

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2007. szeptember 20.*

A C-297/05. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt

a Bírósághoz 2005. július 22-én

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: M. van Beek és D. Zijlstra, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Holland Királyság** (képviselik: H. G. Sevenster és D. J. M. de Grave, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

* Az eljárás nyelve: holland.

támogatja:

a **Finn Köztársaság** (képviseli: E. Bygglin, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

beavatkozó,

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök, R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (előadó) és E. Levits bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,

hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2007. március 22-i tárgyalásra,

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

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Keresetlevelében az Európai Közösségek Bizottsága azt kéri, hogy a Bíróság állapítsa meg: a Holland Királyság – azáltal, hogy az előzőleg más tagállamban nyilvántartásba

vett gépjárművekre Hollandiában történő nyilvántartásba vételüket megelőzően azonosítási ellenőrzést és fizikai állapotukra vonatkozó műszaki vizsgálatot írt elő – nem teljesítette az EK 28. és az EK 30. cikk alapján fennálló kötelezettségeit.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

- 2 A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelv (HL 1997. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 514. o.) harmincharmadik preambulumbekendése szerint:

„[...] az irányelv által érintett területre várható hatások tekintetében és a szubszidiaritás elvének figyelembevételével az ebben az irányelvben előirányzott közösségi intézkedések szükségesek az időszakos műszaki vizsgálatra vonatkozó szabályok összehangolásának elérésére, hogy elkerüljék a fuvarozási vállalkozások közötti verseny torzulásait és biztosítsák a járművek előírás szerinti ellenőrzését és karbantartását; mivel ezeket a célokat az egyes tagállamok önmagukban nem tudják megfelelően elérni”.

- 3 A 96/96 irányelv 1. cikkének (1) bekezdése szerint:

„Minden tagállamban az ott nyilvántartásba vett gépjárműveket, azok pótkocsijait és félpótkocsijait ennek az irányelvnek, és különösen az I. és II. mellékleteknek megfelelően rendszeres időszakos műszaki vizsgálatnak kell alávetni.”

4 Az irányelv 3. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint:

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

Ezeket az intézkedéseket a többi tagállammal és a Bizottsággal is közlik.

(2) Minden tagállam elismeri 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 ugyanolyan módon, mintha ezt az igazolást maga az elismerő tagállam adta volna ki.”

5 Az irányelv 5. cikke szerint:

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

- a első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját előbbre hozhatják, és adott esetben vizsgálatot írhatnak elő a jármű nyilvántartásba vétele előtt,

- két egymást követő kötelező időszakos műszaki vizsgálat közötti időközt lerövidíthetik,

- a fakultatív felszerelés vizsgálatát kötelezően előírhatják,

 - a megvizsgálendő tételek számát megnövelhetik,

 - kiterjeszthetik a rendszeres időszakos műszaki vizsgálatot más jármű-kategóriákra,

 - különleges kiegészítő vizsgálatokat írhatnak elő,

 - a saját felségterületükön forgalomba helyezett járművekre a fékek minimális hatékonysága tekintetében a II. mellékletben meghatározott értéknél szigorúbb határértékeket állapíthatnak meg, és a vizsgálatokat nagyobb terhelésekkel végezhetik, amennyiben ezek az előírások nem szigorúbbak a jármű eredeti típusjóvá hagyásakor meghatározottaknál.”
- 6 A 96/96 irányelv 11. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:

„A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 1989. március 9-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

[...]”

- 7 A járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelv (HL L 138., 57. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 351. o.) harmadik, hatodik és kilencedik preambulumbekkezdése szerint:

„(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;

[...]

(6) [...] a forgalmi engedélyek összehangolása elősegíti a korábban már egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek újbóli üzembeállítását, 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”.

- 8 Az 1997/37 irányelv 2. cikkének b) pontja a járművek nyilvántartásba vételét a jármű közúti közlekedésben való részvétel céljára történő forgalomba helyezésének hatósági engedélyezéseként határozza meg, beleértve a jármű azonosítását és rendszám kiadását.

9 Az irányelv 4. cikke szerint:

„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.”

10 Az irányelv 8. cikkének (1) bekezdése szerint:

„A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2004. június 1-jéig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

[...]”

A nemzeti szabályozás

11 A járművek nyilvántartásba vételi eljárására és forgalmi engedély kiadására az 1994. április 21-i *Wegenverkeerswet* (a közúti közlekedésről szóló holland törvény) (Stb. 1994., 475. sz., a továbbiakban: *Wegenverkeerswet*) 36. cikkének (1) és (2) bekezdése és 42–61. cikke, valamint az 1994. október 6-i *Kentekenreglement* (a forgalmi engedélyről szóló holland rendelet) (Stb. 1994., 760. sz., a továbbiakban: *Kentekenreglement*) 4. fejezetének 17–40a. cikke irányadó.

