



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2012. szeptember 6.\*

„Tagállami kötelezettségszegés — 1999/37/EK irányelv — Gépjárművek forgalmi engedélyei — Korábban más tagállamban nyilvántartásba vett járművek — Tulajdonosváltás — Műszaki vizsgálat kötelezettsége — A megfelelőségi tanúsítvány bemutatásának követelménye — Más tagállamban elvégzett műszaki vizsgálat — Elismerés hiánya — Igazolások hiánya”

A C-150/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2011. március 28-án

az **Európai Bizottság** (képviselik: O. Beynet és A. Marghelis, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Belga Királyság** (képviselik: T. Materne és J.-C. Halleux, meghatalmazotti minőségben, segítőik: F. Libert és S. Rodrigues, ügyvédek)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: J. N. Cunha Rodrigues tanácselnök, U. Løhmus (előadó), A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev és C. G. Fernlund bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. március 29-i tárgyalásra,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor.

meghozta a következő

\* Az eljárás nyelve: francia.

## Ítéletet

- 1 Keresetében az Európai Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság állapítsa meg, hogy a Belga Királyság – mivel a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárművek nyilvántartásba vétele előtti műszaki vizsgálat céljából a forgalmi engedélyen kívül megfelelési igazolás bemutatását is előírja, és a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárműveket nyilvántartásba vételük előtt a más tagállamban elvégzett műszaki vizsgálat eredményétől függetlenül műszaki vizsgának veti alá – nem teljesítette a 2006. november 20-i 2006/103/EK irányelvvel (HL L 363., 344. o.) módosított, a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelvből (HL L 138., 57. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 351. o.; a továbbiakban: 1999/37 irányelv) és az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségeit.

### Jogi háttér

*Az uniós szabályozás*

Az 1999/37 irányelv

- 2 A 1999/37 irányelv (1), (3), (5), (6) és (9) preambulumbekkezdése így szól:

„(1) [...] a Közösség meghatározott számú intézkedést fogadott el, amelyek célja egy olyan határok nélküli térséget jelentő belső piac létrehozása, amelyen belül az áruk, személyek, szolgáltatások és tőke szabad mozgása a Szerződés rendelkezéseinek megfelelően biztosított;

[...]

(3) [...] a forgalmi engedély formájának és tartalmának összehangolása elősegíti annak érthetőségét, és ezzel előmozdítja az egy tagállamban nyilvántartásba vett járművek szabad mozgását a más tagállamok területén lévő utakon;

[...]

(5) [...] egy másik tagállamban már nyilvántartásba vett jármű nyilvántartásba vételének előfeltételeként mindegyik tagállam megkövetel egy dokumentumot, amely igazolja a nyilvántartásba vételt és a jármű műszaki jellemzőit;

(6) [...] a forgalmi engedélyek összehangolása elősegíti a korábban már egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek újbóli üzembeállítását [helyesen: forgalomba helyezését], és hozzájárul a belső piac megfelelő működéséhez;

[...]

(9) [...] ezeknek a sajátosan a csalás és a lopott járművek illegális kereskedelmének leküzdését célzó ellenőrzéseknek a megkönnyítése érdekében helyénvaló hatékony információcserén alapuló szoros együttműködést létesíteni a tagállamok között”.

- 3 Ezen irányelv 1. cikke ekképp rendelkezik:

„Ezt az irányelvet a tagállamok által a járművek nyilvántartásba vételének időpontjában kiállított okmányokra kell alkalmazni.

Az irányelv nem sérti a tagállamoknak azt a jogát, hogy járművek ideiglenes nyilvántartásba vételéhez olyan okmányokat használjanak, amelyek nem minden szempontból felelnek meg az irányelv követelményeinek.”

4 Ugyanezen irányelv 4. cikke előírja:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában az egyik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt a többi tagállam elismeri a nemzetközi közlekedésben részt vevő jármű azonosításához vagy a járműnek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vételéhez.”

A 2009/40/EK irányelv

5 A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, 2009. május 6-i 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (Átdolgozás) (HL L 141., 12. o.) lépett a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelv (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 514. o.) helyébe, amelyre a Bizottság a pert megelőző eljárások során hivatkozott. Az indokolással ellátott véleményben kitűzött határidőre, nevezetesen 2009. december 9-re figyelemmel, a jelen keresetre a 2009/40 irányelvet kell alkalmazni. E tekintetben, amint azt a 2009/40 irányelv (1) preambulumbekkezdése is megemlíti, ezen irányelv az egyértelműség érdekében a 96/96 irányelv átdolgozását végezte el, a jelen ügyben releváns rendelkezéseket azonban nem módosította.

6 A 2009/40 irányelv (2), (5), (10)–(12) és (26) preambulumbekkezdése értelmében:

„(2) A közös közlekedéspolitikai keretében szükséges, hogy a Közösség területén a közúti közlekedés a lehető legkedvezőbb körülmények között történhessen a biztonság és az egyes tagállamok fuvarozási vállalkozásaira alkalmazandó versenyfeltételek szempontjából is.

[...]

(5) Ezért az ebben az irányelvben felsorolt tételek vizsgálatára irányadó minimális közösségi előírásokat és eljárásokat külön irányelvekben kell megállapítani.

[...]

(10) A fékberendezések tekintetében ennek az irányelvnek főként azokra a járművekre kell vonatkoznia, amelyekre a típusjóvá hagyást a gépjárművek és pótkocsijuk egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv [HL L 202., 37. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 163. o.] szerint adták ki, ugyanakkor ismert, hogy bizonyos járműtípusokat az említett irányelv feltételeitől eltérő nemzeti előírások szerint engedélyeztek.

(11) A tagállamok a fékberendezés vizsgálatának hatókörét más, az ebben az irányelvben nem szereplő járműtípusokra és vizsgálati tételekre is kiterjeszthetik.

(12) A tagállamok a fékberendezés vizsgálatát szigorúbbá tehetik, vagy a vizsgálatok gyakoriságát növelhetik.

[...]

(26) Mivel a tervezett intézkedés céljait, nevezetesen a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatára vonatkozó szabályok összehangolását, a közúti fuvarozókra érvényes versenyszabályok sérülésének elkerülését és a gépjárművek megfelelő ellenőrzésének és fenntartásának [helyesen:

karbantartásának] garانتálását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a tervezett intézkedés terjedelme miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően.[...]»

7 A 2009/40 irányelv 3. cikke értelmében:

„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy bizonyítható legyen, hogy a járművet olyan műszaki vizsgálatnak vetették alá, amely legalább az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek megfelel.

Ezeket az intézkedéseket közlik a többi tagállammal és a Bizottsággal.

