatusteks, mis on sätestatud artiklis 23b;
- 2° mittekorralisteks ülevaatusteks, mis viiakse läbi artiklis 23e määratletud konkreetsetel asjaoludel.

[...]”

12 Kuningliku dekreeedi artikli 23e lõige 1 ja lõige 4 näevad ette:

„1. Olenemata korralist ülevaatusesse käsitlevatest eeskirjadest on mittekorraline ülevaatus kohustuslik:

[...]

- 3° enne [reisijateveoks kohandatud ja valmistatud] sõidukite, [millel on vähemalt neli ratast ja lisaks juhiistmele maksimaalselt kaheksa istekohta], sealhulgas autoelamud [...] ja [...], sealhulgas matuseautod, registreerimist teise isiku nimele.

[...]

4. Käesoleva artikli lõike 1 punktis 3 nimetatud mittekorralise ülevaatusel tuleb sõiduk esitada koos sellele väljastatud viimase registreerimistunnistusega ning vastava registreerimismärgiga või koos kaubandusliku registreerimismärgiga ja vastava registreerimistunnistusega.

Selle ülevaatusel käigus viiakse lisaks sõiduki täielikule ülevaatusel läbi täiendav ülevaatus vastavalt 22. lisale.

Sellegipoolest, kui niisuguse mittekorralise ülevaatusel käigus esitatakse volitatud kontrollasutuse aruanne, mis on koostatud vähem kui kaks kuud enne sõiduki kõnealusele mittekorralise ülevaatusel esitamist ning mis käsitleb vähemalt 22. lisas nimetatud sõlmi, siis piirdub kõnealune ülevaatus üksnes sõiduki täieliku ülevaatusel.

Selle kontrolli tulemusi kirjeldatakse üksikasjalikult kasutatud sõiduki aruandes, mis antakse üle samal ajal kui kontrollkaart.

Registreerimistaotlus rahuldatakse juhul, kui väljastatud kontrollkaart on vastavuses artikli 23i lõikega 1 ja kui täiendav kontroll – juhul kui see oli nõutav – on toimunud vastavalt 22. lisale.”

- 13 Kuningliku dekreeedi 15. lisas on taas loetletud direktiivi 2009/40 II lisas nimetatud testitavad sõlmed ja läbikukkumise põhjused.
- 14 Kuningliku dekreeedi 22. lisa näeb ette mitu sõlme, mida tuleb „täiendavalt kontrollida” sama dekreeedi artikli 23e lõike 1 punktis 3 nimetatud mittekorralise ülevaatusel käigus. Vastavalt nimetatud lisa sõnastusele puudutab täiendav kontroll vähemalt sõiduki üldist seisukorda (näiteks ohutust mitteohjutav korrosioon, interjööri seisukord), „On Board Diagnostics”-it (eelkõige aktiivne ja passiivne turvavarustus), mehaanilisi osi (muu hulgas sidur, mootor, ülekanne), dekoratiivelemente (näiteks kaitserauad, kapott, spoilerid), laternaid ja varustust (eelkõige kliimaseadmed, akende ajamid).

Kohtueelne menetlus

- 15 Leides, et sõidukite registreerimismenetlust reguleerivad Belgia õigusnormid ei ole liidu õigusega kooskõlas, saatis komisjon 1. detsembril 2008 märgukirja, nõudes, et viimane esitaks oma märkused.
- 16 Belgia Kuningriik eitas väidetavat rikkumist oma 30. jaanuari 2009. aasta vastuses. Kuna komisjon ei olnud selle vastusega rahul, siis ta saatis Belgia Kuningriigile 8. oktoobril 2009 põhjendatud arvamuse, milles tegi ettepaneku võtta kahe kuu jooksul põhjendatud arvamuse kättesaamisest selle täitmiseks vajalikud meetmed. Belgia Kuningriik vastas 15. detsembri 2009. aasta kirjaga, teatades oma kavatsusest järgida põhjendatud arvamust. Sellegipoolest kaitses ta 11. veebruari 2010. aasta kirjas kehtivaid Belgia õigusnorme.
- 17 7. juunil 2010 saadeti asjaomasele liikmesriigile üksikasjalik arvamus, milles talle anti neljanädalane tähtaeg niisuguse lahenduse pakkumiseks, mis võimaldaks vältida Euroopa Kohtusse pöördumist. Belgia Kuningriik kohustus 30. juuni 2010. aasta kirjas vaidlusaluseid õigusnorme muutma, väljendades siiski soovi säilitada enne sõiduki teise omaniku nimele registreerimist läbiviidav tehnülevaatus, piirates seda juhul, kui teatavad tingimused on täidetud, üksnes sõlmedega, mida on nimetatud uues 42. lisas (eelkõige visuaalne kontroll). Vastavalt sellele kavandatud muudatusele ei oleks vastavustunnistuse esitamine teatud tingimustel enam vajalik. Komisjonile edastati sellekohase kuningliku dekreeedi eelnõu koos lubadusega võtta see vastu 2010. aasta lõpus.

- 18 Komisjon leidis sellegipoolest, et väljapakutud meetmete abil ei ole võimalik rikkumist lõpetada. Pärast kirjavahetust edastati 11. jaanuaril 2011 uus kuningliku dekreeedi eelnõu, mille üle komisjoni talitused ja Belgia ametiasutused 26. jaanuaril 2011 ühiselt aru pidasid.
- 19 Leides, et Belgia Kuningriik ei järginud põhjendatud arvamust, otsustas komisjon esitada käesoleva hagi.