- 12 A Wegenverkeerswet 42–46. cikke a rendszámok nyilvántartására vonatkozik. Az említett 42. cikk (2) és (3) bekezdése a következőket írja elő:

„(2) [A rendszámokra vonatkozó nyilvántartás] keretében a Rijksdienst voor Wegverkeer (közúti közlekedési hatóság, a továbbiakban: RDW) kezeli a rendszámmal ellátott gépjárművekre és pótkocsikra vonatkozó adatokat, a rendszám tulajdonos nevét, valamint más gépjárművekre és pótkocsikra vonatkozó adatokat.

(3) A (2) bekezdésben említett adatok gyűjtése a következő célok érdekében történik:

- a) e törvény megfelelő végrehajtása és az e törvényben vagy e törvény alapján megállapított szabályok betartása érdekében, vagy

- b) Az 1994. évi Wet op de motorrijtuigenbelasting (a gépjárműadóról szóló törvény), az 1992. évi Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen (a személygépjárműre és a motorkerékpárra vonatkozó adóról szóló törvény), a Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény) a Wet bereikbaarheid en mobiliteit (a mobilitásról és a megközelíthetőségről szóló törvény), valamint a gépjárművekre és a pótkocsikra vonatkozó más szabályozások megfelelő végrehajtása, és az ezekben a rendelkezésekben vagy ezek alapján megállapított szabályok betartása érdekében.”

- 13 A Kentekenreglement 4. fejezetének 17–40a. cikkében szabályozott forgalmi engedély két részből (I. és II.) áll, amely közül az első a jármű műszaki adatait (IA rész), valamint a járműtulajdonos vagy -birtokos személyazonosságára vonatkozó adatokat (IB rész), a második a tulajdonosváltás esetében szükséges adatokat tartalmazza.
- 14 A két részből álló forgalmi engedély első ízben történő kiadására vonatkozóan a Kentekenreglement 25. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„A két részből álló forgalmi engedély első ízben történő kiadásáért folyamodó járműtulajdonos vagy -birtokos felülvizsgálat céljából az RDW rendelkezésére bocsátja a járművet, és a jogosultság miniszteri rendeletben előírt igazolását bemutatva kéri a szolgáltatótól a forgalmi engedély kiadását.”

- 15 A Kentekenreglement 25b. cikke szerint a Hollandiában történő nyilvántartásba vételhez be kell mutatni az előzőleg egy másik tagállamban szerzett forgalmi engedélyt. A 25b. cikk (2) és (3) bekezdése szerint:

„(2) Nem adható ki [hollandiai forgalmi engedély], ha a forgalmi engedély II. része – amennyiben azt kiadták – hiányzik.

(3) Kivételes esetben és a (2) bekezdéstől eltérően az RDW kiadhatja a forgalmi engedélyt, ha annak a tagállamnak az illetékes hatóságai, amelyben a járművet előzőleg nyilvántartásba vették, írásban vagy elektronikus úton megerősítik, hogy a kérelmezőt megilleti a jármű másik tagállamban történő nyilvántartásba vételéhez fűződő jog.”

- 16 A Kentekenregelemnt 26–30. cikke alapján magánszemélyek között Hollandiában történő adásvétel esetén nem szükséges elvégezni a jármű azonosítási ellenőrzését, mivel a járműnek a forgalmi engedély IA részében szereplő műszaki adatai már bekerültek a járműnyilvántartásba, és az RDW olyan forgalmi engedélyt ad ki az új tulajdonosnak, amely nem tartalmazza az IB részt.
- 17 A holland szabályozás négy különböző eljárást ír elő a járművek azonosítására.
- 18 Az 1. eljárás szerint az új, még nem használt, és hollandiai vagy közösségi típusjávahagyással rendelkező járművek általában az RDW által feljogosított valamely vállalkozáson keresztül szereznek forgalmi engedélyt. Az így feljogosított vállalkozás közvetlenül az RDW-től, a jármű fizikai állapotának műszaki vizsgálata nélkül kérheti a forgalmi engedély kiadását; a feljogosított vállalkozás elvégzi a jármű azonosítását és ellenőrzi, hogy megfelel-e a megfelelőségi igazolásban foglaltaknak. A jármű fizikai állapotának műszaki vizsgálatára nem kerül sor. Az ügyfél által viselt költség a forgalmi engedély I. és II. részére korlátozódik, vagyis összesen 47,20 euró.
- 19 A 2. eljárás a 3 évesnél újabb, közösségi típusjávahagyással rendelkező járművekre alkalmazandó. Nyilvántartásba vételüket megelőzően ezeket a járműveket az RDW által feljogosított vizsgálóhelynek kell megvizsgálnia. A vizsgálat során a jármű azonosítását a másik tagállamban kiadott forgalmi engedély, valamint a forgalmi engedélyekkel kapcsolatos csalások megakadályozása végett a megfelelőségi igazolás alapján végzik. A bemutatott iratokat az esetleges eltérések szempontjából vizsgálják. A jármű fizikai állapotának műszaki vizsgálatára nem kerül sor, hacsak nem fedezhető fel a járművön szabad szemmel is látható olyan hiba, amely veszélyeztetheti a közúti közlekedőket vagy a környezetet. Ez a vizsgálat mintegy huszonöt

percig tart, és a forgalmi engedélyért felszámított 47,20 eurós költségen felül további 45 euróba kerül.