(2) A tagállamok ugyanolyan módon elismerik a másik tagállamban kiadott igazolást arról, hogy az ott forgalomba helyezett gépjárművet pótkocsijával vagy félpótkocsijával olyan műszaki vizsgálatnak vetették alá, amely legalább az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek megfelel, mintha ezt az igazolást az elismerő tagállam adta volna ki.

(3) A tagállamok, amennyiben ez lehetséges, megfelelő eljárásokat alkalmaznak annak biztosítására, hogy a saját területükön nyilvántartásba vett járművek fékhatása megfeleljen az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek.”

8 A 2009/40 irányelv 5. cikke értelmében:

„Az I. és II. mellékletben foglalt előírások ellenére a tagállamok:

a) az első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját előbbre hozhatják, és adott esetben előírhatják a jármű nyilvántartásba vétel előtti vizsgálatát;

[...]

d) a megvizsgálandó tételek számát megnövelhetik;

[...]

f) különleges kiegészítő vizsgálatokat írhatnak elő;

g) a saját területükön nyilvántartásba vett járművekre a fékek minimális hatékonysága tekintetében a II. mellékletben meghatározott értéknél szigorúbb határértékeket állapíthatnak meg [...].”

9 A szóban forgó irányelv II. melléklete tartalmazza a kötelező vizsgálati tételeket, különösen a fékberendezések tekintetében.

#### *A belga szabályozás*

10 A gépjárművek és vontatmányaik, alkatrészeik, valamint biztonsági kiegészítőik megfelelősége műszaki feltételeinek általános szabályozásáról szóló, 1968. március 15-i királyi rendelet (*Moniteur belge*, 1968. március 28., helyesbítés: *Moniteur belge*, 1968. április 23.) 23. cikke 1 §-ának első bekezdése, valamint 2. §-a és 7. §-a a 2009. május 20-i királyi rendelettel (*Moniteur Belge*, 2009. június 5.; 40090. o.) módosított szövegében (a továbbiakban: királyi rendelet) ekképp rendelkezik:

„1. § A forgalomba helyezett gépjárműveket vizsgálat alá kell vonni annak ellenőrzése céljából, hogy megfelelnek-e az ezekre alkalmazandó jogszabályi rendelkezéseknek.

[...]

2. § Elvégzendő vizsgálatok:

- A. A vizsgálatok magukban foglalják a 15. mellékletben felsorolt vizsgálatokat és a különös jogszabályi rendelkezésekben előírt kiegészítő vizsgálatokat.

[...]

7. § E vizsgálatok során, és mivel a gépjárművet el kell látni ezen okmányokkal, a gépjárművel a vizsgálaton megjelenő személynek be kell mutatnia a legutóbbi megfelelési tanúsítványt, valamint a vizsgálatot igazoló matricát a jogosult szervezetnek, ezenkívül a következő okmányokat kell bemutatnia:

1. a forgalmi engedélyt;
2. a megfelelési igazolást vagy az európai megfelelési igazolást;
3. az azonosító lapot vagy a műszaki adatlapot.”

11 A királyi rendelet 23a. cikke előírja:

„1. § A 23. cikkben előírt vizsgálatok:

1. teljes körű vizsgálatok;
2. részleges vizsgálatok.

A teljes körű vizsgálatok a következők ellenőrzésére irányulnak:

- a) a gépjármű azonosítása, amelynek során ellenőrzésre kerül a jármű alvázszáma, forgalmi engedélye és megfelelési tanúsítványa vagy európai megfelelési tanúsítványa;
- b) a gépjármű műszaki állapota, annak ellenőrzése céljából, hogy megfelel-e a hatályos környezetvédelmi és biztonsági előírásoknak.

A részleges vizsgálatok lehetnek:

- a) közigazgatási ellenőrzések, amelyek kizárólag a forgalmi engedély és a megfelelési tanúsítvány vagy az európai megfelelési tanúsítvány ellenőrzésére vonatkoznak a használt gépjármű nyilvántartásba vétele iránti kérelem érvényesítése céljából;
- b) közigazgatási felülvizsgálatok, amelyek kizárólag az alvázszám, az azonosító tábla és az okmányok ellenőrzésére vonatkoznak, illetve a gépjármű bemutatásának kötelezettsége nélkül az okmányok bemutatására;
- c) műszaki felülvizsgálatok, azaz minden egyéb részleges vizsgálat.

2. § Rendszerességüktől függően a teljes körű vizsgálatok lehetnek:

1. a 23b. cikkben előírt időszakos műszaki vizsgálatok;
2. a 23e. cikkben meghatározott körülmények fennállása esetén végrehajtandó nem időszakos vizsgálatok.

[...]”

12 A királyi rendelet 23e. cikkének 1. és 4. §-a értelmében:

„1. § Az időszakos és a nem időszakos vizsgálatokra vonatkozó szabályoktól függetlenül kötelező:

[...]

3. § a [motoros, utasszállításra tervezett és gyártott, a vezetőülésen kívül legfeljebb nyolc ülésel rendelkező] gépjárművek, beleértve a kempingjárműveket [...] és [...] beleértve a más jogosult nevében üzemeltetett halottaskocsikat is.

[...]

4. § A jelen cikk 1. és 3. §-ában említett nem időszakos vizsgálat során a gépjárművet a tekintetében kiállított utolsó forgalmi engedéllyel, valamint vagy a vonatkozó nyilvántartásba vétel jelzésével, vagy kereskedelmi rendszámmal, illetve a vonatkozó forgalmi engedéllyel kell bemutatni.

Ezen vizsgálat tekintetében a 22. melléklet szerinti kiegészítő vizsgálatot, illetve a jármű teljes körű vizsgálatát kell elvégezni.

Mindazonáltal, amennyiben jogosultsággal rendelkező diagnosztikai központnak a gépjárműnek az ezen nem időszakos vizsgálatra történő bemutatásának időpontjától számított legfeljebb két hónapnál nem régebbi keltezésű, és legalább a 22. mellékletben felsorolt tételeket tartalmazó jelentését bemutatják, ezen vizsgálat kizárólag a gépjármű teljes körű ellenőrzését jelenti.

E vizsgálat eredményét egyszeri jelentésben részletezni kell, amely jelentést a megfelelőségi tanúsítvánnyal együtt bocsátják ki.

A nyilvántartásba vétel iránti kérelem azon feltétellel érvényesíthető, hogy a kiállított megfelelőségi tanúsítvány megfelel a 23i. cikk 1. §-ának, és – amennyiben az szükséges – sor került a kiegészítő vizsgálatra a 22. melléklet szerint.”

13 A királyi rendelet 15. melléklete átveszi a 2009/40 irányelv II. mellékletében felsorolt vizsgálati tételeket és a hibák okait.