Hagi

- 20 Komisjon esitab hagi põhjenduseks kaks väidet. Esimeses väites rõhutab komisjon, et kuna Belgia Kuningriik nõuab varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimiseks eelneva tehnoulevaatuse läbimist, võtmata arvesse teises liikmesriigis läbiviidud tehnoulevaatuse tulemusi, siis on ta rikkunud ETLT artiklist 34 tulenevaid kohustusi. Teises väites märgib komisjon, et kuna Belgia Kuningriik nõuab varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimisele eelneval tehnoulevaatusel lisaks registreerimistunnistusele ka vastavustunnistuse esitamist, siis on ta rikkunud direktiivist 1999/37 tulenevaid kohustusi.

Teise väite vastuvõetavus

Poolte argumendid

- 21 Belgia Kuningriik leiab, et komisjoni hagi teine väide on vastuvõetamatu osas, milles palutakse kohtul tuvastada, et nimetatud liikmesriik on rikkunud kõiki kohustusi, mis tal on tulenevalt direktiivist 1999/37, kuna märgukirjas, põhjendatud arvamuses ning hagi esitatud õigusliku raamistiku kirjelduses ja põhjendustes on komisjon esitanud märkusi üksnes selle direktiivi artikli 4 rikkumise kohta.
- 22 Asjaomase liikmesriigi sõnul ei saa selle väite vastuvõetamatus olla pelgalt osaline, kuna selle väitega seotud haginõuded ei puuduta ühtegi direktiivi 1999/37 artiklit, erinevalt nõuetest kohtuasjas C-165/08: komisjon vs. Poola, milles tehti otsus 16. juulil 2009 (EKL 2009, lk I-6843, punktid 45–48). Lisaks ei tohiks asjaolu, et Belgia Kuningriik mõistis, et kõnealune väide puudutab ainult direktiivi 1999/37 artiklit 4, ning keskendus oma kaitses üksnes sellele artiklile, vabastada komisjoni kohustusest sõnastada täpsed nõuded ning samuti ei muuda see asjaolu komisjoni nõudeid tagantjärele vastuvõetavaks.
- 23 Komisjon on seisukohal, et teine väide on vastuvõetav. Asjaomasele liikmesriigile oli selge, et kõnealune väide puudutab üksnes nimetatud direktiivi artiklit 4, nii et selle liikmesriigi kaitseõigusi ei ole rikutud. Sellele vaatamata sõnastas komisjon oma repliigis kõnealuse väite ümber, piirates väidetava rikkumise selle artikliga.

Euroopa Kohtu hinnang

- 24 Kõigepealt olgu meenutatud, et liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi puhul on kohtueelse menetluse eesmärk anda asjaomasele liikmesriigile ühelt poolt võimalus täita liidu õigusest tulenevad kohustused ning teiselt poolt kaitsta end tõhusalt komisjoni esitatud väidete vastu (14. oktoobri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-340/02: komisjon vs. Prantsusmaa, EKL 2004, lk I-9845, punkt 25, ja 26. aprilli 2012. aasta otsus kohtuasjas C-508/10: komisjon vs. Madalmaad, punkt 33).
- 25 ETLT artikli 258 alusel esitatud hagi ese piiritletakse seega kõnealuses sättes ette nähtud kohtueelses menetluses. Selle menetluse nõuetekohasus on oluline tagatis, mille EL toimimise leping on ette näinud mitte üksnes asjaomase liikmesriigi õiguste kaitseks, vaid ka selleks, et võimaliku hilisema

kohtumenetluse esemeks oleks selgelt määratletud vaidlus (vt 13. detsembri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-1/00: komisjon vs. Prantsusmaa, EKL 2001, lk I-9989, punkt 53, 29. aprilli 2010. aasta otsus kohtuasjas C-160/08: komisjon vs. Saksamaa, EKL 2010, lk I-3713, punkt 42, ja eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Madalmaad, punkt 34).

- 26 Tulenevalt Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 21 esimesest lõigust ning Euroopa Kohtu kodukorra artikli 38 lõike 1 punktist c on komisjon kohustatud kõigis ELTL artikli 258 alusel esitatud hagides märkima konkreetsed väited, mida Euroopa Kohtul palutakse hinnata, ja vähemalt ülevaatlikult esitama õiguslikud ja faktilised asjaolud, millele need väited tuginevad (vt eelkõige 13. detsembri 1990. aasta otsus kohtuasjas C-347/88: komisjon vs. Kreeka, EKL 1990, lk I-4747, punkt 28, 16. juuni 2005. aasta otsus kohtuasjas C-456/03: komisjon vs. Itaalia, EKL 2005, lk I-5335, punkt 23, ja eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Madalmaad, punkt 35).
- 27 Järelikult peab komisjoni hagi sisaldama selget ja üksikasjalikku kirjeldust põhjustest, mis on viinud komisjoni veendumuseni, et liikmesriik on rikkunud mõnda aluslepingutest tulenevat kohustust (eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Madalmaad, punkt 36).
- 28 Käesoleva hagi puhul tuleb tõdeda, et selles on selgelt kirjeldatud selle aluseks olevaid faktilisi ja õiguslikke asjaolusid. Tõsi küll, on vaieldamatult selge, et komisjon ei nimeta haginõuetes ühtegi konkreetset direktiivi 1999/37 artiklit. Sellegipoolest ilmneb nii kohtueelsest menetlusest, eriti põhjendatud arvamusest, mille komisjon Belgia Kuningriigile saatis, kui ka hagi kirjeldatud õiguslikust raamistikust ja esitatud põhjendustest, et nimetatud institutsiooni väitel on rikutud viidatud direktiivi artiklit 4.
- 29 Olgu lisatud, et käesolevas asjas on Belgia Kuningriik saanud tõhusalt esitada oma väited kaitseks komisjoni väidete vastu.
- 30 Eelnevast tuleneb, et komisjoni esitatud teine väide liikmesriigi kohustuste rikkumise kohta tuleb tunnistada vastuvõetavaks.

