

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2007. gada 20. septembrī*

Lieta C-297/05

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši EKL 226. pantam,

ko 2005. gada 22. jūlijā cēla

Eiropas Kopienu Komisija, ko pārstāv M. van Bēks [*M. van Beek*] un D. Zeilstra [*D. Zijlstra*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

Nīderlandes Karalisti, ko pārstāv H. H. Sevenstere [*H. G. Sevenster*] un D. J. M. de Hrafe [*D. J. M. de Grave*], pārstāvji,

atbildētāja,

* Tiesvedības valoda — holandiešu.

ko atbalsta:

Somijas Republika, ko pārstāv E. Biglina [*E. Bygglin*], pārstāve, kas norādīja adresi Luksemburgā,

persona, kas iestājusies lietā.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs P. Janns [*P. Jann*], tiesneši R. Šintgens [*R. Schintgen*], A. Ticano [*A. Tizzano*], M. Ilešičs [*M. Ilešič*] (referents) un E. Levits,

ģenerālvokāte E. Šarpstone [*E. Sharpston*],
sekretāre M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2007. gada 22. martā,

ņemot vērā pēc ģenerālvokātes uzklaušīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerālvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Ar savu prasības pieteikumu Eiropas Kopienu Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka, attiecinot uz citā dalībvalstī pirms tam reģistrētiem transportlīdzekļiem identifikā-

cijas pārbaudi, kā arī tehnisko apskati, lai pārbaudītu to vispārējo stāvokli pirms to reģistrēšanas Nīderlandē, Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. un 30. pants.

Atbilstošās tiesību normas

Kopienu tiesiskais regulējums

- 2 Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīvas 96/96/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm (OV 1997, L 46, 1. lpp.) trīsdesmit trešajā apsvērumā paredzēts:

“[...] ņemot vērā gaidāmo šīs direktīvas ietekmi uz attiecīgo nozari un ievērojot subsidiaritātes principu, šajā direktīvā paredzētie Kopienas pasākumi ir vajadzīgi, lai panāktu tehnisko apskatu noteikumu saskaņošanu, novērstu autopārvadātāju konkurences izkropļojumus un garantētu transportlīdzekļu pareizu pārbaudi un apkopi; tā kā šos mērķus dalībvalstis nevarētu pilnībā sasniegt, rīkojoties atsevišķi.”

- 3 Direktīvas 96/96 1. panta 1. punktā paredzēts:

“Katrā dalībvalstī tajā reģistrētajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm un puspiekabēm periodiski veic tehniskās apskates saskaņā ar šo direktīvu un īpaši tās I un II pielikumu.”

4 Šīs direktīvas 3. panta 1. un 2. punktā noteikts:

“1. Dalībvalstis veic pasākumus, ko tās uzskata par vajadzīgiem, lai varētu pierādīt, ka transportlīdzeklis ir veiksmīgi izgājis tehnisko apskati, kas atbilst vismaz šīs direktīvas noteikumiem.

Par šiem pasākumiem informē pārējās dalībvalstis un Komisiju.

2. Pierādījumus, kas citā dalībvalstī izdoti, lai pierādītu, ka attiecīgajā dalībvalstī reģistrētam mehāniskajam transportlīdzeklim un tā piekabei vai puspiekabei ir veiksmīgi nokārtota tehniskā apskate, kas atbilst vismaz šīs direktīvas noteikumiem, visas dalībvalstis atzīst tā, it kā tās pašas būtu izdekušas šos pierādījumus.”

5 Šīs direktīvas 5. pantā precizēts:

“Neatkarīgi no I un II pielikuma noteikumiem dalībvalstis var:

— paredzēt pirmās obligātās tehniskās apskates dienu pirms šajā direktīvā noteiktā termiņa un, ja vajadzīgs, nodot transportlīdzekli apskatei pirms reģistrācijas,

— saīsināt intervālu starp divām secīgām obligātajām tehniskajām apskatēm,

- noteikt, ka papildu aprīkojuma apskate ir obligāta,

- noteikt lielāku pārbaudāmo rādītāju skaitu,

- attiecināt prasību veikt periodiskas apskates arī uz citu kategoriju transportlīdzekļiem,

- noteikt īpašas papildu pārbaudes,

- uz to teritorijā reģistrētiem transportlīdzekļiem attiecināt augstākas bremsēšanas efektivitātes minimālos standartus nekā II pielikumā noteiktie un iekļaut pārbaudi transportlīdzekļiem ar lielāku noslogojumu, ja tādas prasības nepārsniedz tās prasības, kas paredzētas transportlīdzekļa sākotnējā tipa apstiprinājumā.”

6 Direktīvas 96/96 11. panta 1. pantā noteikts:

“Dalībvalstis ne vēlāk kā 1998. gada 9. martā stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

[..]”

- 7 Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīvas 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 57. lpp.) trešais, sestais un devītais apsvērums ir formulēti šādi:

“3) [...] reģistrācijas apliecības formas un satura saskaņošana atvieglos tās izpratni un tādējādi uzlabos dalībvalstīs reģistrētu transportlīdzekļu brīvu kustību pa ceļiem citu dalībvalstu teritorijā;

[..]

6) [...] reģistrācijas apliecību saskaņošana veicinās tādu transportlīdzekļu atkārtotu izmantošanu, kas iepriekš reģistrēti citā dalībvalstī, kā arī veicinās pareizu iekšējā tirgus darbību;

[..]

9) [...] lai sekmētu pārbaudes, kas īpaši paredzētas cīņai ar krāpšanu un zagtu transportlīdzekļu nelegālu tirdzniecību, ir lietderīgi izveidot ciešu dalībvalstu sadarbību, kas pamatojas uz efektīvu informācijas apmaiņu.”

