



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

zo 6. septembra 2012*

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Smernica 1999/37/ES — Registračné dokumenty vozidiel — Vozidlá predtým registrované v inom členskom štáte — Zmena majiteľa — Povinnosť kontroly technického stavu — Žiadosť o predloženie osvedčenia o zhode — Kontrola technického stavu vykonaná v inom členskom štáte — Neuznanie — Neexistencia odôvodnenia“

Vo veci C-150/11,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ, podaná 28. marca 2011,

Európska komisia, v zastúpení: O. Beynet a A. Marghelis, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Belgickému kráľovstvu, v zastúpení: T. Materne a J.-C. Halleux, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci F. Libert a S. Rodrigues, advokáti,

žalovanému,

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory J.N. Cunha Rodrigues, sudcovia U. Løhmus (spravodajca), A. Ó Caoimh, A. Arabadžiev a C. G. Fernlund,

generálny advokát: P. Mengozzi,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 29. marca 2012,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: francúzština.

Rozsudok

- 1 Svojou žalobou Európska komisia žiada Súdny dvor, aby určil, že Belgické kráľovstvo si tým, že na kontrolu technického stavu pred registráciou vozidla registrovaného predtým v inom členskom štáte požaduje okrem predloženia registračného osvedčenia aj predloženie osvedčenia o zhode a predpisuje uskutočniť kontrolu technického stavu vozidla, ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte, bez toho, aby sa zohľadnili výsledky kontroly technického stavu uskutočnenej v inom členskom štáte, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú zo smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, s. 57; Mím. vyd. 07/004, s. 351), zmenenej a doplnenej smernicou Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006 (Ú. v. EÚ L 363, s. 344, ďalej len „smernica 1999/37“), a z článku 34 ZFEÚ.

Právny rámec

Právna úprava Únie

Smernica 1999/37

- 2 Smernica 1999/37 vo svojich odôvodneniach 1, 3, 5, 6 a 9 uvádza:

„(1) ... spoločenstvo prijalo niekoľko opatrení, ktoré sú určené na vytvorenie vnútorného trhu pozostávajúceho z oblasti bez vnútorných hraníc, v ktorej je podľa ustanovení zmluvy zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu,

...

(3) ... harmonizácia formy a obsahu registračného osvedčenia uľahčí jeho pochopenie a tým prispeje k voľnému pohybu vozidiel evidovaných v členskom štáte na cestách na území iných členských štátov,

...

(5) ... ako nevyhnutný predpoklad registrácie vozidla, ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte, vyžadujú všetky členské štáty dokument potvrdzujúci takúto registráciu a technické charakteristiky vozidla,

(6) ... harmonizácia registračného osvedčenia uľahčí znovu uvedenie do prevádzky vozidiel, ktoré boli predtým registrované v inom členskom štáte a prispeje k správne fungovaniu vnútorného trhu,

...

(9) ... na uľahčenie kontrol špeciálne zameraných na boj proti podvodom a ilegálnemu obchodu s ukradnutými vozidlami je vhodné nadviazať úzku spoluprácu medzi členskými štátmi založenú na účinnej výmene informácií“.

- 3 Článok 1 tejto smernice stanovuje:

„Táto smernica platí pre dokumenty vydávané členskými štátmi pri registrácii vozidiel.

Nemá dopad na právo členských štátov používať na prechodnú registráciu vozidiel dokumenty, ktoré nemusia spĺňať požiadavky tejto smernice v každom ohľade.“

4 Článok 4 tej istej smernice uvádza:

„Na účely tejto smernice je registračné osvedčenie vydané členským štátom uznané ostatnými členskými štátmi na registráciu vozidla v medzinárodnej doprave alebo na opätovnú registráciu v ďalšom členskom štáte.“

Smernica 2009/40/ES

- 5 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 141, s. 12), ktorá nadobudla účinnosť 26. júna 2009, nahradila smernicu Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 514), na ktorú Komisia poukazovala počas konania pred podaním žaloby. Vzhľadom na dátum uplynutia lehoty uvedenej v odôvodnenom stanovisku, teda 9. december 2009, sa v tomto konaní uplatní smernica 2009/40. V tejto súvislosti, ako to uvádza odôvodnenie 1 smernice 2009/40, predmetná smernica pristúpila k prepracovaniu smernice 96/96 z dôvodu prehľadnosti, hoci ustanovenia relevantné v prejednávanej veci neboli zmenené.