Sisulised küsimused

Esimene väide, mis puudutab sõiduki registreerimisele eelnevat kohustuslikku tehnöülevaatust

– Poolte argumendid

- 31 Komisjon leiab, et kuningliku dekreediga artikli 23 lõiked 1 ja 7 ning artikli 23a lõige 1 ja artikli 23e lõiked 1 ja 4 kehtestavad üldise ja süstemaatilise kohustuse, mille kohaselt eelnevalt teistes liikmesriikides registreeritud kasutatud sõidukid peavad enne registreerimist läbima tehnöülevaatuse, võtmata arvesse neis liikmesriikides varem läbiviidud tehnöülevaatusi. Komisjoni hinnangul tuleneb 20. septembri 2007. aasta otsusest kohtuasjas C-297/05: komisjon vs. Madalmaad (EKL 2007, lk I-7467, punktid 67–71), ja 5. juuni 2008. aasta otsusest kohtuasjas C-170/07: komisjon vs. Poola (punktid 36–41), et kuna direktiiviga 96/96 ei ole täielikku ühtlustamist läbi viidud, siis tuleb niisuguseid õigusnorme, mis ei võta üle selle direktiivi artikli 3 lõikes 2 sätestatud teistes liikmesriikides välja antud dokumentide tunnustamise põhimõtet, hinnata mitte selle direktiivi alusel, vaid lähtuvalt ELTL artiklist 34.
- 32 Komisjon rõhutab, et Euroopa Kohtu praktikast tuleneb, et vaidlusaluste siseriiklike õigusnormide puhul on tegemist meetmega, mis on toimelt võrdne koguselise impordipiiranguga, kuivõrd see võib mõjutada huvitatud isikuid loobuma niisuguseid sõidukeid Belgiasse importimast (16. novembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-217/99: komisjon vs. Belgia, EKL 2000, lk I-10251, punkt 18, ja 7. juuni 2007. aasta otsus kohtuasjas C-254/05: komisjon vs. Belgia, EKL 2007, lk I-4269, punkt 30). Kuigi

niisugune regulatsioon võib olla õigustatud liiklusohutusest ning keskkonna- ja tarbijakaitsest tulenevatel põhjustel, ei ole see proportsionaalne. Sama tulemuse võib nimelt saavutada vähem piiravate vahenditega, nagu tehnölevaatuse läbimist kinnitavate teise liikmesriigi dokumentide tunnustamine koostoimes tolliasutuste koostöoga või Belgia ametiasutuste võimalus muuta varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukite Belgias registreerimine tingimuslikuks, andes tarbijale teada, et tema sõiduk on registreeritud teise liikmesriigi tehnölevaatuse kontrollkaardi alusel ning kuulub hiljem täiendavale ülevaatusele.

- 33 Belgia Kuningriik leiab ennekõike, et vaidlusalused õigusnormid ei takista kaupade vaba liikumist ning et need ei ole diskrimineerivad.
- 34 Sellega seoses märgib ta, et registreerimisele eelnev tehnölevaatatus on lubatud vastavalt direktiivi 2009/40 artikli 5 punktile a, mis jätab siseriiklikele ametiasutustele kaalutlusruumi nii tehnölevaatuse läbimiseks täitmisele kuuluvate nõuete kui ka nimetatud nõuete rakendamiseviiside kindlaksmääramisel. Lisaks, mittekorralline ülevaatatus puudutab üksnes juhtumeid, kus sõiduki omanik vahetub ning see laieneb ilma diskrimineerimata kõigile sõidukitele, olenemata sellest, kas need on eelnevalt registreeritud Belgias või mõnes teises liikmesriigis, ning olenemata sellest, milline on korralisel ülevaatusel väljastatud kontrollkaardi kehtivuskuupäev.
- 35 Järgmiseks märgib nimetatud liikmesriik, et kuningliku dekreeedi eelnõu, millest teatati kohtueelses menetluses ja mille jõustumine oli plaanitud 2011. aasta augustis, näeb ette, et arvesse võetakse niisuguse korralise tehnölevaatuse tulemusi, mis on toimunud vähem kui kaks kuud tagasi ning mis on läbi viidud Belgias või mõnes muus liikmesriigis, mistõttu enne teise omaniku nimele registreerimist toimuv mittekorralline ülevaatatus piirdub pidurite testi ja sõiduki tehnilise seisukorra visuaalse kontrolliga ning hõlmab direktiivi 2009/40 II lisas ja kuningliku dekreeedi 22. lisas nimetatud testitavaid sõlmi. Nii välditakse Belgias või mõnes muus liikmesriigis läbiviidud testide kordamist.
- 36 Belgia Kuningriik väidab täiendava võimalusena, et siseriiklik meede on õigustatud liiklusohutuse ja tarbijakaitse eesmärgil, piirates läbisõidetud kilomeetrite võltsimist, ning keskkonnakaitse eesmärgil, aidates kaasa kasutusele võetavate sõidukite keskkonnamõju vähendamisele. Samuti on kõnealune meede proportsionaalne.
- 37 Mis puudutab konkreetsemalt liiklusohutust, siis on pidurisüsteemi testimine ainus tõhus meetod sõiduki osade kulumisastme hindamiseks ning selle tagamiseks, et pidurid toimiksid vastavalt kehtivatele eeskirjadele. Asjaolu, et nimetatud test selleks ettenähtud seadmetega on säilinud ka 1. juunil 2011 vastu võetud uues kuninglikus dekreedis, on õigustatud, kuna pidurisüsteemi vead võivad ilmned peatselt pärast viimast ülevaatust. Lisaks, isegi kui muud meetmed nagu need, mille pakkus välja komisjon, võimaldaksid samadel asjaoludel saavutada liiklusohutusega seotud eesmärgi, peaks liikmesriigil olema oma kaalutlusruumi piires võimalus saavutada see eesmärk niisuguse siseriikliku meetme abil, mida ta peab sobivaks.
- 38 See liikmesriik rõhutab ka, et tehnölevaatuse valdkonnas täielikku ühtlustamist sätestavate õigusnormide puudumise tõttu on liikmesriikide otsustada, millisel tasemel nad soovivad tagada liiklusohutust oma territooriumil, arvestades seejuures kaupade vaba liikumise nõuetega (27. märtsi 1984. aasta otsus kohtuasjas 50/83: komisjon vs. Itaalia, EKL 1984, lk 1633, punkt 12, ja analoogia alusel 13. juuli 1994. aasta otsus kohtuasjas C-131/93: komisjon vs. Saksamaa, EKL 1994, lk I-3303, punkt 16).
- 39 Repliigis märgib komisjon, et kuivõrd Belgia Kuningriik rõhutab uues kuninglikus dekreedis pidurite testi säilitamise vajalikkust, siis seeläbi möönab see liikmesriik vaikimisi, et kogu tehnölevaatuse kordamine ei ole vajalik ega proportsionaalne.