- 20 A 3. eljárás a 3 évesnél régebbi, közösségi típusjávahagyással rendelkező járművekre, az előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett és ottani nemzeti egyedi vagy típusjávahagyással rendelkező járművekre, valamint az előzőleg Hollandiában nyilvántartásba vett és holland típusjávahagyással rendelkező járművekre vonatkozik.
- 21 Behozatal esetén az említett járművek azonosítása mellett az RDW által feljogosított vizsgálóhely az állandó követelményeknek való megfelelés szempontjából megvizsgálja a járművek fizikai állapotát. Be kell mutatni a másik tagállamban kiállított forgalmi engedélyt és a szükséges műszaki adatokat tartalmazó megfelelőségi igazolást, valamint a közösségi típusjávahagyással nem rendelkező járműveknél a teljesítményt, a (maximális) tömeget és a tengelyterhelést feltüntető típusjávahagyási vagy hasonló okiratot. A jármű fizikai állapotának vizsgálata mintegy ötven percig tart és 78 euróba kerül, amelyhez hozzá kell adni a forgalmi engedély megszerzéséért felszámított 47,20 eurót.
- 22 Az ellenőrzés során azonosítják a járművet és megvizsgálják a bemutatott okiratokat. Az adott jármű származási helye szerinti tagállamban, illetve a Hollandiában hatályos műszaki követelmények közötti esetleges eltérés nem akadályozza a jármű nyilvántartásba vételének, ha a bemutatott okiratok alapján megállapítható, hogy a jármű olyan állapotban van, amelyben engedélyezték az említett tagállamban, és ezek az eltérések nem jelentenek komoly biztonsági kockázatot.

- 23 Végeredményben minden 3 évesnél idősebb, Hollandiában nyilvántartott jármű rendszeres műszaki vizsgálatnak (Algemene Periodieke Keuring) van alávetve. Ha a 3. eljárással érintett járműre műszaki vizsgálati kötelezettség vonatkozik, a forgalmi engedély kiállítását kérő személy olyan tanúsítványt kap, amellyel a járművet egy éven keresztül használhatja.
- 24 A Kentekenreglement 25. cikkének (7) bekezdése alapján az előbbieken ismertetett eljárások megfelelően alkalmazandók az előzőleg Hollandiában nyilvántartásba vett, majd forgalomból kivont, Hollandiából kikerült, közúton kívüli használatra szánt vagy külön nyilvántartásba vett járművekre vonatkozó új nyilvántartásba vételi kérelemre.
- 25 A 4. eljárás az Európai Unió kívüli államban előzőleg nyilvántartásba vett, és a nyilvántartásba még nem vett, egyedi vagy típusjóváhagyásban nem részesült járművekre alkalmazandó. Ezeknek a járműveknek az azonosítása mellett a fizikai állapotuk vizsgálatára is sor kerül, amelyet általában az egyedi kérelem igazgatási jellegű ellenőrzését követően a kérelmezőnél végez el az RDW külön részlege. A nyilvántartásba vétel céljából közölni kell a műszaki adatokat.
- 26 A fent ismertetett 2. és 3. eljárásra vonatkozó, az RDW által követett gyakorlat a Kentekenreglementen alapszik.
- 27 2005. november 11-én a közlekedési miniszter körlevelet intézett az RDW-hez, és felszólította, hogy 2005. január 1-jétől kezdve a másik tagállamban előzőleg nyilvántartásba vett járműveket ne vesse alá műszaki vizsgálatnak.

A pert megelőző eljárás

- 28 Mivel a Bizottság úgy vélte, hogy a járművek nyilvántartására vonatkozó holland jogalkotás nem felel meg az EK 28. és az EK 30. cikkben foglalt rendelkezéseknek, kötelezettségzegés megállapítása iránti eljárást indított, és felszólította a Holland Királyságot észrevételei előterjesztésére.
- 29 A holland kormány erre a felszólításra 2003. július 10-én kelt levelében válaszolt. 2004. január 29-én kelt második levelében ezt követően kifejtette észrevételeit.
- 30 A Bizottság 2004. július 9-én indokolással ellátott véleményt adott ki, amelyben felhívta a Holland Királyságot arra, hogy a kézbesítéstől számított két hónapos határidőn belül tegye meg a véleményben foglaltaknak való megfeleléshez szükséges intézkedéseket.
- 31 Miután a Holland Királyság az indokolással ellátott vélemény megválaszolására egy hónapos határidő-hosszabbítást kért, 2004. november 2-án válaszolt.
- 32 A Bíróság Hivatalához 2005. július 22-én benyújtott keresetlevelével a Bizottság az EK 226. cikk alapján a jelen keresetet terjesztette elő.
- 33 A Bíróság elnöke 2006. február 20-i végzésével engedélyezte a Finn Köztársaság számára, hogy a Holland Királyság kérelmét támogatva az eljárásban beavatkozóként részt vegyen.