- 6 Odôvodnenia 2, 5, 10 až 12 a 26 smernice 2009/40 uvádzajú:

„(2) V rámci spoločnej dopravnej politiky by mala byť niektorá cestná doprava prevádzkovaná v čo najpriaznivejších podmienkach pokiaľ ide o podmienky bezpečnosti a hospodárskej súťaže, ktoré sa uplatňujú voči dopravcom v členských štátoch.

...

(5) Minimálne normy a metódy Spoločenstva, ktoré sa majú používať na kontrolu položiek uvedených v tejto smernici, by sa mali definovať v samostatných smerniciach.

...

(10) Vzhľadom na brzdové systémy by sa mala pôsobnosť tejto smernice vzťahovať hlavne na vozidlá, ktorým bolo udelené typové schválenie komponentu v súlade so smernicou Rady 71/320/EHS z 26. júla 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o brzdoých zariadeniach určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 202, s. 37; Mim. vyd. 13/001, s. 163), hoci sa uznáva, že niektorým typom vozidiel bolo udelené také schválenie v súlade s vnútroštátnymi normami, ktoré sa môžu líšiť od požiadaviek tejto smernice.

(11) Členské štáty môžu rozšíriť rozsah brzdných skúšok tak, aby zahŕňali vozidlá alebo kontrolované položky, ktoré nie sú predmetom tejto smernice.

(12) Členské štáty môžu sprísniť brzdné skúšky alebo zvýšiť frekvenciu skúšok.

...

(26) Keďže ciele navrhovanej činnosti, a to harmonizovať pravidlá týkajúce sa kontrol technického stavu vozidla, aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže medzi dopravcami cestnej nákladnej dopravy a aby sa zaručilo, že vozidlá sú riadne kontrolované a udržiavané, nie je možné dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu tejto činnosti ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy...“

7 Podľa znenia článku 3 smernice 2009/40:

„1. Členské štáty prijímajú také opatrenia, aké považujú za nevyhnutné ako dôkaz, že sa vozidlo podrobilo kontrolám technického stavu vozidla, ktoré zodpovedajú aspoň ustanoveniam tejto smernice.

Také opatrenia oznámia ostatným členským štátom a Komisii.

2. Každý členský štát tak, ako by ho sám vydal, uzná dôkaz vydaný v inom členskom štáte, ktorý potvrdzuje, že motorové vozidlo registrované na území tohto iného štátu, spolu s prívesom alebo návesom, absolvovalo kontrolu technického stavu, ktorá zodpovedá aspoň ustanoveniam tejto smernice.

3. Členské štáty uplatnia vhodné postupy, ktorými sa, pokiaľ je to možné, zabezpečí, aby účinnosť brzd vozidiel registrovaných na ich území spĺňala požiadavky špecifikované v tejto smernici.“

8 Článok 5 smernice 2009/40 spresňuje:

„Bez ohľadu na ustanovenia príloh I a II môžu členské štáty:

a) stanoviť skorší dátum prvej povinnej kontroly technického stavu vozidla a tam kde je to vhodné, požadovať, aby bolo vozidlo podrobené pred registráciou kontrole;

...

d) zvýšiť počet kontrolovaných položiek;

...

f) predpísať špeciálne doplnkové kontroly;

g) vyžadovať pre vozidlá registrované na jeho území vyššie minimálne normy brzdných účinností, než sú normy špecifikované v prílohe II...“