- 8 Direktīvas 1999/37 2. panta b) punktā transportlīdzekļa reģistrācija definēta kā administratīva atļauja izmantot transportlīdzekli ceļu satiksmē, kas saistīta ar transportlīdzekļa identifikāciju un sērijas numura izdošanu, ko dēvē par reģistrācijas numuru.

9 Šīs direktīvas 4. pantā paredzēts:

“Ievērojot šo direktīvu, reģistrācijas apliecību, ko izsniegusi kāda dalībvalsts, atzīst pārējās dalībvalstīs, lai transportlīdzekli identificētu starptautiskajā satiksmē vai pārreģistrētu citā dalībvalstī.”

10 Minētās direktīvas 8. panta 1. punktā paredzēts:

“Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2004. gada 1. jūnijam. Dalībvalstīs par to tūlīt informē Komisiju.

[..]”

Valsts tiesiskais regulējums

11 Transporta līdzekļu reģistrācijas procedūru un reģistrācijas apliecību izsniegšanu regulē 1994. gada 21. aprīļa Likuma par ceļu satiksmi (*Wegenverkeerswet*) (*Stb.* 1994, Nr. 475; turpmāk tekstā — “*Wegenverkeerswet*”) 36. panta 1. un 2. punkts un 42.–61. pants, kā arī 1994. gada 6. oktobra Noteikumu par reģistrācijas apliecībām (*Kentekenreglement*) 4. nodaļas 17.–40.a pants (*Stb.* 1994, Nr. 760; turpmāk tekstā — “*Kentekenreglement*”).

- 12 *Wegenverkeerswet* 42.–46. pants attiecas uz reģistrācijas numuru reģistrēšanu. Minētā 42. panta 2. un 3. punktā paredzēts:

“2. [Reģistrācijas numuru paziņošanas reģistra] ietvaros *Rijksdienst voor Wegverkeer* (Ceļu satiksmes dienests, turpmāk tekstā — “RDW”) apstrādā datus par mehāniskajiem transportlīdzekļiem un piekabēm, kuriem piešķirts reģistrācijas numurs, reģistrācijas numura turētāja vārdu, kā arī datus par citiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem un piekabēm.

3. 2. punktā minēto datu apkopošana tiek veikta šādu iemeslu dēļ:

- a) šī likuma efektīvai īstenošanai un, lai uzturētu noteikumus, kas paredzēti šai likumā vai atbilstoši šim likumam, vai
- b) lai efektīvi īstenotu 1994. gada Likumu par nodokli par mehāniskajiem transportlīdzekļiem (*Wet op de motorrijtuigenbelasting*), 1992. gada Likumu par nodokli par īpašiem transportlīdzekļiem un motocikliem (*Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen*), Likumu par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem (*Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen*), Likumu par pieejamību un mobilitāti (*Wet bereikbaarheid en mobiliteit*), kā arī citus tiesību aktus par mehāniskajiem transportlīdzekļiem un piekabēm un lai uzturētu noteikumus, kas paredzēti ar un saskaņā ar šīm tiesību normām.”

- 13 Reģistrācijas apliecība, kas regulēta *Kentekenreglement 4.* nodaļas 17.–40.a pantā, sastāv no divām daļām — I un II, no kurām pirmā ietver transportlīdzekļa tehniskos datus (IA daļa) un datus par transportlīdzekļa īpašnieku vai turētāju (IB daļa), bet otrā ietver datus, kas nepieciešami īpašnieka maiņas gadījumā.
- 14 Attiecībā uz no divām daļām sastāvošās reģistrācijas apliecības pirmreizējo izsniegšanu *Kentekenreglement 25.* panta 1. punktā noteikts:

“Transportlīdzekļa īpašnieks vai turētājs, kas lūdz pirmo reizi izsniegt no divām daļām sastāvošo reģistrācijas apliecību, nodod transportlīdzekli *RDW* pārbaudes veikšanai un iesniedz šim dienestam pieteikumu reģistrācijas apliecības saņemšanai, iesniedzot pierādījumus par tiesībām atbilstoši ministra rīkojumam.”

- 15 *Kentekenreglement 25.b* pantā paredzēts, ka, lai Nīderlandē reģistrētu transportlīdzekli, ir jāiesniedz pirms tam citā dalībvalstī saņemta reģistrācijas apliecība. Šī panta 2. un 3. punktā paredzēts:

“2. Atsaka izsniegt [reģistrācijas apliecību Nīderlandē], ja nav reģistrācijas apliecības II daļas, ja tā tikusi izsniegta.

3. Izņēmuma gadījumos un, atkāpjoties no 2. punkta, *RDW* var izsniegt reģistrācijas apliecību ar nosacījumu, ka kompetentās iestādes dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis pirms tam bijis reģistrēts, sniegušas rakstveida vai elektronisku apliecinājumu, ka pieteikuma iesniedzējam ir tiesības reģistrēt transportlīdzekli citā dalībvalstī.”