14 A királyi rendelet 22. melléklete több olyan tételt ír elő, amelyekre az e rendelet 23e. cikke 1. és 3. §-ában hivatkozott nem időszakos vizsgálat tekintetében elvégzendő „kiegészítő vizsgálat” vonatkozik. A szóban forgó melléklet megfogalmazása szerint a kiegészítő vizsgálat – legalább – a gépjármű általános állapotára (például a biztonságot nem befolyásoló korrózió, az utastér állapota), az „On Board Diagnostics”-ra (különösen az aktív és passzív biztonsági berendezések), a mechanikai alkatrészekre (többek között a tengelykapcsoló, a motor, az erőátvitel), a karosszériaelemekre (például a lökhárító, a motorháztető, a légterelő), a világításra és a felszerelésekre (különösen a légkondicionáló, az ablakemelő) vonatkozik.

### **A pert megelőző eljárás**

15 Mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a gépjárművek nyilvántartásba vételének eljárására vonatkozó belga szabályozás egyes rendelkezései nem egyeztethetők össze az uniós joggal, 2008. december 1-jén levélben szólította fel a Belga Királyságot, hogy tegye meg észrevételeit.

16 2009. január 30-i válaszában a Belga Királyság vitatta a hivatkozott jogsértéseket. A Bizottság, miután nem volt elégedett e válasszal, 2009. október 8-án indokolással ellátott véleményt bocsátott ki, amelyben felhívta a Belga Királyságot, hogy a kézhezvételtől számított két hónapon belül tegye meg a véleményben foglaltak teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. A Belga Királyság 2009. december 15-i levelében válaszolt erre, kifejezve az indokolással ellátott véleménynek való megfelelésre irányuló szándékát. Mindazonáltal, 2010. február 11-i levelében a hatályos belga szabályozás mellett érvelt.

- 17 2010. június 7-én a Bizottság részletes véleményt küldött e tagállamnak, négyhetes határidőt tűzve ki egy olyan megoldás előterjesztésére, amely lehetővé teszi a Bíróság előtti eljárás elkerülését. 2010. június 30-i levelében a Belga Királyság kötelezettséget vállalt a vitatott szabályozás módosítására, ugyanakkor kifejezte azon szándékát, hogy fenn kívánja tartani a gépjármű más tulajdonos nevéen történő nyilvántartásba vételét megelőző műszaki vizsgálatot, azt azonban az új 42. mellékletben előírt vizsgálati tételekre korlátozva (lényegében vizuális ellenőrzés), bizonyos feltételek fennállása esetén. E tervezett módosítás szerint meghatározott feltételek mellett a megfelelőségi tanúsítvány bemutatására nem lesz szükség. Egy ilyen értelmű királyi rendelettervezetet küldtek meg a Bizottságnak, e rendelet 2010 vége felé történő elfogadására irányuló kötelezettségvállalás mellett.
- 18 A Bizottság ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy a javasolt intézkedések nem alkalmasak a jogsértés kiküszöbölésére. Levélváltást követően 2011. január 11-én új királyi rendelettervezetet küldtek meg, amely a Bizottság szolgálatait és a belga hatóságok közötti megbeszélés tárgya volt 2011. január 26-án.
- 19 Mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Belga Királyság nem felelt meg az indokolással ellátott véleménynek, benyújtotta a jelen keresetet.

### **A keresetről**

- 20 Keresetének alátámasztására a Bizottság két kifogásra hivatkozik. Az első kifogás keretében a Bizottság azt állítja, hogy a Belga Királyság – mivel a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárműveket nyilvántartásba vételük előtt a más tagállamban elvégzett műszaki vizsgálat eredményétől függetlenül műszaki vizsgának veti alá – nem teljesítette az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségeit. Második kifogása keretében a Bizottság azt állítja, hogy a Belga Királyság – mivel a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárművek nyilvántartásba vétele előtti műszaki vizsgálat céljából a forgalmi engedélyen kívül a megfelelőségi tanúsítvány bemutatását is előírja – nem teljesítette az 1999/37 irányelvből eredő kötelezettségeit.

### *A második kifogás elfogadhatóságáról*

#### A felek érvei

- 21 A Belga Királyság azt állítja, hogy a Bizottság második kifogása, mivel annak megállapítására irányul, hogy e tagállam megszegte az 1999/37 irányelvből eredő valamennyi kötelezettségét, elfogadhatatlan, tekintettel arra, hogy a felszólító levélben, az indokolással ellátott véleményben, valamint keresetlevelének a jogi háttérre és keresetének indokolására vonatkozó részében a Bizottság az észrevételeit az ezen irányelv 4. cikkéből eredő kötelezettségek nem teljesítésére korlátozta.
- 22 E tagállam szerint e kifogás elfogadhatatlansága nem lehet részleges, mivel a vonatkozó kereseti kérelmek az 1999/37 irányelv egyik cikkére sem utalnak, ellentétben a C-165/08. sz., Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2009. július 16-án hozott ítélet (EBHT 2009., I-6843. o.; 45–48. pont) alapjául szolgáló ügyben szereplőkkel. Továbbá az a tény, hogy a Belga Királyság megértette, hogy a kifogás kizárólag az 1999/37 irányelv 4. cikkére vonatkozik, és védekezését erre összpontosította, nem mentesíti a Bizottságot azon kötelezettségétől, hogy kereseti kérelmeit pontosan fogalmazza meg, és nem olyan jellegű, hogy e kérelmeket eleve elfogadhatóvá tegye.
- 23 A Bizottság szerint a második kifogás elfogadható. E tagállam számára egyértelmű volt, hogy a kifogás ezen irányelv 4. cikkére vonatkozik, így az említett tagállam védelemhez való joga nem sérült. Mindazonáltal a Bizottság válaszában újrafogalmazta a szóban forgó kifogást, a kötelezettségszegést az említett cikkekre korlátozva.