- 40 Seoses parandustega, mida kostjaks olev liikmesriik vaidlusaluste õigusnormide osas välja pakkus ja mis seisnevad eelkõige vähendatud mahuga ülevaatusse säilitamises ning millest igal juhul ei piisaks väidetava rikkumise lõpetamiseks, viitab komisjon Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale, mille kohaselt ei saa arvesse võtta meetmeid, mis asjaomane liikmesriik on oma kohustuste täitmiseks vastu võtnud pärast liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi esitamist (1. oktoobri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-71/97: komisjon vs. Hispaania, EKL 1998, lk I-5991, punkt 18, ja 8. märtsi 2001. aasta otsus kohtuasjas C-276/98: komisjon vs. Portugal, EKL 2001, lk I-1699, punkt 20).
- 41 Lisaks leiab komisjon, et nõustuda ei saa ka argumentidega, mis puudutavad pidurite testi kordamise vajalikkust ja proportsionaalsust. Nimelt leiab ta esiteks, et kui sõiduk pärineb teisest liikmesriigist, siis on pidurite test läbi viidud vastavalt direktiivi 2009/40 II lisale ning teistes liikmesriikides tuleb selle testi kehtivust tunnustada. Kui Belgia Kuningriigil peaks siiski olema veel kahtlusi seoses sellega, kas teises liikmesriigis läbiviidud piduritestid vastavad Belgias kehtivale ohutustasemele, siis piisaks sellest, kui juhtumipõhiselt uuritaks võimalikke erinevusi pidurite toimimises ja Belgia Kuningriigis ning asjaomasel liikmesriigis läbiviidavate testide tõhususes, selle asemel, et viia läbi süstemaatiline ja üldine ülevaatus.
- 42 Teiseks ei ole see test abiks võimalike pidurisüsteemi hiljutiste vigade vältimisel, kuna sellised vead võivad esineda ka imporditavatel sõidukitel, mille omanik ei vahetu ning mille jaoks niisugust kontrolli ei ole ette nähtud. Sama kehtib ka Belgias registreeritud sõidukite kohta, mille omanik ei vahetu ning mis moodustavad enamiku Belgia teedel liiklevatest sõidukitest.

– Euroopa Kohtu hinnang

- 43 Sissejuhatuseks tuleb meenutada, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale tuleb liikmesriigi kohustuste rikkumise olemasolu hinnata liikmesriigile põhjendatud arvamusega määratud tähtaja lõppemisel esineva olukorra alusel (vt eelkõige eespool viidatud 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon vs. Madalmaad, punkt 64 ja seal viidatud kohtupraktika). Euroopa Kohus ei saa arvestada hiljem toimunud muutusi (vt eelkõige 18. novembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-482/03: komisjon vs. Iirimaa, punkt 11, ja 4. veebruari 2010. aasta otsus kohtuasjas C-185/09: komisjon vs. Rootsi, punkt 9).
- 44 Kuna Belgia Kuningriik sai komisjoni 8. oktoobri 2009. aasta põhjendatud arvamuse kätte sama aasta 9. oktoobril ning sellele liikmesriigile määratud tähtjaks oli kaks kuud alates põhjendatud arvamuse kättesaamisest, siis on 9. detsember 2009 see kuupäev, mille seisuga tuleb hinnata etteheidetava rikkumise olemasolu või puudumist. Seetõttu ei saa sellest kuupäevast hiljem vastu võetud kuninglikku dekreeti käesolevas asjas arvesse võtta.
- 45 Lisaks tuleb märkida, et olenemata sellest, et kirjalikus menetluses seda asjaolu sõnaselgelt ei mainitud, piiras komisjon nii oma vastuses Euroopa Kohtu esitatud kirjalikule küsimusele kui ka kohtuistungil oma hagi esimese väite üksnes teises liikmesriigis registreeritud sõidukitega, mille omanik nende Belgiasse ümberregistreerimisel muutub.
- 46 Praegusel juhul heidab komisjon Belgia Kuningriigile ette, et viimane on rikkunud ELTL artiklist 34 tulenevaid kohustusi, kuna ta nõuab, et tehnölevaatusse läbiksid sõidukid, mis enne Belgias registreerimist on olnud registreeritud teises liikmesriigis, võtmata arvesse selles teises liikmesriigis läbi viidud tehnölevaatusse tulemusi.
- 47 Kõnealuse tehnölevaatusse vastavust liidu õigusele tuleb kõigepealt hinnata lähtuvalt kohustustest, mis liikmesriikidele tulenevad direktiivist 2009/40, ning alles seejärel tuleb seda hinnata ELTL artikli 34 alusel.