- 16 Saskaņā ar *Kentekenreglement* 26.–30. pantu gadījumā, ja transportlīdzekli Nīderlandē pārdod viena fiziska persona otrai, nav jāveic transportlīdzekļa identifikācijas pārbaude, jo tehniskie dati par transporta līdzekli, kas ietverti reģistrācijas apliecības IA daļā, jau ir transportlīdzekļu reģistrā un *RDW* jaunajam īpašniekam izsniedz reģistrācijas apliecību, kas sastāv tikai no IB daļas.
- 17 Nīderlandes tiesiskajā regulējumā paredzētas četras dažādas procedūras transportlīdzekļu reģistrācijai.
- 18 Saskaņā ar 1. procedūru attiecībā uz jauniem vēl nelietotiem transportlīdzekļiem, par kuriem izsniegts Nīderlandes vai Kopienas tipa apstiprinājums, tiek izdota reģistrācijas apliecība, parasti — ar *RDW* licencēta uzņēmuma starpniecību. Šādi licencēts uzņēmums var *RDW* tieši lūgt izsniegt reģistrācijas apliecību bez transportlīdzekļa vispārējā stāvokļa tehniskās apskates veikšanas; šāda transportlīdzekļa identifikāciju un to, vai tas atbilst atbilstības sertifikātam, pārbauda licencētais uzņēmums. Netiek veikta transportlīdzekļa īpaša tehniskā apskate. Klienta maksājami izdevumi aprobežojas ar izdevumiem par reģistrācijas apliecības I un II daļas izsniegšanu, proti, kopā EUR 47,20.
- 19 2. procedūra ir piemērojama transportlīdzekļiem, kas ir mazāk nekā trīs gadus veci un par kuriem izsniegts Kopienas tipa apstiprinājums. Pirms to reģistrācijas šādi transportlīdzekļi jāpārbauda *RDW* licencētam dienestam. Šādas pārbaudes laikā transportlīdzekļu identificēšanu veic, pamatojoties uz citā dalībvalstī izsniegtu reģistrācijas apliecību un atbilstības sertifikātu, lai novērstu jebkādu krāpšanu saistībā ar reģistrācijas apliecībām. Iesniegtie dokumenti tiek pārbaudīti, lai atklātu iespējamās nesakritības. Īpaša tehniskā apskate transporta līdzekļa vispārējam stāvoklim tiek veikta tikai tad, ja transportlīdzeklim ir trūkumi, kas ir acīmredzami un kas varētu apdraudēt ceļu satiksmes dalībniekus vai vidi. Šī pārbaude ilgst

aptuveni 25 minūtes, un tās izmaksu tarifs ir EUR 45 papildus EUR 47,20, kas maksājami par reģistrācijas apliecību.

- 20 3. procedūra attiecas uz transportlīdzekļiem, kas ir vairāk nekā trīs gadus veci un par kuriem izsniegts Kopienas tipa apstiprinājums, transportlīdzekļiem, kuri pirms tam reģistrēti citā dalībvalstī, par kuriem izsniegts valsts tipa vai individuāls apstiprinājums, kā arī iepriekš Nīderlandē reģistrētiem transportlīdzekļiem, par kuriem izsniegts Nīderlandes tipa apstiprinājums.
- 21 Importa gadījumā šādu transportlīdzekļu identifikācijas procedūru papildina to vispārējā stāvokļa pārbaude, raugoties no pastāvošajām atbilstības prasībām viedokļa, kuru veic *RDW* licencēts dienests. Ir jāiesniedz citā dalībvalstī izdota reģistrācijas apliecība un atbilstības sertifikāts, kas ietver nepieciešamos tehniskos datus, līdz ar — ja transportlīdzeklim nav izsniegts Kopienas tipa apstiprinājums — apstiprinājuma vai līdzvērtīgu dokumentu, kurā norādīta jauda, (maksimālā) kravnesība un ass kravnesība. Šāda transportlīdzekļa vispārējā stāvokļa pārbaude ilgst 50 minūtes, un tās izmaksu tarifs ir EUR 78 papildus EUR 47,20, kas maksājami par reģistrācijas apliecību.
- 22 Šāda pārbaude ietver transportlīdzekļa identificēšanu un iesniegto dokumentu pārbaudi. Iespējamās atšķirības starp attiecīgā transportlīdzekļa izcelsmes dalībvalstī spēkā esošajām tehniskajām prasībām un prasībām, kas piemērojamas Nīderlandē, nav šķērslis transportlīdzekļa reģistrācijai tiktāl, ciktāl iesniegtie dokumenti ļauj konstatēt, ka transportlīdzeklis ir tādā stāvoklī, kādā attiecīgais transportlīdzeklis apstiprināts tā izcelsmes dalībvalstī, un ka šīs atšķirības neizraisa nopietnu risku drošībai.

- 23 Turklāt ikviens transportlīdzeklis, kas ir vairāk nekā trīs gadus vecs un ir reģistrēts Nīderlandē, ir pakļauts periodiskai tehniskajai apskatei (*Algemene Periodieke Keuring*). Ja transportlīdzeklis, uz kuru attiecas 3. procedūra, ir pakļauts prasībai iziet tehnisko apskati, personai, kura lūdz izsniegt reģistrācijas apliecību, izsniedz apliecību, kas ļauj transportlīdzekli izmantot vienu gadu.
- 24 Saskaņā ar *Kentekenreglement* 25. panta 7. punktu iepriekš īsi izklāstītās procedūras *mutatis mutandis* ir piemērojamas reģistrācijas pieteikumam par transportlīdzekli, kas pirms tam reģistrēts Nīderlandē un kas pēc tam izņemts no apgrozības, ir pametis Nīderlandes teritoriju, bijis paredzēts izmantošanai ārpus publisko ceļu tīkla vai kam bijusi piešķirta īpaša reģistrācija.
- 25 4. procedūra attiecas uz transportlīdzekļiem, kas pirms tam bijuši reģistrēti valstī, kas nav Eiropas Savienības dalībvalsts, un transportlīdzekļiem, kuriem nav izsniegts tipveida vai individuāla transportlīdzekļa apstiprinājums. Papildus šo transportlīdzekļu identifikācijai tiek veikta to vispārējā apskate, šādas apskates parasti veicot pieteikuma iesniedzēja mītnē pēc tam, kad individuālo pieteikumu administratīvi pārbaudījis īpašs *RDW* dienests. Reģistrācijas veikšanai jāpaziņo tehniskā informācija.
- 26 *RDW* prakse attiecībā uz iepriekš aprakstīto 2. un 3. procedūru balstās uz *Kentekenreglement*.
- 27 2005. gada 11. novembrī transporta ministrs *RDW* nosūtīja apkārtrakstu, prasot, lai dienests, sākot ar 2005. gada 1. decembri citā dalībvalstī agrāk reģistrētus transportlīdzekļus vairs nepakļautu *Kentekenreglement* 25. panta 1. punktā paredzētajai tehniskajai apskatei.