## A Bíróság álláspontja

- 24 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy a kötelezettségszegés megállapítása iránt indított eljárásban a pert megelőző eljárás célja az, hogy lehetőséget nyújtson az érintett tagállamnak egyrészt arra, hogy az uniós jogból eredő kötelezettségeket teljesítse, másrészt pedig arra, hogy a Bizottság részéről megfogalmazott kifogásokkal szemben hatékonyan védekezzen (a C-340/02. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2004. október 14-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-9845. o.] 25. pontja, a C-508/10. sz., Bizottság kontra Hollandia ügyben 2012. április 26-án hozott ítélet 33. pontja).
- 25 Az EUMSZ 258. cikk alkalmazásában indított kereset tárgyát tehát az e rendelkezés által előírt pert megelőző eljárás határolja körül. A jelen eljárás szabályos lefolytatása nemcsak az EK-Szerződés által előírt lényeges biztosíték az érintett tagállam jogainak védelmére, hanem garancia arra is, hogy az esetleges peres eljárás tárgya egyértelműen meghatározásra kerül (lásd a C-1/00. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2001. december 13-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-9989. o.] 53. pontját, a C-160/08. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2010. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-3713. o.] 42. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2012. április 26-án hozott ítélet 34. pontját).
- 26 Az Európai Unió Bírósága alapokmányának 21. cikke és a Bíróság eljárási szabályzata 38. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében a Bizottságnak valamennyi, az EUMSZ 258. cikk alapján benyújtott keresetlevélben pontosan meg kell jelölnie azokat a kifogásokat, amelyekről a Bíróság határozathozatalát kéri, valamint, legalább röviden, azokat a jogi és ténybeli elemeket, amelyekre e kifogásokat alapozza (lásd különösen a C-347/88. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 1990. december 13-án hozott ítélet [EBHT 1990., I-4747. o.] 28. pontját, a C-456/03. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2005. június 16-án hozott ítélet [EBHT 2005., I-5335. o.] 23. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2012. április 26-án hozott ítélet 35. pontját).
- 27 Következésképpen a keresetlevélnek tartalmaznia kell azon okok összefüggő és részletes kifejtését, amelyek a Bizottságot arra a meggyőződésre vezették, hogy az érintett tagállam nem teljesítette valamely, a szerződésekből eredő kötelezettségét (a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2012. április 26-án hozott ítélet 36. pontja).
- 28 Ami a jelen keresetlevelet illeti, meg kell állapítani, hogy az tartalmazza azon okok összefüggő és részletes kifejtését, amelyeken alapul. Az nem vitatott, hogy kereseti kérelmeiben a Bizottság nem pontosítja az 1999/37 irányelv egyik részét sem. Ugyanakkor a pert megelőző eljárásból, különösen pedig a Bizottság által a Belga Királyságnak címzett indokolással ellátott véleményből, illetve a keresetlevélnek a jogi háttérre és a kereset indokolására vonatkozó részéből az következik, hogy ezen intézmény az ezen irányelv 4. cikkéből eredő kötelezettségek megsértésére hivatkozik.
- 29 Ugyancsak meg kell állapítani, hogy a jelen esetben az említett tagállam, a Bizottság keresetlevelében foglalt kérelmek tömör szövegezése ellenére, érvényesen hivatkozhatott a Bizottság által előterjesztett kifogásokkal szemben védekezésül felhozott jogalapjaira.
- 30 A fentiekből az következik, hogy a Bizottságnak a kötelezettségszegésre vonatkozó második kifogását elfogadhatónak kell minősíteni.

### *Az ügy érdeméről*

Az első, a gépjármű nyilvántartásba vételét megelőző kötelező műszaki vizsgálatra vonatkozó kifogásról

– A felek érvei

- 31 A Bizottság szerint a királyi rendelet 23. cikkének 1. és 7. §-a, 23a cikkének 1. §-a, valamint 23e. cikkének 1. és 4. §-a általános és szisztematikus jelleggel a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett használt gépjárműveket nyilvántartásba vételük előtt az ezen más tagállamban



elvégzett műszaki vizsgálat eredményétől függetlenül műszaki vizsgálatoknak veti alá. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a C-297/05. sz., Bizottság kontra Hollandia ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítéletből (EBHT 2007., I-7467. o., 67–71. pont) és a C-170/07. sz., Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2008. június 5-én hozott ítéletből (EBHT 2008., I-87. o., 36–41. pont) az következik, hogy, mivel a 96/96 irányelv nem hajtott végre kimerítő harmonizációt, az olyan szabályozás, amely nem foglalja magában a más tagállamok által kibocsátott dokumentumok elismerésének az ezen irányelv 3. cikke (2) bekezdése szerinti elvét, nem tehető érvényessé ezen irányelv alapján, hanem azt az EUMSZ 34. cikk tekintetében kell azt értékelni.

- 32 A Bizottság hangsúlyozza, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a vitatott nemzeti szabályozás az import mennyiségi korlátozásával azonos hatású intézkedésnek minősül, mivel elriaszthat attól egyes érdekelteket, hogy ilyen gépjárműveket hozzanak be Belgiumba (a C-217/99. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 2000. november 16-án hozott ítélet [EBHT 2000., I-10251. o.] 18. pontja és a C-254/05. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 2007. június 7-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-4269. o.] 30. pontja). Jóllehet ez a szabályozás a közúti közlekedés biztonságának indokával, valamint környezetvédelmi és fogyasztóvédelmi okokkal igazolható, nem minősíthető arányosnak. Ugyanezen eredmény kevésbé szigorú intézkedésekkel is elérhető, mint például a műszaki vizsgálat sikerességét tanúsító, más tagállamban kibocsátott dokumentumok elismerése, a vámhatóságok együttműködésével vagy a belga hatóságok azon lehetőségével együtt, hogy a korábban valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű belgiumi nyilvántartásba vétele során olyan fenntartást tesznek, amely tájékoztatja a fogyasztót, hogy gépjárművét valamely más tagállam műszaki vizsgálati tanúsítványa alapján vették nyilvántartásba, és azt a későbbiekben esetleg kiegészítő vizsgálatok alá kell vetni.
- 33 A Belga Királyság elsődlegesen úgy ítéli meg, hogy a vitatott szabályozás nem minősül az áruk szabad mozgása akadályának, és nem hátrányosan megkülönböztető jellegű.
- 34 E tekintetben arra hivatkozik, hogy a nyilvántartásba vételt megelőző műszaki vizsgálat a 2009/40 irányelv 5. cikkének a) pontja értelmében megengedett, amely rendelkezés mérlegelési mozgásteret biztosít a nemzeti hatóságok számára a műszaki vizsgálat sikeressége követelményeinek, valamint ezek végrehajtása módozatainak meghatározása tekintetében. E nem időszakos vizsgálat továbbá csak azon esetekre vonatkozik, amikor megváltozik a gépjármű tulajdonosa, és megkülönböztetés nélkül érint minden, korábban Belgiumban vagy valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművet, az időszakos vizsgálat során kiállított megfelelőségi tanúsítvány érvényességének időpontjától függetlenül.
- 35 E tagállam arra hivatkozik továbbá, hogy a királyi rendelettervezet – amelyre a pert megelőző eljárás során hivatkozott, és amelynek 2011 augusztusában kellett hatályba lépnie – előírja, hogy figyelembe kell venni a Belgiumban vagy valamely más tagállamban elvégzett időszakos műszaki vizsgálatok két hónapnál nem régebbi eredményét, ily módon a más tulajdonos nevéen történő nyilvántartásba vétel előtti nem időszakos vizsgálat fékpróbára és a gépjármű műszaki állapotának vizuális vizsgálatára korlátozódik, és a 2009/40 irányelv II. mellékletében és a királyi rendelet 22. mellékletében felsorolt vizsgálati tételekre vonatkozik. Ily módon elkerülhetők a Belgiumban vagy más tagállamban többszörösen elvégzett vizsgálatok.
- 36 A Belga Királyság másodlagosan arra hivatkozik, hogy a nemzeti intézkedést igazolja a közúti közlekedés biztonságának célkitűzése és a megtett kilométereket illetően elkövetett csalás korlátozásával a fogyasztók védelmének célkitűzése, valamint a forgalomba helyezett gépjármű környezeti hatásának csökkentéséhez való hozzájárulással a környezetvédelem célkitűzése. Az intézkedés egyébként arányos is.
- 37 Elsősorban a közúti közlekedés biztonságát illetően, a fékrendszer ellenőrzése különösen az egyetlen hatékony módszer az alkatrészek elhasználtságának ellenőrzésére, valamint annak biztosítására, hogy a fékek működése megfeleljen a hatályos előírásoknak. Ennek a megfelelő eszközökkel végzett próbának a 2011. június 1-jén elfogadott új királyi rendeletben történő fenntartása igazolt, mivel e rendszer valamely hibája