A kereset elfogadhatóságáról

A felek érvei

- 34 A holland kormány arra hivatkozik, hogy a Bizottság sem a pert megelőző eljárásban, sem a keresetlevélben nem tett eleget arra vonatkozó kötelezettségének, hogy kellően pontosan és egybehangzóan kifejtse a kereset tárgyát, különösen mivel nem fejtette ki az indokolással ellátott véleményben azt, hogy mi a különbség a „járművek fizikai állapotának ellenőrzése” és „a járművek azonosítása céljából végzett ellenőrzés” között.
- 35 A holland kormány álláspontja szerint a Bizottság keresetlevelében az indokolással ellátott véleményhez képest jogtalanul kiterjesztette a jogvita tárgyát, mivel a „kiegészítő műszaki vizsgálatokra” vonatkozó kifogása a járművek azonosítási eljárására is irányult. Következésképpen a Bizottság keresetét el kell utasítani abban a részében, amelyben az említett azonosítási eljárásra is irányult.
- 36 A Bizottság kifejti, hogy a fent ismertetett 2. és 3. eljárást bírálja. Az ezen eljárások szerinti járművizsgálatokat két kategóriára kell bontani: egyrészt a kizárólag a járművek azonosítására irányuló, a 2. és 3. eljárás keretében végzett vizsgálatra, másrészt a járművek fizikai állapotának ellenőrzésére, vagyis a szigorú értelemben vett műszaki vizsgálatra, amelyet a 3. eljárás keretében végeznek.
- 37 A Bizottság előadja, hogy az indokolással ellátott vélemény 5(2)., 5(3). és 13. pontjában kifejtette, hogy bírálata mindkét vizsgálat típusra vonatkozik. A holland kormánynak az indokolással ellátott véleményre adott válaszából egyébként kitűnik, hogy megértette, hogy a Bizottság kifogásai mindkét szóban forgó vizsgálat típusra irányulnak.

A Bíróság álláspontja

- 38 Meg kell állapítani, hogy az indokolással ellátott vélemény 13. pontja a fent ismertetett 2. és 3. eljárásba tartozó mindkét vizsgálatra vonatkozik.
- 39 A holland kormány által az indokolással ellátott véleményre 2004. november 2-án adott válaszból kitűnik, hogy külön megjegyzést fűzött az említett 2. és 3. eljárásához, egyrészt az előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek azonosítására, másrészt az említett járművek fizikai állapotának 3. eljárás szerinti ellenőrzésére vonatkozóan.
- 40 Ebből következően a holland kormánynak módjában állt a Bizottság által az indokolással ellátott véleményben foglalt, a 2. és 3. eljárás szerinti két vizsgálat típus ellen irányuló kifogások felismerése, és a holland kormány nem állíthatja megalapozottan, hogy a Bizottság szabálytalanul túllépte keresetében a jogvita tárgyát.
- 41 A fentiek alapján el kell utasítani a holland kormány által emelt elfogadhatatlansági kifogást.

Az ügy érdeméről

A felek érvei

- 42 A Bizottság szerint hasonló helyzetnek minősül egyfelől az előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett jármű Hollandiában történő nyilvántartásba vétele,

és másfelől a forgalmi engedély kiadása az előzőleg Hollandiában nyilvántartásba vett jármű tulajdonosváltásának esetében.