Pirmstiesas procedūra

- 28 Uzskatot, ka Nīderlandes tiesību akti par transportlīdzekļa reģistrāciju nav saderīgi ar EKL 28. un 30. pantu, Komisija uzsāka procesu par valsts pienākumu neizpildi, aicinot Nīderlandes Karalisti iesniegt savus apsvērumus.
- 29 Nīderlandes valdība uz šo brīdinājumu atbildēja ar 2003. gada 10. jūlija vēstuli. Otrajā — 2004. gada 29. janvāra — vēstulē tā pēc tam precizēja savus apsvērumus.
- 30 2004. gada 9. jūlijā Komisija nosūtīja argumentētu atzinumu, aicinot Nīderlandes Karalisti veikt nepieciešamos pasākumus, lai to izpildītu divu mēnešu laikā no minētā atzinuma paziņošanas brīža.
- 31 Pēc tam, kad Nīderlandes Karaliste bija pieprasījusi vienu mēnesi ilgu termiņa pagarinājumu, lai sniegtu atbildi uz šo argumentēto atzinumu, tā uz to atbildēja 2004. gada 2. novembrī.
- 32 Ar prasības pieteikumu, kas Tiesas Kancelejā reģistrēts 2005. gada 22. jūlijā, Komisija saskaņā ar EKL 226. pantu cēla šo prasību.
- 33 Ar 2006. gada 20. februāra rīkojumu Tiesas priekšsēdētājs atļāva Somijas Republikai iestāties lietā Nīderlandes Karalistes prasījumu atbalstam.

Par prasības pieņemamību

Lietas dalībnieku argumenti

- 34 Nīderlandes valdība apgalvo, ka Komisija nav izpildījusi savu pienākumu precizēt prasības priekšmetu pietiekami precīzā un saskaņotā veidā gan pirmstiesas fāzē, gan prasības pieteikumā, it īpaši tāpēc, ka tā savā argumentētajā atzinumā nav izskaidrojusi atšķirību starp “transportlīdzekļa vispārējā stāvokļa pārbaudi” un “transportlīdzekļa identifikācijas pārbaudi”.
- 35 Savā prasības pieteikumā Komisija esot prettiesiski paplašinājusi strīda priekšmetu salīdzinājumā ar argumentētajā atzinumā ietverto priekšmetu tiktāl, ciktāl tās iebildums pret “papildu tehniskajām apskatēm” aptvēra arī transportlīdzekļa identifikācijas procedūru. Līdz ar to Komisijas prasības pieteikums esot jānoraida, ciktāl tas paredz arī šo identifikācijas procedūru.
- 36 Komisija skaidro, ka tā kritizē iepriekš aprakstīto 2. un 3. procedūru. Transportlīdzekļu pārbaudes, ko paredz šīs procedūras, esot jāiedala divās kategorijās: proti, pārbaudēs, kuru mērķis ir tikai identificēt transportlīdzekļus un kuras tiek veiktas 2. un 3. procedūrā, un pārbaudēs, kas attiecas uz transportlīdzekļu vispārējo stāvokli, t.i., tehniskās apskates šaurākā izpratnē, kas tiek veiktas 3. procedūras ietvaros.
- 37 Komisija apstiprina, ka argumentētā atzinuma 5. punkta 2) apakšpunktā, 5. punkta 3) apakšpunktā un 13. punktā tā ir precizējusi, ka tās kritika attiecas uz abu veidu pārbaudēm. Turklāt no Nīderlandes valdības atbildes uz argumentēto atzinumu izrietot, ka tā bija sapratusi, ka Komisijas iebildumi bija vērsti pret attiecīgajām abu veidu pārbaudēm.

Tiesas vērtējums

- 38 Jākonstatē, ka argumentētā atzinuma 13. punkts attiecas uz abu veidu pārbaudēm, ko aptver iepriekš aprakstītā 2. un 3. procedūra.
- 39 Turklāt no Nīderlandes valdības 2004. gada 2. novembra atbildes uz argumentēto atzinumu izriet, ka tā ir atsevišķi komentējusi minēto 2. un 3. procedūru, vispirms izsakoties par citā dalībvalstī pirms tam reģistrētu transportlīdzekļu identificēšanu, ko paredz abas procedūras, bet tad — par šo transportlīdzekļu vispārējā stāvokļa pārbaudi, ko paredz 3. procedūra.
- 40 No tā izriet, ka Nīderlandes valdība ir varējusi identificēt Komisijas argumentētajā atzinumā izvirzītos iebildumus pret divu veidu pārbaudēm, kas paredzētas 2. un 3. procedūrā, un ka Nīderlandes valdība nevar pamatoti apgalvot, ka Komisija savā prasības pieteikumā prettiesiski paplašinājusi strīda priekšmetu.
- 41 Ievērojot iepriekš minēto, Nīderlandes valdības izvirzītā iebilde par nepieņemamību ir jānoraida.