- 48 Mis puudutab direktiivi 2009/40, siis selle eesmärkideks on nähtuvalt selle põhjendusest 26 tehnoülevaastust käsitlevate normide ühtlustamine, maanteeveoettevõtjate vahelise konkurentsi kahjustamise vältimine ning sõidukite nõuetekohase kontrolli ja hoolduse tagamine.
- 49 Olenemata kaalutusõigusest, mis riikidel on tulenevalt selle direktiivi artiklist 5, ei saa nimetatud direktiivi alusel õigustada norme, mis ei sisalda põhimõtet, et tehnoülevaastuse edukat läbimist tõendavaid teiste liikmesriikide poolt välja antud dokumente tuleb tunnustada, nii nagu see on ette nähtud kõnealuse direktiivi artikli 3 lõikes 2, ning seetõttu tuleb neid norme hinnata ELTL artikli 34 alusel (vt selle kohta eespool viidatud 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, punktid 67–71, ja eespool viidatud 5. juuni 2008. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Poola, punktid 36–42).
- 50 Sellega seoses tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt hõlmab ELTL artiklis 34 kehtestatud koguseliste piirangutega samaväärse toimega meetmete keeld kõiki liikmesriikide meetmeid, mis võivad otse või kaudselt, tegelikult või potentsiaalselt takistada ühendusesisest kaubandust (vt eelkõige eespool viidatud 16. novembri 2000. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, punkt 16; 26. oktoobri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-65/05: komisjon *vs.* Kreeka, EKL 2006, lk I-10341, punkt 27; 15. märtsi 2007. aasta otsus kohtuasjas C-54/05: komisjon *vs.* Soome, EKL 2007, lk I-2473, punkt 30; 24. aprilli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-286/07: komisjon *vs.* Luksemburg, punkt 27, ja 6. oktoobri 2011. aasta otsus kohtuasjas C-443/10: Bonnarde, EKL 2011, lk I-9327, punkt 26).
- 51 Praegusel juhul nõuavad Belgia ametiasutused üldiselt ja süstemaatiliselt, et kõik eelnevalt teistes liikmesriikides registreeritud kasutatud sõidukid, mille omanik vahetub, peavad enne teise omaniku nimele registreerimist läbima tehnoülevaastuse, jättes täielikult arvesse võtmata võimalikud teistes liikmesriikides juba läbiviidud ülevaastused. Kuna selline mittekorriline ülevaastus lisandub teistes liikmesriikides hiljuti läbitud tehnoülevaastustele viimaste tulemusi tunnustamata, võib see sundida teatud huvitatud isikuid loobuma ostmast niisuguseid teistest liikmesriikidest pärinevaid sõidukeid (vt analoogia alusel eespool viidatud 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, punkt 73, ja eespool viidatud 5. juuni 2008. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Poola, punkt 44).
- 52 Sellest järeldub, et nõue viia enne Belgias teise omaniku nimele registreerimist läbi niisugune mittekorriline tehnoülevaastus kujutab endast koguseliste impordipiirangutega samaväärse toimega meetet, mis on ELTL artikliga 34 keelatud, juhul kui see ei ole objektiivselt õigustatud.
- 53 Sellega seoses tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et siseriiklikud õigusnormid, mis kujutavad endast koguselise piiranguga samaväärse toimega meetet, võivad olla õigustatud mõnega ELTL artiklis 36 loetletud üldistest huvidest või kohustuslike nõuetega. Mõlemal juhul peab siseriiklik õigusnorm olema taotletava eesmärgi saavutamiseks sobiv ega tohi minna kaugemale sellest, mis on selle eesmärgi saavutamiseks vajalik (vt eelkõige eespool viidatud 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, punkt 75; eespool viidatud 5. juuni 2008. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Poola, punkt 46, ja 10. veebruari 2009. aasta otsus kohtuasjas C-110/05: komisjon *vs.* Itaalia, EKL 2009, lk I-519, punkt 59).
- 54 Samuti väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on pädevate siseriiklike ametiasutuste kohustus tõendada, et nende õigusnormid vastavad eelmises punktis meenutatud kriteeriumidele (vt selle kohta 10. aprilli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-265/06: komisjon *vs.* Portugal, EKL 2008, lk I-2245, punkt 39, eespool viidatud 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, punkt 76, ja eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Luksemburg, punkt 37). Niisugune tõendamine peab olema konkreetne ning seotud käsitleva all oleva juhtumi asjaoludega (8. mai 2003. aasta otsus kohtuasjas C-14/02: ATRAL, EKL 2003, lk I-4431, punkt 67).