jelentkezhet nem sokkal az utolsó ellenőrzés után. Továbbá, még ha az olyan rendelkezések, amelyeket a Bizottság javasol, lehetővé is tennék a közúti közlekedés biztonsága célkitűzésének elérését ugyanazon feltételek mellett, a tagállamnak a mérlegelési mozgástér keretein belül rendelkeznie kell annak lehetőségével, hogy e célt az általa megfelelőnek ítélt nemzeti intézkedéssel érje el.

- 38 E tagállam azt is hangsúlyozza, hogy a műszaki vizsgálatra vonatkozó teljes harmonizáció hiányában a tagállamoknak kell meghatározniuk, hogy mely szinten kívánják biztosítani a területükön a közúti közlekedés biztonságát, figyelembe véve ugyanakkor az áruk szabad mozgásának a követelményeit (az 50/83. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1984. március 27-én hozott ítélet [EBHT 1984., 1633. o.] 12. pontja és analógia útján a C-131/93. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1994. július 13-án hozott ítélet [EBHT 1994., I-3303. o.] 16. pontja).
- 39 Válaszában a Bizottság arra hivatkozik, hogy a Belga Királyság azzal, hogy ragaszkodik ahhoz, hogy szükséges fenntartani a fékpróbát az új királyi rendeletben, közvetetten elfogadja, hogy a műszaki vizsgálat egészének megkettőzése nem szükséges, és nem is arányos.
- 40 Ami a vitatott szabályzásnak az alperes tagállam által javasolt módosításait illeti – amelyek lényege egy csökkentett vizsgálat fenntartása, és amelyek semmiképpen nem elegendők a hivatkozott jogsértés megszüntetéséhez –, a Bizottság a Bíróság azon állandó ítélkezési gyakorlatára hivatkozik, miszerint nem lehet figyelembe venni az érintett tagállam által a kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset benyújtását követően a kötelezettségeinek való megfelelés céljából elfogadott intézkedéseket (a C-71/97. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 1998. október 1-jén hozott ítélet [EBHT 1998., I-5991. o.] 18. pontja és a C-276/98. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2001. március 8-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-1699. o.] 20. pontja).
- 41 Továbbá a Bizottság szerint a fékpróba megkettőzésének szükségességére és arányosságára vonatkozó érvelések sem fogadhatók el. Egyfelől ugyanis, ha a gépjármű valamely más tagállamból származik, a fékpróbát a 2009/40 irányelv II. mellékletének megfelelően végezték el, és e próba érvényességét a többi tagállamban is el kell ismerni. Ha a Belga Királyságnak még mindig kétségei lennének azon tényt illetően, hogy egy más tagállamban végrehajtott fékpróbák megfelelnek-e a Belgiumban fennálló biztonsági szintnek, a fékek működésének és teljesítményük próbájának a Belgium és az érintett tagállamok közötti esetleges eltérései esetről esetre történő értékelése elegendő a szisztematikus és általános vizsgálat helyett.
- 42 Másfelől a szóban forgó próba nem szükséges a fékrendszer esetleges meghibásodásainak elkerüléséhez, mivel e hibák azon gépjárműveken is előfordulhatnak, amelyeknek nem változott meg a tulajdonosa, és amelyek tekintetében ilyen vizsgálat nem került előírásra. Ez a helyzet a Belgiumban nyilvántartásba vett olyan gépjárművek esetében, amelyek tulajdonosa nem változott, és amelyek a belga utakon közlekedő gépjárművek nagy többségét képviselik.

– A Bíróság álláspontja

- 43 Bevezetésképpen emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségszegés fennállását a tagállamban az indokolással ellátott véleményben foglalt határidő lejártakor fennálló helyzet alapján kell megítélni (lásd különösen a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet 64. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). A később bekövetkezett változásokat a Bíróság nem veheti figyelembe (lásd különösen C-482/03. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 2004. november 18-án hozott ítélet 11. pontját és a C-185/09. sz., Bizottság kontra Svédország ügyben 2010. február 4-én hozott ítélet 9. pontját)
- 44 Mivel a Bizottság indokolással ellátott véleménye 2009. október 8-án kelt, és a Belga Királyság azt október 9-én vette kézhez, és az e tagállamra kiszabott határidőt az e vélemény kézhezvételétől számított két hónapban állapították meg, ezért tehát 2009. december 9-ét kell alapul venni annak megállapításához, hogy fennáll-e a kifogásolt kötelezettségszegés. Következésképpen az ezen időpontot követően kibocsátott királyi rendeletnek nincs jelentősége a jelen ügyben.