Par lietas būtību*Lietas dalībnieku argumenti*

- 42 Saskaņā ar Komisijas viedokli citā dalībvalstī pirms tam reģistrētu transportlīdzekļu reģistrācija Nīderlandē, no vienas puses, un reģistrācijas apliecību izsniegšana,

mainoties tādu transportlīdzekļu īpašniekam, kuri pirms tam reģistrēti Nīderlandē, no otras puses, ir salīdzināmas situācijas.

- 43 Attieksme pret šīm savstarpēji salīdzināmajām situācijām esot atšķirīga, tādējādi radot šķērsli tirdzniecībai Kopienas ietvaros. Ievērojot, ka tā ir obligāta, sistemātiska un dārga, pienākums pirms reģistrācijas veikt apskati citā dalībvalstī pirms tam reģistrētam transportlīdzeklim padara šādu transportlīdzekļu importu grūtāku un tādējādi esot pasākums ar kvantitatīvajiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību EKL 28. panta izpratnē. Šajā sakarā Komisija uzskata, ka attiecīgo kontroli var ietvert divās kategorijās: proti, kā kontroli ar mērķi identificēt transportlīdzekļus un kontroli ar mērķi pārbaudīt to vispārējo stāvokli.
- 44 Komisija uzskata, ka apstrīdētie pasākumi ir kvalificējami kā pasākumi ar kvantitatīvajiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību, kas saskaņā ar EKL 28. pantu ir aizliegti, jo tie citā dalībvalstī pirms tam reģistrētu transportlīdzekļu importu padara mazāk izdevīgu un tādējādi rada šķērsli preču brīvai aprītei. Turklāt tos nevarot attaisnot, atsaucoties uz EKL 30. pantā minētu mērķi vai obligātu prasību, kas būtu atzīta Tiesas judikatūrā.
- 45 Saskaņā ar Komisijas viedokli tādu pārbaudi ar mērķi identificēt transportlīdzekļi, ko paredz 2. un 3. procedūra, it īpaši neattaisnojot nepieciešamība pārbaudīt, vai importēto un citā dalībvalstī pirms tam reģistrēto transportlīdzekļu identifikācijas numurs ir ticis mainīts, jo šādu numuru varot mainīt, arī nododot īpašumtiesības Nīderlandē. Turklāt, tā kā saskaņā ar Direktīvu 1999/37 reģistrācijas dokumentu saturs ir saskaņots Kopienas līmenī, Nīderlandē veiktā pārbaude ir pārmērīga un

atkārto pārbaudes, kas jau ir veiktas citās dalībvalstīs. Tā atzīmē arī, ka ir jāgaida vairākas nedēļas, līdz pārbaude tiek veikta.

- 46 Kas attiecas uz tehniskajām apskatēm, no Tiesas judikatūras izriet, ka pirms tam dalībvalstī, kurā veikta tehniskā apskate, reģistrētus transportlīdzekļus noteiktos apstākļos citas dalībvalsts iestādes var pakļaut papildu pārbaudei, tos reģistrējot šajā valstī, tomēr ar nosacījumu, ka līdzīga pārbaude tiek prasīta transportlīdzekļiem ar vietēju izcelsmi, par kuriem tādos pašos apstākļos iesniegts reģistrācijas pieteikums. Tomēr šajā gadījumā transportlīdzekļi, kas jau ir reģistrēti Nīderlandē un kuru īpašumtiesības jau mainījušās, neesot šādai pārbaudei pakļauti pretēji transportlīdzekļiem, kas jau reģistrēti citā dalībvalstī un par kuriem iesniegts reģistrācijas pieteikums Nīderlandē.
- 47 Nīderlandes un Somijas valdības uzskata, ka nevar salīdzināt tāda transportlīdzekļa īpašumtiesību maiņu, kurš jau reģistrēts Nīderlandē, ar citas dalībvalsts transportlīdzekļa importu. Transportlīdzekļa reģistrācijai un īpašnieka maiņas reģistrācijai esot divi dažādi priekšmeti — transportlīdzekļa reģistrācija ietver tā iekļaušanu Nīderlandes valsts transportlīdzekļu reģistrā, bet īpašnieka maiņa vienkārši sasaista citu personu ar jau reģistrētu transportlīdzekli. Tā rezultātā šīs divas situācijas salīdzināt nevarot.
- 48 Savukārt tādu transportlīdzekļu reģistrācija Nīderlandē, kuri pirms tam reģistrēti citā dalībvalstī, esot salīdzināma ar tādu transportlīdzekļu reģistrāciju, kuri pirms tam bijuši reģistrēti Nīderlandē, bet pēc tam izslēgti no reģistra un par kuriem iesniegts jauns reģistrācijas pieteikums Nīderlandē. Šajā gadījumā saskaņā ar *Kentekenreglement* 25. panta 7. punktu procedūra esot tāda pati kā importētu transportlīdzekļu gadījumā paredzētā.

- 49 Kas attiecas uz pārbaudi ar mērķi identificēt transportlīdzekļus, Nīderlandes un Somijas valdības apgalvo, ka šāda pārbaude ir nepieciešama, lai garantētu drošību uz ceļiem, apkarotu krāpšanu, aizsargātu vidi un patērētājus, kā arī sabiedrisko kārtību.
- 50 Šajā sakarā Direktīva 1999/37 paredzot tikai minimālu saskaņošanu, ļaujot dalībvalstīm noteikt papildu pārbaudes, reģistrējot transportlīdzekļus.
- 51 Kas attiecas uz papildu tehnisko apskati, kā to paredz 3. procedūra, Nīderlandes valdība apgalvo, ka šī pārbaude nodrošina, ka aprītē Nīderlandē nonāk vienīgi tādi transportlīdzekļi, kuri atbilst Nīderlandes prasībām ceļu drošības un vides jomās.
- 52 Tāpat arī Somijas valdība uzskata, ka attiecīgie pasākumi atbilst samērīguma principam, jo reģistrācijas mērķus, kuru dēļ tehniskā apskate ir nepieciešama, nevarot sasniegt, izmantojot mazāk ierobežojošus līdzekļus.