- 55 Õigustused, millele Belgia Kuningriik käesolevas kohtuasjas viitab, seisnevad vajaduses tagada tarbija- ja keskkonnakaitse eesmärkide saavutamine ning liiklusohutus, mille puhul on kohtupraktika kohaselt tegemist ülekaaluka üldise huvi kaalutlustega, mis võivad õigustada kaupade vaba liikumise piirangut (vt selle kohta eespool viidatud 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon vs. Madalmaad, punkt 77; eespool viidatud 10. aprilli 2008. aasta kohtuotsus komisjon vs. Portugal, punkt 38, eespool viidatud 5. juuni 2008. aasta kohtuotsus komisjon vs. Poola, punkt 49, ja eespool viidatud 10. veebruari 2009. aasta kohtuotsus komisjon vs. Itaalia, punkt 60).
- 56 Seoses tarbija- ja keskkonnakaitsega väidab Belgia Kuningriik, et teatavad tehnölevaatuse käigus läbiviidavad testid võimaldavad vältida läbisõidetud kilomeetrite võltsimise ohtu ja kasutusele võetud sõidukite mõju keskkonnale. Sellele vaatamata ei täpsusta ta, milliste testidega on tegu või mil määral need aitavad nimetatud eesmärke saavutada.
- 57 Niisiis tuleb tõdeda, et Belgia Kuningriik ei ole konkreetselt tõendanud tehnölevaatuse sobivust ega selle vajalikkust tarbijate- ja keskkonnakaitse tagamiseks. Üksnes abstraktselt viitamisest niisugustele eesmärkidele ei piisa sellise meetme õigustamiseks, nagu seda on vaidlusalune tehnölevaatust.
- 58 Seoses sobivusega liiklusohutuse tagamise eesmärgi saavutamiseks tuleb märkida, et kostja vastuses viitab Belgia Kuningriik nimetatud eesmärgile seoses pidurisüsteemi testi säilimisega 1. juunil 2011 vastu võetud kuninglikus dekreedis, mida – nagu meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 44 – ei saa käesolevas kohtuasjas arvesse võtta. Vasturepliigis tugineb Belgia Kuningriik liiklusohutusele seoses tehnölevaatusega, s.o viitab kõikidele testitavatele sõlmedele peale pidurite testimise, olgugi et ta mainib üksnes sõiduki üldise seisukorra kontrolli ja mehaaniliste osade testimist. Belgia Kuningriik märgib, et niisuguse sõiduki kasutamine, millel on tehnilisi vigu, kujutab endast ohtu liiklusele.
- 59 Tõsi, väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on liidu tasandil täielikku ühtlustamist sätestavate õigusnormide puudumise tõttu liikmesriikide otsustada, millisel tasemel nad soovivad tagada liiklusohutust oma territooriumil, arvestades seejuures kaupade vaba liikumise nõuetega Euroopa Liidus (vt selle kohta eespool viidatud 27. märtsi 1984. aasta kohtuotsus komisjon vs. Itaalia, punkt 12, ja analoogia alusel eespool viidatud 13. juuli 1994. aasta kohtuotsus komisjon vs. Saksamaa, punkt 16 ning eespool viidatud 10. veebruari 2009. aasta kohtuotsus komisjon vs. Itaalia, punkt 61).
- 60 Nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 54, peavad liikmesriikide pädevad ametiasutused siiski tõendama, et nende õigusnormid on taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik.
- 61 Kuigi praegusel juhul ei ole vaidlustatud sobivust liiklusohutuse tagamisega seotud eesmärgi saavutamiseks, tuleb siiski nentida, et Belgia Kuningriik ei tõenda konkreetselt, et teistest liikmesriikidest pärinevate sõidukite Belgiasse ümberregistreerimisel läbiviidav tehnölevaatust on taotletava eesmärgi seisukohast vajalik. Tuleb nimelt märkida, et oht liiklusele, mille toob kaasa tehniliste vigadega sõiduki kasutamine, võib tekkida ka juhul, kui imporditakse sõidukeid, mille omanik ei vahetu ja mille jaoks ei ole niisugust tehnölevaatust ette nähtud. Sama kehtib ka Belgias registreeritud sõidukite kohta, mille omanik ei vahetu ning mis moodustavad enamiku Belgia teedel liiklevatest sõidukitest.
- 62 Neid asjaolusid arvestades tuleb asuda seisukohale, et kuna Belgia Kuningriik nõuab varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki uue omaniku nimele registreerimiseks eelneva tehnölevaatuse läbimist, võtmata arvesse teises liikmesriigis varem läbiviidud tehnölevaatuse tulemusi, siis on ta rikkunud ETL artiklist 34 tulenevaid kohustusi.