- 45 Meg kell továbbá állapítani, hogy annak ellenére, hogy az írásbeli szakasz során nem említette kifejezetten, a Bizottság a Bíróság írásban feltett kérdésre adott válaszában, valamint a tárgyaláson keresetének első kifogását a valamely más tagállamban nyilvántartásba vett olyan gépjárművekre korlátozta, amelyek tulajdonosa megváltozott a Belgiumban történő újbóli nyilvántartásba vételük során.
- 46 A jelen ügyben a Bizottság azt rója fel a Belga Királyságnak, hogy nem teljesítette az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségeit, mivel a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárműveket nyilvántartásba vételük előtt az ezen más tagállamban elvégzett műszaki vizsgálat eredményétől függetlenül műszaki vizsgának veti alá.
- 47 A szóban forgó műszaki vizsgálatnak az uniós joggal való összeegyeztethetőségét először is, az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségeket megelőzően, a tagállamoknak a 2009/40 irányelvből eredő kötelezettségei fényében kell megvizsgálni.
- 48 A 2009/40 irányelvet illetően, annak céljai – (26) preambulumbekkezdése értelmében – a műszaki vizsgálatokra vonatkozó szabályok összehangolása, a közúti fuvarozókra érvényes versenyszabályok sérülésének elkerülése, és a gépjárművek megfelelő ellenőrzésének és karbantartásának garantálása.
- 49 A tagállamoknak az ezen irányelv 5. cikke szerinti mérlegelési mozgásteret ellenére, az a szabályozás, amely nem foglalja magában a műszaki vizsgálat eredményes lefolytatásáról más tagállam által kiállított dokumentumok elismerésének a szóban forgó irányelv 3. cikke (2) bekezdése szerinti elvét, nem tehető érvényessé ugyanezen irányelv alapján, hanem azt az EUMSZ 34. cikk tekintetében kell értékelni (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet 67–71. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2008. június 5-én hozott ítélet 36–42. pontját).
- 50 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedéseknek az EUMSZ 34. cikkben előírt tilalma a tagállamok minden olyan intézkedésére vonatkozik, amely közvetlenül vagy közvetve, ténylegesen vagy potenciálisan akadályozhatja a Közösségen belüli kereskedelmet (lásd többek között a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben 2000. november 16-án hozott ítélet 16. pontját; a C-65/05. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2006. október 26-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-10341. o.] 27. pontját; a C-54/05. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben 2007. március 15-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-2473. o.] 30. pontját; a C-286/07. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben 2008. április 24-én hozott ítélet 27. pontját, valamint a C-443/10. sz. Bonnarde-ügyben 2011. október 6-án hozott ítélet [EBHT 2011., I-9327. o.] 26. pontját).
- 51 A jelen ügyben a gépjármű más tulajdonos általi nyilvántartásba vételét megelőzően lefolytatandó kötelező műszaki vizsgálat előírásával a belga hatóságok általános és rendszeres jelleggel minden olyan, valamely más tagállamban előzőleg nyilvántartásba vett használt gépjármű esetében kötelezővé teszik ezt az ellenőrzést, amelynek megváltozik a tulajdonosa, tekintet nélkül arra, hogy a másik tagállamban esetleg már történtek vizsgálatok. Következésképpen ez a nem időszakos vizsgálat, amennyiben azt a más tagállamokban nemrégiben lefolytatott műszaki vizsgálatokon felül, azok eredményére való tekintet nélkül végzik, csökkentheti az ilyen, előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek vásárlása iránti érdeklődést (lásd analógia útján a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet 73. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2008. június 5-én hozott ítélet 44. pontját).
- 52 Ebből következik, hogy a valamely gépjármű tekintetében a Belgiumban egy másik tulajdonos nevében történő nyilvántartásba vételt megelőzően elvégzendő, nem időszakos műszaki vizsgálat követelménye az EUMSZ 34. cikk által tiltott, a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek minősül, kivéve, ha objektív módon igazolható.

- 53 E tekintetben az állandó ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy a mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedést jelentő nemzeti szabályozást csak az EUMSZ 36. cikkben felsorolt valamely közérdeken alapuló kényszerítő ok, illetve feltétlenül érvényesítendő követelmény indokolhat. Bármelyik esetben a nemzeti szabályozásnak alkalmasnak kell lennie az általa elérni kívánt cél megvalósítására, és nem haladhatja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket (lásd többek között a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet 75. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2008. június 5-én hozott ítélet 46. pontját, valamint a C-110/05. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. február 10-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-519. o.] 59. pontját).
- 54 Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságokra hárul annak bizonyítása, hogy a tagállam szabályozása megfelel az előző pontban említett kritériumoknak (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Portugália ügyben hozott ítélet 39. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet 76. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 37. pontját). E bizonyításnak az ügy körülményeihez viszonyítottan konkrétnek kell lennie (a C-14/02. sz. ATRAL-ügyben 2003. május 8-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-4431. o.] 67. pontja).
- 55 E tekintetben a Belga királyság által hivatkozott igazolások a fogyasztók és a környezet védelme célkitűzése biztosításának szükségességére, valamint a közúti közlekedés biztonsága biztosításának célkitűzésére vonatkoznak, amelyek az ítélkezési gyakorlat értelmében az áruk szabad mozgása akadályának igazolására alkalmas közérdekű kényszerítő indokoknak minősülnek (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet 77. pontját, a C-265/06. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2008. április 10-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-2245. o.] 38. pontját; a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2008. június 5-én hozott ítélet 49. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. február 10-én hozott ítélet 60. pontját).
- 56 A fogyasztók védelmét és a környezetvédelmet illetően a Belga királyság azt állítja, hogy a műszaki vizsgálat egyes ellenőrzései lehetővé teszik a megtett kilométerekkel elkövetett csalás kockázatának, valamint a forgalomba helyezett gépjármű környezeti hatásának csökkentését. Azonban e tagállam nem pontosítja az érintett ellenőrzéseket, és azt sem, hogy ezek milyen mértékben szolgálnak a hivatkozott célkitűzések biztosítására.
- 57 Meg kell tehát állapítani, hogy a Belga Királyság nem bizonyította konkrétan a műszaki vizsgálat megfelelő jellegét, sem pedig azt, hogy az szükséges a fogyasztók és a környezet védelme célkitűzésének biztosítására. Az e célkitűzésekre tett egyetlen elvont hivatkozás ugyanis nem elégséges egy olyan intézkedés igazolására, mint a vitatott műszaki vizsgálat.
- 58 A közúti közlekedés biztonsága biztosításának célkitűzése megfelelő jellegét illetően meg kell állapítani, hogy a Belga Királyság ellenkérelmében e célkitűzésre a fékrendszer ellenőrzésének a 2011. június 1-jén elfogadott új királyi rendeletben előírt fenntartása vonatkozásában hivatkozik, amely – amint az a jelen ítélet 44. pontjában is megállapításra került – a jelen kereset tekintetében nem vehető figyelembe. Viszonzásában a Belga Királyság a közúti közlekedés biztonságára a műszaki vizsgálat vonatkozásában hivatkozik, tehát a fékpróbától eltérő vizsgálati tételek összességére, még akkor is, ha elsősorban csak a gépjármű általános állapotát és a mechanikai alkatrészek ellenőrzését említi. A Belga Királyság arra hivatkozik, hogy egy olyan gépjármű részvétele a forgalomban, amely hibás műszaki jellemzőkkel rendelkezik, veszélyt jelent a közúti közlekedés biztonságára.
- 59 Nem vitatott, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében, uniós szintű teljes harmonizációt megvalósító rendelkezések hiányában a tagállamoknak kell meghatározniuk, hogy mely szinten kívánják biztosítani a területükön a közúti közlekedés biztonságát, figyelembe véve ugyanakkor az Európai Unión belül az áruk szabad mozgásának a követelményeit (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Olaszország ügyben 1984. hozott ítélet március 27-én hozott ítélet

12. pontját és analógia útján a fent hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben 1994. július 13-án hozott ítélet 16. pontját, valamint a fent hivatkozott Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. február 10-én hozott ítélet 61. pontját).