- 43 Ezek a hasonló helyzetek eltérő elbírálás alá esnek, amely a Közösségen belüli kereskedelem akadályozásához vezethet. A korábban egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművekre vonatkozó előzetes ellenőrzési kötelezettség ugyanis kötelező, rendszeres és költséges jellegére tekintettel megnehezíti az említett járművek behozatalát, és ezáltal mennyiségi importkorlátozással azonos hatású intézkedésnek minősül az EK 28. cikk értelmében. A Bizottság e tekintetben úgy véli, hogy a szóban forgó ellenőrzés két kategóriára bontható: a jármű azonosítására és a fizikai állapot vizsgálatára tekintettel lefolytatott ellenőrzésre.
- 44 A Bizottság úgy véli, hogy a megtámadott intézkedéseket az EK 28. cikkel tiltott azonos hatású intézkedésnek kell minősíteni, mivel csökkenti az előzőleg más tagállamban nyilvántartásba vett járművek behozatala iránti érdeklődést, és ezért akadályozza az áruk szabad mozgását. Azonkívül nem igazolható az EK 30. cikkben említett célkitűzéssel, sem pedig a Bíróság ítélkezési gyakorlatában elismert, feltétlenül érvényesítendő követelményekkel.
- 45 A Bizottság szerint többek között a 2. és 3. eljárás szerinti, a jármű azonosítására irányuló ellenőrzés nem igazolható azzal, hogy meg kell vizsgálni, hogy az előzőleg egy másik tagállamban nyilvántartásba vett és behozott jármű azonosítási számát megváltoztatták-e, mivel ezt a számot a Holland Királyság területén belüli tulajdonát ruházás során is megváltoztathatták. Másfelől mivel az 1997/37 irányelv alapján a nyilvántartási iratokat közösségi szinten harmonizálták, a Hollandiában végzett vizsgálat fölösleges, és csak megduplázza a más tagállamban már elvégzett

ellenőrzést. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy több hetet várni kell, mire az említett vizsgálatot elvégzik.

- 46 A járművek fizikai állapotára vonatkozó műszaki vizsgálattal kapcsolatban a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy az előzőleg valamely tagállamban nyilvántartásba vett és ott műszaki vizsgálatnak alávetett járműveket más tagállam hatóságai az ebben a tagállamban történő nyilvántartásba vétel során bizonyos körülmények között további ellenőrzésnek vethetik alá, azonban azzal a feltétellel, hogy ugyanilyen körülmények között a nemzeti eredetű járműveket is hasonló ellenőrzésnek vetik alá a nyilvántartásba vételkor. A jelen ügyben viszont a Hollandiában már nyilvántartásba vett és másik tulajdonosra átruházott járműveket nem vetik alá ilyen ellenőrzésnek, ellentétben azokkal a járművekkel, amelyeket egy másik tagállamban már nyilvántartásba vettek és Hollandiában kívánnak nyilvántartásba vetetni.
- 47 A holland és a finn kormány úgy véli, hogy nem lehet összehasonlítani a Hollandiában már nyilvántartásba vett jármű tulajdonának átruházását és a másik tagállamból származó jármű behozatalát. A jármű nyilvántartásba vétele és a tulajdonosváltás regisztrálása két különböző tárgyra irányul: a nyilvántartásba vétel a holland nemzeti nyilvántartásba történő felvételt jelenti, míg a tulajdonosváltás csupán a már nyilvántartásba vett járművet kapcsolja hozzá egy másik személyhez. Következésképpen a két helyzet nem hasonlítható össze.
- 48 Az előzőleg más tagállamban nyilvántartásba vett járművek Hollandiában történő nyilvántartásba vétele viszont hasonló az előzőleg Hollandiában nyilvántartásba vett, majd onnan törölt járművek Hollandiában újonnan benyújtott nyilvántartásba vételi kérelem alapján történő nyilvántartásba vételéhez. Ebben az esetben a Kenteken-reglement 25. cikkének (7) bekezdése alapján ugyanaz az eljárás alkalmazandó, mint a járművek behozatalánál.

- 49 A járművek azonosítása céljából végzett ellenőrzéssel kapcsolatban a holland és a finn kormány előadja, hogy ez az ellenőrzés a közúti közlekedésbiztonság, a csalárd gyakorlat elleni küzdelem, a környezet- és fogyasztóvédelem, valamint a közrend biztosítása érdekében szükséges.
- 50 E tárgyban az 1999/37 irányelv csupán minimális jogharmonizációt irányoz elő, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a nyilvántartásba vétel során kiegészítő ellenőrzéseket írjanak elő.
- 51 A kiegészítő műszaki vizsgálattal kapcsolatban, mint amelyet a 3. eljárás ír elő, a holland kormány előadja, hogy az biztosítja azt, hogy Hollandiában csak a holland közúti közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfelelő járműveket helyezzenek forgalomba.
- 52 A finn kormány szintén úgy véli, hogy a sérelmezett intézkedések megfelelnek az arányosság elvének, mivel a nyilvántartásba vétel céljai, amelyekre tekintettel a műszaki vizsgálat feltétlenül szükséges, nem érhető el kevésbé korlátozó eszközökkel.