9 Príloha II uvedenej smernice uvádza povinne kontrolované položky, najmä brzdné zariadenia.

Belgická právna úprava

10 Článok 23 ods. 1 prvý bod a článok 23 ods. 2 a 7 kráľovského nariadenia z 15. marca 1968 o všeobecnej úprave technických podmienok, ktorým musia zodpovedať automobilové vozidlá a ich prívesy, ich časti, ako aj ich bezpečnostné príslušenstvo (*Moniteur belge* z 28. marca 1968, errata, *Moniteur belge* z 23. apríla 1968) vo svojom znení zmenenom a doplnenom kráľovským nariadením z 20. mája 2009, *Moniteur belge* z 5. júna 2009, s. 40090, ďalej len „kráľovské nariadenie“) stanovuje:

„Odsek 1. Vozidlá prihlásené do premávky podliehajú kontrolám s cieľom overiť ich súlad s ustanoveniami predpisov, ktoré sa na nich uplatňujú.

...

Odsek 2. Vykonávané kontroly:

A. Kontroly zahŕňajú kontroly uvedené v prílohe 15 a dodatočné kontroly uvedené v osobitných ustanoveniach predpisov.

...

Odsek 7. Pri príležitosti týchto kontrol, keďže vozidlo musí byť vybavené týmito dokumentmi, osoba, ktorá pristaví vozidlo na kontrolu, odovzdá posledné osvedčenie o návšteve, ako aj nálepku o kontrole príslušnému orgánu a predloží nasledujúce dokumenty:

1. registračné osvedčenie;
2. osvedčenie o zhode alebo európske osvedčenie o zhode;
3. identifikačná správa alebo technická dokumentácia.“

11 Článok 23a kráľovského nariadenia stanovuje:

„Odsek 1. Kontroly uvedené v článku 23 sú rozdelené na:

1. úplné kontroly;
2. čiastočné kontroly.

Úplné kontroly spočívajú v overení:

- a) identifikácie vozidla, v priebehu ktorej sa kontroluje číslo podvozku, registračné osvedčenie a osvedčenie o zhode alebo európske osvedčenie o zhode vozidla;
- b) technického stavu vozidla s cieľom overiť, či spĺňa platné normy v oblasti bezpečnosti a životného prostredia.

Čiastočné kontroly sa rozdeľujú na:

- a) administratívne kontroly, ktoré majú podobu iba overenia registračného osvedčenia a osvedčenia o zhode alebo európskeho osvedčenia o zhode s cieľom schválenia žiadosti o registráciu ojazdeného vozidla;
- b) administratívne prehliadky, ktoré majú podobu iba overenia čísla podvozku, evidenčného čísla a dokumentov, prípadne predloženia dokumentov bez toho, že by bolo prítomné vozidlo;
- c) kontroly technického stavu, teda všetky ostatné čiastočné kontroly.

Odsek 2. Podľa pravidelnosti ich vykonávania sa úplné kontroly rozdeľujú na:

1. periodické kontroly uvedené v článku 23b;
2. neperiodické kontroly vykonávané za špecifických okolností uvedených v článku 23e.“

12 Podľa znenia článku 23e ods. 1 a 4 kráľovského nariadenia:

„Odsek 1. Nezávisle od pravidiel týkajúcich sa periodických kontrol, neperiodické kontroly sú povinné:

...

3. pred registráciou [motorových] vozidiel [navrhnutých a vyrobených na prevoz pasažierov, ktoré majú aspoň štyri kolesá a okrem sedadla vodiča najviac osem miest na sedenie] vrátane vozidiel na kemping... a... vrátane pohrebných vozidiel registrovaných na meno iného majiteľa.

...

Odsek 4. Pri neperiodickej kontrole uvedenej v odseku 1 bode 3 tohto článku musí byť vozidlo pristavené s posledným registračným osvedčením, ktoré mu bolo vydané, ako aj so zodpovedajúcim evidenčným číslom, prípadne zvláštnym evidenčným číslom a príslušným registračným osvedčením.

Pri tejto kontrole sa popri úplnej kontrole vozidla vykonáva aj dodatočná kontrola podľa prílohy 22.