Tiesas vērtējums

Par pārbaudi ar mērķi identificēt transportlīdzekļus

- 53 Saskaņā ar Tiesas judikatūru EKL 28. pantā paredzētais pasākumu ar kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību aizliegums attiecas uz jebkuru dalībvalstu

tiesisko regulējumu, kas tieši vai netieši, faktiski vai iespējami varētu ietekmēt tirdzniecību Kopienas ietvaros (2000. gada 16. novembra spriedums lietā C-217/99 Komisija/Belģija, *Recueil*, I-10251. lpp., 16. punkts; 2006. gada 26. oktobra spriedums lietā C-65/05 Komisija/Grieķija, Krājums, I-10341. lpp., 27. punkts, un 2007. gada 15. marta spriedums lietā C-54/05 Komisija/Somija, Krājums, I-2473. lpp., 30. punkts). Tādējādi tikai tas apstāklis vien, ka importētājs tiek atturēts ieviest vai pārdot attiecīgās preces attiecīgajā dalībvalstī, rada šķērsli preču brīvai aprītei (iepriekš minētais spriedums lietā Komisija/Belģija, 18. punkts, un 2007. gada 7. jūnija spriedums lietā C-254/05 Komisija/Belģija, Krājums, I-4269. lpp., 30. punkts).

- 54 Izskatāmajā lietā no lietas materiāliem izriet, ka Nīderlande prasa, lai pirms transportlīdzekļu reģistrācijas tie tiktu identificēti. Atbilstoši Direktīvas 1999/37 2. panta b) punktam un 4. pantam citā dalībvalstī pirms tam reģistrēta transportlīdzekļa importa gadījumā šo identifikāciju veic, izmantojot minētās dalībvalsts izsniegtu reģistrācijas apliecību.
- 55 Tomēr Komisija Nīderlandei pārmet, ka tā kavē preču brīvu aprīti tādēļ, ka identifikācijas procedūra nav vienīgi administratīva formalitāte, bet ietver arī prasību transportlīdzekli uzrādīt *RDW*, tādējādi atļaujot kontrolētājam pārbaudīt, vai transportlīdzeklis faktiski atrodas Nīderlandes teritorijā un atbilst citas dalībvalsts izsniegtajā reģistrācijas apliecībā norādītajai informācijai. Saskaņā ar Komisijas viedokli šī pārbaude, kas ilgst aptuveni divdesmit piecas minūtes un pirmstiesas procedūras laikā izmaksāja EUR 45, padarot transportlīdzekļu importu Nīderlandē mazāk izdevīgu.
- 56 Šo Komisijas apgalvojumu nevar apstiprināt.
- 57 Jānorāda, ka ar šo procedūru, kā tas izriet no pašas Komisijas prasības pieteikuma, Nīderlandes kompetentās iestādes aprobežojas ar to, ka identificē transportlīdzekļus reģistrācijas mērķiem.

- 58 Tādējādi tā ir vienkārša administratīva formalitāte, kas neparedz nekādu papildu pārbaudi, bet ietilpst pašā reģistrācijas pieteikuma apstrādē un ar to saistītās procedūras norisē.
- 59 Turklāt to, ka procedūrai nav atturoša rakstura, apstiprina kārtība, kādā tā Nīderlandē tiek īstenota.
- 60 Vispirms, kas attiecas uz pārvietošanas nepieciešamību pienākuma uzrādīt transportlīdzekli *RDW* dēļ, no lietas materiāliem izriet, ka *RDW* ir plašs staciju tīkls, kas izvietotas visā Nīderlandes teritorijā un kurās tāpēc ir iespējams viegli veikt identifikācijas pārbaudi.
- 61 Turpinot, attiecībā uz samaksu EUR 45 apmērā ir jākonstatē, ka, ievērojot kopējās izmaksas un finansiālās sekas, kas ir neizbēgami saistītas ar ikvienu reģistrāciju, nav sagaidāms, ka šī summa iespaidos transportlīdzekļa īpašnieka lēmumu veikt vai neveikt reģistrāciju Nīderlandē.
- 62 Visbeidzot, kas attiecas uz Komisijas izvirzīto apstākli, ka var būt jāgaida vairākas nedēļas līdz iespējams transportlīdzekli uzrādīt reģistrācijai, ir pietiekami norādīt, ka transportlīdzekļu importētāji var viegli novērst vai vismaz saīsināt šo gaidīšanas periodu, laikus piesakot apmeklējumu izvēlētajā *RDW* stacijā.
- 63 Ievērojot iepriekš iztīrītos apsvērumus, iepriekš apskatītā transportlīdzekļu identifikācijas kontrole nevarētu izraisīt nekādas sekas, kam būtu atturoša iedarbība transportlīdzekļu importam šajā dalībvalstī vai padarītu šādu importu mazāk izdevīgu. Tādējādi Komisijas izvirzītais iebildums par šo kontroli ir jānoraida.