Teine väide, mis puudutab kohustust esitada varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimisele eelneval tehnöülevaatusel vastavustunnistus

– Poolte argumendid

- 63 Komisjon väidab, et Belgia õigusnormid, mis nõuavad, et eelnevalt teises liikmesriigis liidu eeskirjade kohaselt registreeritud sõiduki uuesti registreerimisele eelnevale tehnöülevaatusele lubamiseks tuleb lisaks registreerimistunnistusele esitada vastavustunnistus, on vastuolus direktiivi 1999/37 artikliga 4 ning muudab sisutihjaks teiste liikmesriikide väljastatud ühtlustatud registreerimistunnistuste tunnustamise põhimõtte.
- 64 Neil siseriiklikel õigusnormidel on kasutatud sõidukite Belgiasse importimist piirav toime, kuna enamikus liikmesriikides ei käi vastavustunnistus sõidukiga kaasas. Komisjon leiab, et seda meetet ei saa õigustada niisuguste põhjustega nagu vajadus teada sõiduki tehnilisi omadusi, et viia ellu liiklusohutuspoliitikat, või tarbijakaitse, eelkõige kaitse pettuse või sõidukite varguse eest. Igal juhul on kõnealune meede niisuguste eesmärkidega võrreldes ebaproportsionaalne, kui võtta arvesse samu eesmärke teenivaid arvukaid akte, mis on Euroopa tasemel vastu võetud.
- 65 Komisjon meenutas sellega seoses nii repliigis kui ka kohtuistungil, et vastavalt nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 42, lk 1; ELT eriväljaanne 13/01, lk 44) artikli 4 lõikele 5, mille sisu on üle võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, lk 1), artikli 8 lõikesse 5, peavad iga liikmesriigi pädevad ametiasutused saatma teiste liikmesriikide vastavatele ametiasutustele tüübikinnitustunnistuse koopia iga sõidukitüübi tehniliste omaduste kohta.
- 66 Lisaks, kuna Belgia Kuningriigi väljapakutud lahendust, mis seisneb niisuguse elektroonilise andmebaasi loomises, mis sisaldaks sõidukite kõiki andmeid ja muudaks vastavustunnistuse esitamise üleliigseks, ei saa rakendada enne 2012. aasta lõppu, siis ei ole see liikmesriik oma õigusnorme selleks ettenähtud tähtaja jooksul kohandanud ning ta ei saa õigustada liidu õigusnormidest tulenevate kohustuste täitmata jätmist ja tähtaegade järgimata jätmist siseriiklike asjaoludega.
- 67 Belgia Kuningriik leiab, et kui see väide oleks vastuvõetav, oleksid asjaomased siseriiklikud õigusnormid direktiivi 1999/37 artikliga 4 kooskõlas ning põhjendatud ja proportsionaalsed. See liikmesriik on seisukohal, et vastavustunnistuse esitamisega seotud problemaatika hõlmab enamat kui lihtsalt sõidukite registreerimist, kuna praegu olemasolevad registreerimistunnistused ei sisalda kõiki tehnilisi andmeid, mis on kirjas vastavustunnistusel.
- 68 Põhjendusena esitab Belgia Kuningriik needsamad kolm eesmärki, millele ta tugines vastuses esimesele väitele, nimelt keskkonnakaitse, tarbijakaitse ja ning liiklusohutus.
- 69 Ta vaidleb vastu sellele, et meetmed, mida komisjon hakis nimetab, oleksid vähem piiravad ja sobiks vastavustunnistuse esitamisega taotletava eesmärgi saavutamiseks paremini kui vaidlusalused õigusnormid. Viidates praeguse teabevahetussüsteemi tõhususega seotud kahtlustele, mida komisjon ise väljendas 2011. aasta märtsis toimunud avalikul arutelul sõidukite registreerimise üle – komisjon pakkus selle süsteemi välja õiguspärase alternatiivina vaidlusalustele meetmetele – ning toimiva ja kõikidele pädevatele asutustele kättesaadava süsteemi puudumise tõttu leiab see liikmesriik, et vastavustunnistuse esitamine on ainus, kõige pragmaatilisem ja odavam lahendus keskkonna ja liiklusohutuse valdkondadega seotud poliitika elluviimiseks.