- 60 Mindazonáltal, amint az a jelen ítélet 54. pontjában is megállapításra került, a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságokra hárul annak bizonyítása, hogy a tagállam szabályozása alkalmas az általa elérni kívánt cél megvalósítására, és nem haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- 61 A jelen ügyben, bár nem vitatott a közúti közlekedés biztonsága célkitűzése elérésére való alkalmasság, meg kell állapítani, hogy a Belga Királyság nem bizonyította konkrétan a más tagállamokból származó gépjárművek Belgiumban történő újbóli nyilvántartásba vétele során elvégzendő műszaki vizsgálatnak az elérendő célkitűzéshez viszonyított szükségességét. Elsősorban azt kell hangsúlyozni, hogy az a veszély, amelyet egy olyan gépjármű jelent a közúti közlekedés biztonságára, amelynek műszaki jellemzői hibásak, az olyan importált gépkocsik esetében is felmerülhet, amelyeknek nem változott meg a tulajdonosa, és amelyek tekintetében ilyen vizsgálat nem került előírásra. Ugyanez a helyzet a Belgiumban nyilvántartásba vett olyan gépjárművek esetében, amelyek tulajdonosa nem változott, és túlnyomó többségében ilyen gépjárművek közlekednek a belga utakon.
- 62 Minderre figyelemmel meg kell állapítani, hogy a Belga Királyság – mivel a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárműveket nyilvántartásba vételük előtt a más tagállamban elvégzett műszaki vizsgálat eredményétől függetlenül műszaki vizsgának veti alá – nem teljesítette az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségeit.

A második, a megfelelőségi tanúsítványnak a korábban más tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű nyilvántartásba vételét megelőző műszaki vizsgálat céljából történő bemutatása kötelezettségére vonatkozó kifogásról

– A felek érvei

- 63 A Bizottság szerint a belga szabályozás – amely megköveteli, hogy egy más tagállamban az uniós szabályoknak megfelelően korábban már nyilvántartásba vett gépjármű tekintetében megfelelőségi tanúsítványt is bemutassanak a forgalmi engedélyen kívül ahhoz, hogy e gépjárművet újbóli nyilvántartásba vételét megelőzően műszaki vizsgálatnak vethesse alá – ellentétes az 1999/37 irányelv 4. cikkével, és a lényegétől fosztja meg a más tagállamok által kiállított, harmonizált forgalmi engedélyek kölcsönös elismerésének elvét.
- 64 A nemzeti szabályozásnak korlátozó hatása van a használt gépjárművek Belgiumba történő behozatalára, mivel a tagállamok nagy részében a megfelelőségi tanúsítvány nem kíséri a gépjárművet. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az intézkedés nem igazolható olyan indokokkal, mint a gépjármű műszaki jellemzői megismerésének a közúti közlekedésbiztonsági politika szempontjából való szükségessége vagy a fogyasztók – különösen a csalással vagy a gépjárműlopással szembeni – védelme. Mindenesetre a szóban forgó intézkedés aránytalan e célkitűzésekhez viszonyítva, tekintettel az ugyanezen célkitűzést követő számos, európai szinten létező eszközre.
- 65 E tekintetben a Bizottság arra emlékeztetett válaszában, valamint a tárgyaláson, hogy a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv (HL L 42., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 44. o.) 4. cikkének (5) bekezdése értelmében minden egyes tagállam azon hatóságai, amelyek megfelelőségi tanúsítványt bocsátanak ki, a többi tagállam jóváhagyó hatóságainak megküldik a gépjármű típusbizonyítványának a másolatát minden egyes jóváhagyott járműtípusra vonatkozóan, amely rendelkezés tartalmát átvette a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL L 263., 1. o.) 8. cikkének 5. bekezdése.

- 66 Továbbá, mivel a Belga Királyság által javasolt megoldás, amelynek lényege a gépjárművek minden adatát tartalmazó informatikai adatbázis létrehozása volt, amely feleslegessé tenné a megfelelőségi tanúsítvány bemutatását, nem hajtható végre 2012 vége előtt, e tagállam nem fogadta el szabályozását a kitűzött határidőn belül, és nem hivatkozhat a belső helyzetre az uniós rendelkezésekből eredő kötelezettségek és határidők megsértésének igazolása céljából.
- 67 Amennyiben e kifogás elfogadható lenne, a Belga Királyság azt állítja, hogy a vitatott nemzeti szabályozás összeegyeztethető az 1999/37 irányelv 4. cikkével, és e szabályozás igazolt és arányos. E tagállam szerint a megfelelőségi tanúsítvány bemutatásának kérdése meghaladja a járművek pusztán nyilvántartásba vételét, mivel a már létező forgalmi engedélyekben nem szerepel a megfelelőségi tanúsítványban feltüntetett valamennyi műszaki jellemző.
- 68 A Belga Királyság igazolásképpen az első kifogás keretében hivatkozott ugyanazon három célkitűzésre hivatkozik, nevezetesen a környezet védelmére, a fogyasztók védelmére és a közúti közlekedés biztonságára.
- 69 E tagállam vitatja, hogy azok az intézkedések, amelyeket a Bizottság említ keresetében, kevésbé szigorúak lennének, és jobban megfelelnek a megfelelőségi tanúsítvány bemutatása által követett célkitűzéseknek, mint a vitatott szabályozás. Az információcsere jelenlegi rendszerének hatékonyságára vonatkozó kétségeire hivatkozva, amely kétségeket maga a Bizottság is kifejezte egy 2011 márciusában tartott, a gépjárművek nyilvántartásba vételéről szóló nyilvános konzultáción, és amely rendszert a Bizottság javasolta a vitatott intézkedések érvényes alternatívájaként, továbbá, mivel nem létezik funkcionális és a hatáskörrel rendelkező összes szolgáltató által hozzáférhető adatbázis, e tagállam úgy ítéli meg, hogy a megfelelőségi tanúsítvány bemutatása az egyetlen, a leghatékonyabb és a legolcsóbb megoldás a környezetvédelmi politika és a közúti közlekedés biztonsága politikájának megfelelő irányítása tekintetében.
- 70 Válaszában a Bizottság azt állítja, hogy a Belga királyság 2010. január 26-i levelében, valamint védekezésének azon kiterjesztésével, hogy az EUMSZ 36. cikkre is hivatkozott, elismerte, hogy a megfelelőségi tanúsítvány megkövetelése egyes fogyasztók tekintetében problémákat okozhat, és a szabad mozgásnak az EUMSZ 34. cikkben tiltott korlátozásának minősül. Mindenesetre, és az alperes tagállam állításával szemben, amely az 1999/37 irányelv 1. cikkéből eltérési lehetőséget, következként a nem teljes harmonizációt vezet le, a Bizottság szerint ezt a nemzeti intézkedést kizárólag ezen irányelv 4. cikke vonatkozásában kell értékelni, amely teljes harmonizáció tárgyát alkotta. A környezetvédelem jogcímén való eltérést is elutasítva a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a belga hatóságok által felhozott érvelések hatástalanok.
- 71 Másodlagosan a Bizottság azt állítja, hogy az alperes tagállamnak a korlátozás igazolására vonatkozó érvelése nem meggyőző. Abból a tényből ugyanis, hogy valamely gépjárművet valamely más tagállamban már nyilvántartásba vettek, az következik, hogy ezen állam hatáskörrel rendelkező hatóságai úgy ítélték meg, hogy e gépjármű megfelel az uniós jog értelmében alkalmazandó műszaki követelményeknek. Mivel a Belga Királyságnak a hatáskörrel rendelkező hatóságok közötti információcsere értelmében tisztában kell lennie minden egyes gépjármű műszaki jellemzőivel, a megfelelőségi tanúsítványt megkövetelő általános intézkedés nem lehet sem szükséges, sem pedig arányos. Továbbá a Belga királyságnak az információcsere jelenlegi rendszerének hatékonyságával kapcsolatos kétségekre alapított érvelése nem releváns, mivel az nem mentesítheti a tagállamokat a hatályos rendelkezések tiszteletben tartása alól.
- 72 Viszonzásában a Belga Királyság arra emlékeztet, hogy az 1999/37 irányelv előírja az eltérés lehetőségét, és kiemeli, hogy ezen irányelv 1. cikkéből az következik, hogy ezt az irányelvet a tagállamok által a járművek nyilvántartásba vételének időpontjában kiállított okmányokra kell alkalmazni, és ez az irányelv nem sérti a tagállamoknak azt a jogát, hogy járművek ideiglenes nyilvántartásba vételéhez olyan okmányokat használjanak, amelyek nem minden szempontból felelnek meg az irányelv követelményeinek.