Par transportlīdzekļu vispārējā stāvokļa tehnisko apskati

- 64 Vispirms ir jānorāda, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tas, vai valsts pienākumi nav izpildīti, ir jāizvērtē, ņemot vērā to situāciju dalībvalstī, kāda tā bija brīdī, kad beidzās argumentētajā atzinumā noteiktais termiņš (skat. it īpaši 2003. gada 16. janvāra spriedumu lietā C-63/02 Komisija/Apvienotā Karaliste, *Recueil*, I-821. lpp., 11. punkts, un 2005. gada 14. jūlija spriedumu lietā C-135/03 Komisija/Spānija, Krājums, I-6909. lpp., 31. punkts). Pēc tam veiktās izmaiņas Tiesa neņem vērā (skat. it īpaši 2004. gada 18. novembra spriedumu lietā C-482/03 Komisija/Īrija, Krājumā nav publicēts, 11. punkts).
- 65 Komisijas argumentētais atzinums bija datēts ar 2004. gada 9. jūliju, bet Nīderlandes Karalistei noteiktais termiņš bija divi mēneši, kas tika pagarināts vēl par vienu mēnesi, tādējādi atbilstošais datums, lai izņemtu, vai Nīderlande, kā apgalvots, nav izpildījusi savus pienākumus, ir 2004. gada 9. oktobris. Tāpēc izskatāmajā lietā nav nozīmes transporta ministra apkārtrakstam, kas izsūtīts pēc šī datuma.
- 66 Pirms tiek pārbaudīts, vai transportlīdzekļu vispārējā stāvokļa pārbaude, kas tiek veikta šo transportlīdzekļu reģistrācijas laikā, atbilst EKL 28. un 30. pantam, vispirms ir jānoskaidro, vai, šādu pārbaudi paredzot, Nīderlandes Karaliste nav vienkārši rīkojusies atbilstoši pienākumiem, kas izriet no Direktīvas 96/96.
- 67 Kas attiecas uz transportlīdzekļu vispārējā stāvokļa tehnisko apskati, Direktīvas 96/96 mērķi, kas izklāstīti tās trīsdesmit trešajā apsvērumā, ir — panākt tehnisko apskāšu noteikumu saskaņošanu, novērst autopārvadātāju konkurences izkropļojumus un garantēt transportlīdzekļu pareizu pārbaudi un apkopi.

- 68 Direktīvas 96/96 3. panta 1. punktā dalībvalstīm paredzēta rīcības brīvība, tomēr šī panta 2. punktā prasīts, lai tās atzītu citā dalībvalstī izsniegtas apliecības, ar kurām apliecināts, ka attiecīgais transportlīdzeklis ir veiksmīgi izgājis tehnisko apskati, kas atbilst vismaz šīs direktīvas normām. Taču Direktīvas 96/96 5. pantā uzskaitītas papildu pārbaudes vai nosacījumi, ko dalībvalsts var pieprasīt salīdzinājumā ar tiem, kas uzskaitīti šīs pašas direktīvas I un II pielikumā, ja minētā apliecība šīs pārbaudes jau neaptver (šajā sakarā skat. 2002. gada 21. marta spriedumu lietā C-451/99 *Cura Anlagen, Recueil*, I-3193. lpp., 62. punkts).
- 69 Izskatāmajā lietā atbilstoši 3. procedūrai, kas piemērojama transportlīdzekļiem, kas vecāki par trim gadiem un kam ir Kopienas tipa apstiprinājums, transportlīdzekļiem, kas pirms tam reģistrēti dalībvalstī un kam ir valsts tipa vai individuāls apstiprinājums, un Nīderlandē pirms tam reģistrētiem transportlīdzekļiem, kam ir Nīderlandes tipa apstiprinājums, pirms šādu transportlīdzekļu reģistrācijas veic to vispārējā stāvokļa pārbaudi, ņemot vērā citās dalībvalstīs izsniegtu reģistrācijas apliecību un atbilstības sertifikātu. Savukārt citās dalībvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, kas ir mazāk nekā trīs gadus veci, vispārējā stāvokļa pārbaude pirms to reģistrācijas prasīta netiek.
- 70 Minēto 3. procedūru nevar attaisnot, balstoties uz Direktīvu 96/96, jo pretēji šīs direktīvas 3. panta 2. punktā noteiktajam tā neietver citās dalībvalstīs izsniegtu dokumentu, kas apliecina, ka veiksmīgi izieta tehniskā apskate, atzišanas principu.
- 71 Tāpēc ir jāpārbauda, otrkārt, vai pienākums veikt vispārējā stāvokļa pārbaudi citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem, kas ir vairāk nekā trīs gadus veci, pirms tie tiek reģistrēti Nīderlandē, ir pasākums ar kvantitatīvajiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību, ko aizliedz EKL 28. pants, un, ja atbilde ir apstiprinoša, vai šādu prasību tomēr var attaisnot, balstoties uz EKL 30. pantā paredzēto interešu

aizsardzību (šajā sakarā skat. 2004. gada 29. aprīļa spriedumu lietā C-150/00 Komisija/Austrija, *Recueil*, I-3887. lpp., 80. punkts).