A Bíróság álláspontja

A járművek azonosítása céljából végzett ellenőrzésről

- 53 A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedések EK 28. cikk szerinti tilalma minden olyan tagállami szabályra kiterjed,

amely közvetlenül vagy közvetve, ténylegesen vagy potenciálisan akadályozhatja a Közösségen belüli kereskedelmet (lásd különösen a C-217/99. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 2000. november 16-án hozott ítélet [EBHT 2000., I-10251. o.] 16. pontját; a C-65/05. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2006. október 26-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-10341. o.] 27. pontját és a C-54/05. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben 2007. március 15-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-2473. o.] 30. pontját). Így pusztán az a tény, hogy az importőrt visszatartják attól, hogy a szóban forgó árukat behozza vagy forgalomba hozza az érintett tagállamban, az áruk szabad mozgása akadályozásának minősül (a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 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).

- 54 A jelen ügyben az iratok alapján megállapítható, hogy a Holland Királyság a jármű nyilvántartásba vételét megelőzően megköveteli annak azonosítását. Az 1999/37 irányelv 2. cikkének b) pontja és 4. cikke alapján ez az azonosítás a korábban más tagállamban nyilvántartásba vett jármű behozatala esetében az e tagállam által kiállított forgalmi engedéllyel történik.
- 55 A Bizottság mindamellett kifogásolja azt, hogy a Holland Királyság akadályozza az áruk szabad mozgását, mivel az azonosítási eljárás nem csupán igazgatási jellegű formásra korlátozódik, hanem be kell mutatni a járművet az RDW-nél, hogy így az ellenőr megvizsgálhassa, hogy a jármű valóban holland államterületen van-e, és megfelel-e a másik tagállam által kiállított forgalmi engedélyben feltüntetett adatoknak. A Bizottság szerint ez az ellenőrzés, amely mintegy huszonöt percig tart és a pert megelőző eljárás idején 45 euróba került, csökkenti a járművek Hollandiába történő behozatala iránti érdeklődést.
- 56 A Bizottság ezen értelmezésének nem adható hely.
- 57 Meg kell jegyezni, hogy a szóban forgó eljárással – ahogyan ez a Bizottság keresetleveléből is kitűnik – az illetékes holland hatóságok csupán a jármű nyilvántartásba vétel céljából történő azonosítását végzik.

- 58 Következésképpen egyszerű igazgatási jellegű formaságról van szó, amely nem tartalmaz további ellenőrzést, viszont a nyilvántartásba vételi kérelem elbírálásának és a kapcsolódó eljárás lefolytatásának is integráns részét képezi.
- 59 Másfelől az a mód, ahogyan az ellenőrzést Hollandiában végzik, megerősíti azt, hogy ez az eljárás nem visszatartó erejű.
- 60 Először is azzal kapcsolatban, hogy az RDW előtti bemutatási kötelezettség teljesítéséhez a járművet el kell oda vinni, az iratokból kitűnik, hogy az RDW Hollandia teljes területén állomások kiterjedt hálózatával rendelkezik, amelyekben gond nélkül elvégzik az azonosítási ellenőrzést.
- 61 A 45 eurós költséggel kapcsolatban továbbá a minden nyilvántartásba vétellel szükségszerűen együtt járó teljes költségre tekintettel meg kell állapítani, hogy ez az összeg nem kényszeríti a jármű tulajdonosát olyan választási helyzetbe, hogy el kelljen döntenie, hogy nyilvántartásba veteti-e a járművét Hollandiában vagy sem.
- 62 Végül a Bizottság által hivatkozott azon ténnyel kapcsolatban, hogy néhány hetes várakozási idő telhet el azelőtt, hogy a járművet a nyilvántartásba vétel céljából bemutatathatják, elegendő annyit megjegyezni, hogy a járműimportőr könnyedén elkerülheti, vagy legalábbis lerövidítheti ezt a várakozási időt azzal, hogy kellő időben időpontot kér a tetszése szerinti RDW-állomástól.
- 63 Az előző megállapításokra tekintettel a fentiekben vizsgált járművek azonosítása céljából lefolytatott ellenőrzés nem bír visszatartó erővel az ebbe a tagállamba történő járműbehozattal szemben, és nem csökkenti az eziránti érdeklődést. Ezért a Bizottságnak az ezen ellenőrzésre vonatkozó kifogását el kell utasítani.