- 70 Repliigis leiab komisjon, et Belgia Kuningriik on möönnud nii oma 26. jaanuari 2010. aasta kirjas kui ka laiendades oma kaitset nii, et see tugineb ka ELTL artiklile 36, et vastavustunnistuse esitamise nõue võib teatavate tarbijate jaoks tuua kaasa ebamugavusi ning kujutab endast ELTL artikli 34 vastast vaba liikumise piirangut. Komisjon leiab siiski, et vastupidi sellele, mida väidab kostjaks olev liikmesriik, tuletades direktiivi 1999/37 artiklist 1 erandi tegemise võimaluse ja seega mittetäieliku ühtlustamise, peab seda meedet hindama üksnes nimetatud direktiivi artikli 4 alusel, mille eesmärk on täielik ühtlustamine. Komisjon, kes ei nõustu erandi tegemisega ka keskkonnakaitse nimel, leiab, et Belgia ametiasutuste sellekohased argumendid on tulemusetud.
- 71 Täiendava võimalusena leiab komisjon, et argumentatsioon, mille kostjaks olev liikmesriik esitab piirangu õigustamiseks, ei ole veenev. Asjaolu, et sõiduk on juba olnud registreeritud teises liikmesriigis, tähendab nimelt, et selle liikmesriigi pädevad ametiasutused on leidnud, et see sõiduk vastab liidu õiguse alusel kohaldatavatele tehnilistele nõuetele. Kuna Belgia Kuningriik peaks olema teadlik iga sõiduki tehnilistest omadustest tänu pädevate ametiasutuste teabevahetusele, siis ei ole vastavustunnistuse nõudmise üldmeede vajalik ega proportsionaalne. Lisaks ei ole asjakohane Belgia Kuningriigi argument, mis on seotud kahtlustega praeguse teabevahetussüsteemi tõhususes, kuna see ei vabasta liikmesriiki kehtivate õigusnormide täitmise kohustusest.
- 72 Vasturepliigis meenutab Belgia Kuningriik, et direktiiv 1999/37 näeb ette erandi tegemise võimaluse, juhtides tähelepanu asjaolule, et selle direktiivi artiklist 1 tuleneb, et see on kohaldatav dokumentide suhtes, mis liikmesriigid on välja andnud sõidukite registreerimisel, kuid see ei mõjuta liikmesriikide õigust kasutada sõidukite ajutiseks registreerimiseks dokumente, mis teatavatel juhtudel ei vasta igakülselt nimetatud direktiivi nõuetele.
- Euroopa Kohtu hinnang
- 73 Tuleb tõdeda, et juba direktiivi 1999/37 artikli 4 sõnastusest, mis näeb ette, et liikmesriigid tunnustavad teises liikmesriigis vastavalt sama direktiivi lisan olevale näidisele väljaantud registreerimistunnistust sõiduki uuel registreerimisel nendes liikmesriikides, tuleneb, et see säte ei jäta liikmesriikidele mingit kaalutlusruumi seoses sõidukite registreerimistunnistuste tunnustamise põhimõttest kinnipidamisega.
- 74 Nimelt on nähtuvalt direktiivi 1999/37 põhjendustest 3, 5 ja 6 selle direktiivi eesmärk hõlbustada sõidukite vaba liikumist teiste liikmesriikide territooriumil asuvatel teedel, nähes teises liikmesriigis eelnevalt registreeritud sõiduki registreerimise vajaliku eeltingimusena ette tunnistuse, mis kinnitab seda registreerimist ja sõiduki tehnilisi omadusi, eesmärgiga aidata kaasa nende sõidukite uuele kasutuselevõtule teises liikmesriigis ja siseturu nõuetekohasele toimimisele.
- 75 Euroopa Kohus on aga juba otsustanud, et teistes liikmesriikides eelnevalt registreeritud kasutatud sõidukite tehnilised omadused võib kindlaks teha juba olemasolevate registreerimisdokumentide põhjal (eespool viidatud 5. juuni 2008. aasta kohtuotsus komisjon vs. Poola, punkt 38).
- 76 Belgia Kuningriik ei saa niisiis õigustada süstemaatilist vastavustunnistuse esitamise nõuet vajadusega kontrollida niisuguste sõidukite tehnilisi omadusi, millel on registreerimistunnistus.
- 77 Nagu komisjon õigesti märkis, muudab niisugune nõue täiesti sisutühjaks teiste liikmesriikide väljastatud registreerimistunnistuste tunnustamise põhimõtte, mis on ette nähtud direktiivi 1999/37 artiklis 4.
- 78 Nagu ilmneb direktiivi 1999/37 artikli 1 teisest lõigust, on liikmesriikidel õigus kasutada dokumente, mis ei vasta selle direktiiviga ette nähtud registreerimistunnistusele, üksnes juhul, kui tegemist on ajutise registreerimisega.

- 79 Belgia Kuningriik ei saa praegusel juhul viidata mõnele ELTL artiklis 36 loetletud üldistest huvidest ega mõnele Euroopa Kohtu praktikas väljatöötatud kohustuslikule nõudele, kuna eelnevast ilmneb, et välja arvatud juhul, kui tegemist on ajutise registreerimisega, ei võimalda direktiiv 1999/37 liikmesriikidel eelnevalt teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimisel nõuda muid dokumente kui registreerimistunnistus. Nimelt kui teatud valdkond on liidu tasandil ühtlustatud, tuleb seda puudutavat siseriiklikku meedet hinnata lähtuvalt selle ühtlustamise meetme sättest, mitte lähtuvalt esmase õiguse normidest (vt selle kohta 12. oktoobri 1993. aasta otsus kohtuasjas C-37/92: Vanacker ja Lesage, EKL 1993, lk I-4947, punkt 9; 13. detsembri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-324/99: DaimlerChrysler, EKL 2001, lk I-9897, punkt 32, ja 30. aprilli 2009. aasta otsus kohtuasjas C-132/08: Lidl Magyarország, EKL 2009, lk I-3841, punkt 42).
- 80 Eelnevaid kaalutlusi arvestades tuleb sedastada, et kuna Belgia Kuningriik nõuab varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki Belgias registreerimisele eelneval kohustuslikul tehnöülevaatusel lisaks ühtlustatud registreerimistunnistusele süstemaatiliselt ka vastavustunnistuse esitamist, siis on ta rikkunud direktiivi 1999/37 artiklist 4 tulenevaid kohustusi.
- 81 Neil asjaoludel tuleb asuda seisukohale, et komisjoni esitatud hagi on põhjendatud.

Kohtukulud

- 82 Kodukorra artikli 69 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja Belgia Kuningriik on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud välja mõista Belgia Kuningriigilt.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

- 1. Kuna Belgia Kuningriik nõuab varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimisele eelneval tehnöülevaatusel lisaks registreerimistunnistusele süstemaatiliselt ka vastavustunnistuse esitamist ning kuna ta nõuab samuti, et niisuguse sõiduki omaniku vahetumise korral peab see enne registreerimist läbima tehnöülevaatuse, võtmata arvesse teises liikmesriigis läbiviidud tehnöülevaatuse tulemusi, siis on Belgia Kuningriik rikkunud nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta, muudetud nõukogu 20. novembri 2006. aasta direktiiviga 2006/103/EÜ, artiklist 4 ja ELTL artiklist 34 tulenevaid kohustusi.**
- 2. Mõista kohtukulud välja Belgia Kuningriigilt.**

Allkirjad