- 72 Kā atzīmēts šī sprieduma 53. punktā, pasākumu ar kvantitatīvajiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību aizliegums, kas paredzēts EKL 28. pantā, aptver dalībvalstu tiesisko regulējumu, kas tieši vai netieši, faktiski vai iespējami varētu ietekmēt tirdzniecību Kopienas ietvaros.
- 73 Izskatāmajā lietā, izvirzot prasību transportlīdzekļiem iziet tādu vispārējā stāvokļa pārbaudi, kādu paredz 3. procedūra, pirms transportlīdzekļa reģistrācijas Nīderlandē, tās iestādes šādu pārbaudi vispārējā un sistemātiskā veidā attiecina uz visiem citās dalībvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, kas ir vecāki par trim gadiem, neņemot vērā iespējamās pārbaudes, kas varētu būt veiktas šajā dalībvalstī. Tādējādi tiktāl, ciktāl šī pārbaude tiek veikta papildus vispārējā tehniskā stāvokļa pārbaudēm, kas nesen veiktas citās dalībvalstīs, kuru rezultāti netiek atzīti, var daļu no attiecīgajām personām atturēt Nīderlandē ievest citās dalībvalstīs pirms tam reģistrētus transportlīdzekļus, kas vecāki par trim gadiem.
- 74 Tādēļ šāda procedūra ir šķērslis preču brīvai aprītei, kuru aizliedz EKL 28. pants.
- 75 Tomēr no pastāvīgās judikatūras izriet, ka valsts tiesisko regulējumu, kas ir pasākums ar kvantitatīvajiem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību, var attaisnot, pamatojot ar vienu no EKL 30. pantā uzskaitītajiem vispārējo interešu apsvērumiem vai ar obligātām prasībām (šajā sakarā skat. 2004. gada 5. februāra spriedumu lietā

C-270/02 Komisija/Itālija, *Recueil*, I-1559. lpp., 21. punkts, un 2007. gada 15. marta spriedumu lietā C-54/05 Komisija/Somija, Krājums, I-2473. lpp., 38. punkts). Abos gadījumos valsts tiesību normai ir jābūt atbilstošai, lai nodrošinātu izvirzītā mērķa sasniegšanu, un tā nedrīkst pārsniegt šī mērķa sasniegšanai nepieciešamo (skat. it īpaši 2002. gada 20. jūnija spriedumu apvienotajās lietās C-388/00 un C-429/00 *Radiosistemi*, *Recueil*, I-5845. lpp., 40.–42. punkts, un 2003. gada 8. maija spriedumu lietā C-14/02 *ATRAL*, *Recueil*, I-4431. lpp., 64. punkts).

76 Šajā sakarā kompetentajām valsts iestādēm ir jāpierāda, pirmkārt, ka to regulējums ir nepieciešams, lai sasniegtu vienu vai vairākus no EKL 30. pantā minētajiem mērķiem vai izpildītu obligātās prasības, un, otrkārt, ka šis regulējums atbilst samērīguma principam (šajā sakarā skat. 2003. gada 19. jūnija spriedumu lietā C-420/01 Komisija/Itālija, *Recueil*, I-6445. lpp., 30. un 31. punkts, kā arī iepriekš minētos 2004. gada 5. februāra spriedumus lietā Komisija/Itālija, 22. punkts, un lietā Komisija/Somija, 38. punkts).

77 Pirmkārt, attiecībā uz Nīderlandes valdības izvirzīto argumentu, ka vispārējā stāvokļa pārbaude ir nepieciešama, lai sasniegtu drošības uz ceļiem un vides aizsardzības mērķus, tiktāl, ciktāl tā nodrošina, ka vienīgi tādus transportlīdzekļus, kas atbilst Nīderlandes ceļu drošības un vides aizsardzības prasībām, uzsāk lietot Nīderlandē, netiek apstrīdēts, ka drošība uz ceļiem, kā arī vides aizsardzība ir pārāki vispārējo interešu iemesli, kas var attaisnot šķērsli preču brīvai aprītei (skat. it īpaši iepriekš minēto spriedumu lietā *Cura Anlagen*, 59. punkts).

78 Tomēr, kas attiecas uz apstrīdētā tiesiskā regulējuma samērīguma novērtējumu un jautājumu par to, vai izvirzīto mērķi var sasniegt, izmantojot ierobežojumus, kas mazāk iespaidotu tirdzniecību Kopienas ietvaros, jākonstatē, ka Nīderlandes Karaliste konkrēti neparāda, ka attiecīgais preču brīvas aprītes ierobežojums ir samērīgs ar izvirzīto mērķi.

- 79 Proti, līdzīgu rezultātu varētu sasniegt, izmantojot mazāk ierobežojošus pasākumus, tādus kā citā dalībvalstī izsniegta tāda pierādījuma atzīšana, kas pierāda, ka šajā dalībvalstī reģistrēts transportlīdzeklis ir veiksmīgi izgājis tehnisko apskati, līdz ar Nīderlandes muitas iestāžu sadarbību ar to līdziniecēm citās dalībvalstīs attiecībā uz iespējami nepilnīgo informāciju.
- 80 Ievērojot iepriekš iztīrīto, ir jākonstatē, ka, attiecinot uz citā dalībvalstī pirms tam reģistrētiem transportlīdzekļiem, kas vecāki par trim gadiem, vispārējo apskati pirms to reģistrēšanas, Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. un 30. pants.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 81 Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Saskaņā ar šī paša panta 3. punkta pirmo daļu, ja abiem lietas dalībniekiem spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs vai ja pastāv izņēmuma apstākļi, Tiesa var nolemt, ka tiesāšanās izdevumi ir jāsadala vai ka lietas dalībnieki sedz savus izdevumus paši. Tā kā Komisijai un Nīderlandes Karalistei spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, katra no tām sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.
- 82 Saskaņā ar Reglamenta 69. panta 4. punkta pirmo daļu dalībvalstis, kas iestājušās lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas. Somijas Republika — persona, kas iestājusies lietā — sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) ar šo pasludina:

- 1) **attiecinot uz citā dalībvalstī pirms tam reģistrētiem transportlīdzekļiem, kas vecāki par trim gadiem, vispārējā stāvokļa pārbaudi pirms to reģistrēšanas, Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. un 30. pants;**
- 2) **pārējā daļā prasību noraidīt;**
- 3) **Komisija, Nīderlandes Karaliste un Somijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.**

[Paraksti]