Pokiaľ sa však predloží správa autorizovaného diagnostického centra nie staršia než dva mesiace od momentu pristavenia vozidla na túto neperiodickú kontrolu, ktorá sa týka aspoň bodov uvedených v prílohe 22, táto kontrola spočíva iba v úplnej kontrole vozidla.

Výsledok tejto kontroly je podrobne opísaný v správe vydannej zároveň s potvrdením o kontrole.

Schválenie žiadosti o registráciu sa vykoná za podmienky, že vydané osvedčenie o kontrole je v súlade s článkom 23i ods. 1 a ak bola vykonaná dodatočná kontrola, pokiaľ sa požaduje podľa prílohy 22.“

- 13 Článok 15 kráľovského nariadenia preberá body, ktoré majú byť kontrolované, a dôvody závad uvedené v prílohe II smernice 2009/40.
- 14 Príloha 22 kráľovského nariadenia uvádza viacero bodov, ktorých sa týka „dodatočná kontrola“, ktorá sa má vykonať pri neperiodickej kontrole uvedenej v článku 23e ods. 1 bode 3 tohto nariadenia. Podľa znenia uvedenej prílohy sa dodatočná kontrola týka aspoň celkového stavu vozidla (napríklad korózie neovplyvňujúcej bezpečnosť, stavu interiéru), „On Board Diagnostics“ (najmä prvkov aktívnej a pasívnej bezpečnosti), mechanických súčiastok (medzi iným spojky, motora, prevodovky), karosárskych dielcov (napríklad nárazníkov, kapoty, blatníkov), svetiel a výbavy (najmä klimatizácie, ovládania okien).

Konanie pred podaním žaloby

- 15 Keďže Komisia zastávala názor, že niektoré ustanovenia belgickej legislatívy týkajúce sa postupu registrácie vozidiel nie sú v súlade s právom Únie, listom z 1. decembra 2008 vyzvala Belgické kráľovstvo na predloženie jeho vyjadrenia.
- 16 Vo svojej odpovedi z 30. januára 2009 Belgické kráľovstvo odmietlo akékoľvek vytykané porušenie. Keďže Komisiu táto odpoveď neuspokojila, vydala 8. októbra 2009 odôvodnené stanovisko, v ktorom vyzvala Belgické kráľovstvo na prijatie opatrení potrebných na to, aby vyhovel tomuto stanovisku v lehote dvoch mesiacov od jeho doručenia. Belgické kráľovstvo odpovedalo listom z 15. decembra 2009, pričom oznámilo svoj úmysel vyhovieť odôvodnenému stanovisku. Napriek tomu v liste s dátumom 11. február 2010 obhajovalo existujúcu belgickú právnu úpravu.
- 17 Dňa 7. júna 2010 bola uvedenému štátu zaslaná výzva, ktorou sa mu poskytli štyri týždne na predloženie riešenia umožňujúceho vyhnúť sa konaniu pred Súdny dvorom. Listom z 30. júna 2010 sa Belgické kráľovstvo zaviazalo zmeniť spornú právnu úpravu, pričom však vyjadrilo svoj záujem zachovať kontrolu technického stavu pred registráciou vozidla na meno iného majiteľa, ale obmedziť ju iba na kontrolu bodov uvedených v novej prílohe 42 (kontrola najmä vizuálna), pokiaľ sú splnené určité podmienky. Touto plánovanou zmenou by už predloženie osvedčenia o zhode nebolo za určitých okolností potrebné. Návrh kráľovského nariadenia, ktorý k tomu smeroval, bol Komisii oznámený so záväzkom prijať ho ku koncu roka 2010.
- 18 Komisia však zastávala názor, že navrhované opatrenia nemohli ukončiť porušovanie. Po výmene korešpondencie bol 11. januára 2011 predložený nový návrh kráľovského nariadenia, ktorý bol 26. januára 2011 predmetom diskusie medzi službami Komisie a belgickými orgánmi.

- 19 Keďže Komisia zastávala názor, že Belgické kráľovstvo nevyhovelo odôvodnenému stanovisku, rozhodla sa podať túto žalobu.