– A Bíróság álláspontja

- 73 Meg kell állapítani, hogy magának az 1999/37 irányelv 4. cikkének megfogalmazásából – amely előírja, hogy az egyik tagállam által az ezen irányelv mellékletében szereplő mintának megfelelően kiállított forgalmi engedélyt a többi tagállam elismeri a járműnek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vétele céljából – az következik, hogy e rendelkezés semmiféle mérlegelési mozgásteret nem biztosít a tagállamok számára a járművek forgalmi engedélyei elismerése elvének tiszteletben tartása tekintetében.
- 74 Amint ugyanis az az 1999/37 irányelv (3), (5) és (6) preambulumbekzdéséből következik, ez az irányelv hozzájárul járműveknek a más tagállamok területén lévő utakon történő szabad mozgásához, egy másik tagállamban már nyilvántartásba vett jármű nyilvántartásba vételének előfeltételeként előírva egy olyan dokumentumot, amely igazolja e nyilvántartásba vételt és a jármű műszaki jellemzőit, azzal a céllal, hogy elősegítse e gép járművek újbóli forgalomba helyezését, és hozzájáruljon a belső piac megfelelő működéséhez.
- 75 Márpedig a Bíróság már megállapította, hogy a korábban más tagállamokban már nyilvántartásba vett használt gépjárművek műszaki jellemzőit a nyilvántartásba vétel már létező dokumentumai alapján kell meghatározni (a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2008. június 5-én hozott ítélet 38. pontja).
- 76 A Belga Királyság tehát a megfelelőségi tanúsítvány bemutatásának szisztematikus követelményét nem igazolhatja a forgalmi engedéllyel rendelkező gépjárművek műszaki jellemzői ellenőrzésének szükségességével.
- 77 Amint arra a Bizottság is joggal hivatkozott, az ilyen követelmény a lényegtől fosztja meg a más tagállamok által kiállított, harmonizált forgalmi engedélyek elismerésének az 1999/37 irányelv 4. cikkében rögzített elvét.
- 78 Amint az az 1999/37 irányelv 1. cikkének második bekezdéséből következik, a tagállamok csak ideiglenes nyilvántartásba vétel esetén használhatnak olyan okmányokat, amelyek nem minden szempontból felelnek meg az irányelv követelményeinek.
- 79 A jelen ügyben a Belga Királyság nem hivatkozhat az EUMSZ 36. cikkben meghatározott egyik közérdekű indokra vagy a Bíróság ítélkezési gyakorlata által megállapított kényszerítő követelményre, mivel a fentiekből az következik, hogy – az ideiglenes nyilvántartás esetét kivéve – az 1999/37 irányelv nem teszi lehetővé a tagállamok számára, hogy a korábban valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű nyilvántartásba vétele során a forgalmi engedélytől eltérő más okmányt követeljenek meg. Ha ugyanis valamely területet uniós szinten harmonizáltak szabályoztak, minden e területre vonatkozó nemzeti intézkedést a harmonizációs intézkedés rendelkezései, nem pedig az elsődleges jog alapján kell megítélni (lásd ebben az értelemben a C-37/92. sz., Vanacker és Lesage ügyben 1993. október 12-én hozott ítélet [EBHT 1993., I-4947. o.] 9. pontját), a C-324/99. sz. DaimlerChrysler-ügyben 2001. december 13-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-9897. o.] 32. pontját, és a C-132/08. sz. Lidl Magyarország ügyben 2009. április 30-án hozott ítélet [EBHT 2009., I-3841. o.] 42. pontját).
- 80 A fenti megfontolásokra figyelemmel meg kell állapítani, hogy a Belga Királyság – mivel a korábban valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű Belgiumban történő nyilvántartásba vétele előtt a harmonizált forgalmi engedélyen kívül megkövetelte a gépjármű megfelelőségi tanúsítványának bemutatását – nem teljesítette az 1999/37 irányelv 4. cikkéből eredő kötelezettségeit.
- 81 Ily módon a Bizottság által benyújtott keresetet megalapozottnak kell minősíteni.

## A költségekről

- 82 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Mivel a Belga Királyság pervesztes lett, a Bizottság kérésének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A Belga Királyság – mivel a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárművek nyilvántartásba vétele előtti műszaki vizsgálat céljából a forgalmi engedélyen kívül megfelelőségi igazolás bemutatását is előírja, és a korábban más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárműveket nyilvántartásba vételük előtt a más tagállamban elvégzett műszaki vizsgálat eredményétől függetlenül műszaki vizsgának veti alá – nem teljesítette a 2006. november 20-i 2006/103/EK irányelvvel módosított, a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelvből és az EUMSZ 34. cikkből eredő kötelezettségeit.**
- 2) **A Bíróság a Belga Királyságot kötelezi a költségek viselésére.**

Aláírások