A járművek fizikai állapotára vonatkozó műszaki vizsgálatról

- 64 Bevezetésképpen emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségzegés fennállását a tagállamban az indokolással ellátott véleményben foglalt határidő lejártakor fennálló helyzet alapján kell megítélni (lásd különösen a C-63/02. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság ügyben 2003. január 16-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-821. o.] 11. pontját, és a C-135/03. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2005. július 14-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-6909. o.] 31. pontját). 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 [az EBHT-ban nem tették közzé] 11. pontját).
- 65 Mivel a Bizottság indokolással ellátott véleménye 2004. július 9-én kelt, és a Holland Királyságra kiszabott határidőt két hónapban állapították meg, majd egy hónappal meghosszabbították, ezért 2004. október 9-ét kell alapul venni annak megállapításához, hogy fennáll-e a kifogásolt kötelezettségzegés. Következésképpen a közlekedési miniszter ezen időpontot követően kibocsátott körlevelének nincsen jelentősége a jelen ügyben.
- 66 Mielőtt megvizsgálánk azt, hogy a járművek fizikai állapotára vonatkozóan, a nyilvántartásba vételükkor lefolytatott műszaki vizsgálat összeegyeztethető-e az EK 28. és 30. cikkel, először azt kell megvizsgálni, hogy az ilyen ellenőrzés előírásával a Holland Királyság nem csupán a 96/96 irányelvből származó kötelezettségeinek tett-e eleget.
- 67 Ami a járművek fizikai állapotára vonatkozó műszaki vizsgálatot illeti, a 96/96 irányelvnek a harmincharmadik preambulumbeközdésben megfogalmazott célkitűzései a műszaki vizsgálatra vonatkozó szabályok összehangolásának elérésére, a fuvarozási vállalkozások közötti verseny torzulásainak elkerülésére, valamint a járművek előírás szerinti ellenőrzésének biztosítására irányulnak.

- 68 A 96/96 irányelv 3. cikkének (1) bekezdése széles mérlegelési keretet biztosít a tagállamoknak, a 3. cikk (2) bekezdése viszont azt írja elő, hogy a tagállamok elismerik a másik tagállamban kiadott igazolást arról, hogy a járművet olyan műszaki vizsgálatnak vetették alá, amely legalább az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek megfelel. A 96/96 irányelv 5. cikke mindemellett felsorolja azokat a kiegészítő vizsgálatokat, illetve feltételeket, amelyeket a tagállamok az I. és II. mellékletben foglalt előírások ellenére megállapíthatnak, amennyiben ezek az említett igazolásban nem szerepelnek (lásd ebben az értelemben a C-451/99. sz., Cura Anlagen ügyben 2002. március 21-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-3193. o.] 62. pontját).
- 69 A jelen esetben a 3 évesnél idősebb, közösségi típusjövahagyással rendelkező, az előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett és ottani vagy egyedi nemzeti típusjövahagyással rendelkező, valamint az előzőleg Hollandiában nyilvántartásba vett és holland típusjövahagyással rendelkező járművekre vonatkozó 3. eljárás alapján a járművek nyilvántartásba vételét megelőzően a fizikai állapotuk ellenőrzésére is sor kerül, figyelembe véve ennek során a másik tagállamban kiállított forgalmi engedélyt és megfelelőségi igazolást. Az előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett, de 3 évesnél nem idősebb járműveknél viszont nem kötelező a nyilvántartásba vétel előtt a fizikai állapot ellenőrzése.
- 70 Az említett 3. eljárás nem igazolható a 96/96 irányelv alapján, mivel az irányelv 3. cikkének (2) bekezdésében foglaltakkal ellentétben nem foglalja magában a műszaki vizsgálat eredményes lefolytatásáról más tagállam által kiállított dokumentumok elismerésének elvét.
- 71 Következésképpen másodikként azt kell vizsgálni, hogy a 3 évesnél idősebb, előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett járműveknek a Hollandiában történő nyilvántartásba vételüket megelőzően fizikai állapotuk ellenőrzésére vonatkozó kötelezettség mennyiségi korlátozással azonos hatású, az EK 28. cikk szerint tiltott behozatali intézkedésnek minősül-e, és ha igen, akkor igazolható-e ennek előírása az

EK 30. cikk szerinti érdekek védelmével (lásd ebben az értelemben a C-150/00. sz., Bizottság kontra Ausztria ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-3887. o.] 80. pontját).

- 72 Ahogyan arra a jelen ítélet 53. pontjában emlékeztettünk, a mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedések EK 28. cikk szerinti tilalma minden olyan tagállami szabályra kiterjed, amely közvetlenül vagy közvetve, ténylegesen vagy potenciálisan akadályozhatja a Közösségen belüli kereskedelmet.
- 73 A jelen ügyben a járművek fizikai állapotának a 3. eljárás szerinti, a Hollandiában történő nyilvántartásba vételt megelőzően lefolytatandó ellenőrzésének előírásával a holland hatóságok általános és rendszeres jelleggel minden 3 évesnél idősebb, másik tagállamban előzőleg nyilvántartásba vett jármű esetében kötelezővé teszik ezt az ellenőrzést, tekintet nélkül arra, hogy a másik tagállamban esetleg már történt ellenőrzés. Következésképpen ez az ellenőrzés, amennyiben a más tagállamokban nemrégiben lefolytatott műszaki vizsgálatokon felül, azok eredményére való tekintet nélkül végzik, csökkentheti a 3 évesnél idősebb, előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek Hollandiába történő behozatala iránti érdeklődést.
- 74 Az ilyen eljárás ezért az áruk szabad mozgásának az EK 28. cikkben tiltott korlátozásának minősül.
- 75 Az állandó ítélkezési gyakorlatból azonban az következik, hogy a mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedést jelentő nemzeti szabályozást csak az EK 30. cikkben felsorolt valamely közérdeken alapuló kényszerítő ok, illetve feltétlenül érvényesítendő követelmény indokolhat (ezzel kapcsolatban lásd a