O žalobe

- 20 Na podporu svojej žaloby Komisia uvádza dva žalobné dôvody. Prvým žalobným dôvodom Komisia uvádza, že Belgické kráľovstvo tým, že podriaďuje vozidlá, ktoré boli predtým registrované v inom členskom štáte, kontrole technického stavu pred ich registráciou bez zohľadnenia výsledkov kontroly technického stavu uskutočnenej v inom členskom štáte, neplní povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 34 ZFEÚ. Druhým žalobným dôvodom Komisia uvádza, že Belgické kráľovstvo si tým, že požaduje okrem predloženia registračného osvedčenia s cieľom vykonať kontrolu technického stavu predchádzajúcu registrácii vozidla, ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte, aj predloženie osvedčenia o zhode, neplní povinnosti, ktoré mu vyplývajú zo smernice 1999/37.

O prípustnosti druhého žalobného dôvodu

Argumentácia účastníkov konania

- 21 Belgické kráľovstvo uvádza, že druhý žalobný dôvod Komisie je v rozsahu, v akom smeruje ku konštatovaniu, že tento členský štát nesplnil žiadne povinnosti, ktoré mu vyplývajú zo smernice 1999/37, neprípustný, keďže vo výzve, v odôvodnenom stanovisku, ako aj v opise právneho rámca a dôvodov svojej žaloby Komisia svoje pripomienky obmedzila na neplnenie článku 4 tejto smernice.
- 22 Podľa tohto členského štátu neprípustnosť tohto žalobného dôvodu nemôže byť čiastočná, keďže s tým súvisiace žalobné návrhy neuvádzajú žiadny článok smernice 1999/37, na rozdiel od toho, ako to bolo v konaní, ktorého sa týkal rozsudok zo 16. júla 2009, Komisia/Poľsko (C-165/08, Zb. s. I-6843, body 45 až 48). Navyše skutočnosť, že Belgické kráľovstvo porozumelo tomu, že výhrada sa týka článku 4 smernice 1999/37, keď zameralo svoju obranu na tento článok, nemôže zbaviť Komisiu jej povinnosti presne formulovať žalobné návrhy a nemôže tieto žalobné návrhy dodatočne robiť prípustnými.
- 23 Komisia zastáva názor, že druhý žalobný dôvod je prípustný. Pre predmetný členský štát bolo jasné, že táto výhrada sa týkala článku 4 uvedenej smernice, takže práva tohto členského štátu neboli porušené. Napriek tomu Komisia v replike pristúpila k preformulovaniu uvedeného žalobného návrhu tým, že namietané neplnenie povinností obmedzila na uvedený článok.

Posúdenie Súdny dvorom

- 24 Na úvod je potrebné pripomenúť, že v rámci žaloby o nesplnenie povinností je účelom postupu pred začatím súdneho konania dať príležitosť dotknutému členskému štátu jednak, aby si splnil svoje povinnosti, ktoré mu vyplývajú z práva Únie, a jednak, aby účinne uplatnil svoje prostriedky obrany voči žalobným dôvodom formulovaným Komisiou (rozsudky zo 14. októbra 2004, Komisia/Francúzsko, C-340/02, Zb. s. I-9845, bod 25, a z 26. apríla 2012, Komisia/Holandsko, C-508/10, bod 33).
- 25 Predmet žaloby podanej na základe článku 258 ZFEÚ je v dôsledku toho vymedzený konaním pred podaním žaloby upraveným týmto ustanovením. Súlad tohto konania s právom predstavuje základnú záruku vyžadovanú Zmluvou FEÚ nielen na účel ochrany práv predmetného členského štátu, ale tiež na účel zabezpečenia toho, že predmetom prípadného sporového konania bude jasne vymedzený spor (pozri rozsudky z 13. decembra 2001, Komisia/Francúzsko, C-1/00, Zb. s. I-9989, bod 53; z 29. apríla 2010, Komisia/Nemecko, C-160/08, Zb. s. I-3713, bod 42, a Komisia/Holandsko, už citovaný, bod 34).