C-270/02. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2004. február 5-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-1559. o.] 21. pontját, és a C-54/05. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben 2007. március 15-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-2473. o.] 38. pontját). Bármelyik esetben a nemzeti szabályozás alkalmas kell legyen az általa elérni kívánt cél megvalósítására, és nem haladhatja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket (lásd többek között a C-388/00. és C-429/00. sz., Radiosistemi egyesített ügyekben 2002. június 20-án hozott ítélet [EBHT 2002., I-5845. o.] 40–42. pontját, és a C-14/02. sz., ATRAL-ügyben 2003. május 8-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-4431. o.] 64. pontját).

76 E tekintetben a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságoknak kell bizonyítaniuk egyrészt azt, hogy az általuk bevezetett szabályozás szükséges az EK 30. cikkben szereplő egy vagy több célkitűzés vagy feltétlenül érvényesítendő követelmény megvalósításához, másrészt pedig, hogy az említett szabályozás megfelel az arányosság elvének (lásd ebben az értelemben a C-420/01. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2003. június 19-én hozott ítélet [EBHT 2003., I-6445. o.] 30. és 31. pontját; a fent hivatkozott 2004. február 5-i Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet 22. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Finnország ügyben hozott ítélet 38. pontját).

77 Ami először is a holland kormány által felhozott érvet illeti, miszerint a járművek fizikai állapotának ellenőrzése a közúti közlekedésbiztonságot és a környezetvédelmet biztosítja, mivel ennek köszönhetően csak azok a járművek kerülnek Hollandiában forgalomba, amelyek megfelelnek a holland közúti közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek, vitathatatlan, hogy a közúti közlekedésbiztonság és a környezetvédelem az áruk szabad mozgása akadályának igazolására alkalmas közérdekű kényszerítő indoknak minősül (lásd többek között a fent hivatkozott Cura Anlagen ügyben hozott ítélet 59. pontját).

78 Ha azonban azt vizsgáljuk, hogy a vitatott szabályozás arányos-e, és hogy a kitűzött cél elérhető-e más, a Közösségen belüli kereskedelmet kevésbé korlátozó eszközökkel, akkor azt kell megállapítanunk, hogy a Holland Királyság nem bizonyította konkrétan a szóban forgó áruk szabad mozgására vonatkozó korlátozásnak az elérni kívánt célhoz képest való arányosságát.

- 79 Többek között hasonló eredmény érhető el kevésbé korlátozó intézkedésekkel, például a másik tagállamban kiállított, az ott nyilvántartásba vett jármű műszaki vizsgálatának eredményes teljesítéséről szóló igazolás elismerésével, és a holland és az adott tagállambeli vámhatóságoknak az esetleg hiányzó adatokra vonatkozó együttműködésével.
- 80 A fenti megfontolásokra tekintettel meg kell állapítani: a Holland Királyság – azáltal, hogy a 3 évesnél idősebb, előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett járművekre Hollandiában történő nyilvántartásba vételüket megelőzően fizikai állapotuk ellenőrzésére vonatkozó kötelezettséget írt elő – nem teljesítette az EK 28. és az EK 30. cikk alapján fennálló kötelezettségeit.

A költségekről

- 81 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Ugyanezen szabályzat 69. cikke 3. §-ának első albekezdése alapján részleges pernyertesség esetén, illetve kivételes okból a Bíróság elrendelheti a költségeknek a felek közötti megosztását, vagy határozhat úgy, hogy mindegyik fél maga viselje saját költségeit. Mivel jelen esetben mind a Bizottság, mind a Holland Királyság részlegesen pervesztes lett, úgy kell határozni, hogy mindketten maguk viselik saját költségeiket.
- 82 Az eljárási szabályzat 69. cikke 4. §-ának első bekezdése alapján az eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket. A Finn Köztársaság – mint beavatkozó – maga viseli saját költségeit.

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

- 1) **A Holland Királyság – azáltal, hogy a 3 évesnél idősebb, előzőleg másik tagállamban nyilvántartásba vett járművekre Hollandiában történő nyilvántartásba vételüket megelőzően fizikai állapotuk ellenőrzésére vonatkozó kötelezettséget írt elő – nem teljesítette az EK 28. és az EK 30. cikk alapján fennálló kötelezettségeit.**
- 2) **A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**
- 3) **Az Európai Közösségek Bizottsága, a Holland Királyság és Finn Köztársaság maguk viselik saját költségeiket.**

Aláírások