- 26 Na základe článku 21 prvého odseku Štatútu Súdneho dvora Európskej únie a článku 38 ods. 1 písm. c) jeho rokovacieho poriadku prináleží Komisii, aby v každej žalobe podanej podľa článku 258 ZFEÚ uviedla presné výhrady, ku ktorým sa má Súdny dvor vyjadriť, ako aj, aspoň zhrnujúco, právne a skutkové okolnosti, na ktorých sú tieto výhrady založené (pozri najmä rozsudky z 13. decembra 1990, Komisia/Grécko, C-347/88, Zb. s. I-4747, bod 28; zo 16. júna 2005, Komisia/Taliansko, C-456/03, Zb. s. I-5335, bod 23, a Komisia/Holandsko, už citovaný, bod 35).
- 27 Z toho vyplýva, že žaloba Komisie musí obsahovať koherentný a podrobný výklad dôvodov, ktoré ju viedli k presvedčeniu, že predmetný členský štát si nesplnil jednu z povinností, ktoré mu vyplývajú zo Zmlúv (rozsudok Komisia/Holandsko, už citovaný, bod 36).
- 28 V rámci tejto žaloby treba konštatovať, že obsahuje jasné vysvetlenie právnych a skutkových okolností, na ktorých je založená. Je samozrejme nesporné, že v žalobných návrhoch Komisia neupresňuje žiadny konkrétny článok smernice 1999/37. Napriek tomu z konania pred podaním žaloby a najmä z odôvodneného stanoviska, ktoré Komisia zaslala Belgickému kráľovstvu, vyplýva, že vysvetlenie právneho rámca a žalobných dôvodov uvádzaných touto inštitúciou sa týka nesplnenia článku 4 tejto smernice.
- 29 Treba tiež uviesť, že v prejednávanej veci Belgické kráľovstvo mohlo účinne uplatniť svoje prostriedky na obranu proti výhradám uvedeným Komisiou.
- 30 Z vyššie uvedeného vyplýva, že druhý žalobný dôvod neplnenia povinnosti uvádzaný Komisiou musí byť vyhlásený za prípustný.

O veci samej

O prvom žalobnom dôvode týkajúcom sa povinnej kontroly technického stavu predchádzajúcej registrácii vozidla

– Argumentácia účastníkov konania

- 31 Podľa Komisie článok 23 ods. 1 a 7, ako aj článok 23a ods. 1 a článok 23e ods. 1 a 4 kráľovského nariadenia ukladajú všeobecným a systematickým spôsobom kontrolu predchádzajúcu registrácii ojazdených vozidiel, ktoré boli predtým registrované v iných členských štátoch, bez zohľadnenia kontrol, ktoré už boli uskutočnené v týchto štátoch. Komisia zastáva názor, že z rozsudkov z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko (C-297/05, Zb. s. I-7467, body 67 až 71), a z 5. júna 2008, Komisia/Poľsko (C-170/07, body 36 až 41), vyplýva, že keďže smernica 96/96 nevykonala úplnú harmonizáciu, právnu úpravu, ktorá neintegruje zásady uznávania dokumentov vydaných inými členskými štátmi, ako sa uvádzajú v článku 3 ods. 2 tejto smernice, nemožno považovať za platnú na jej základe, ale musí sa posudzovať s ohľadom na článok 34 ZFEÚ.
- 32 Komisia zdôrazňuje, že z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že sporná vnútroštátna právna úprava predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenie dovozu, keďže odrádza niektoré dotknuté osoby od dovozu takýchto vozidiel do Belgicka (rozsudky zo 16. novembra 2000, Komisia/Belgicko, C-217/99, Zb. s. I-10251, bod 18, a zo 7. júna 2007, Komisia/Belgicko, C-254/05, Zb. s. I-4269, bod 30). Hoci by mohla byť odôvodnená cieľmi bezpečnosti cestnej premávky, ako aj ochranou životného prostredia a spotrebiteľa, táto právna úprava nie je primeraná. Rovnaký výsledok by bolo možné dosiahnuť menej obmedzujúcimi opatreniami, ako je uznanie dokumentov preukazujúcich absolvovanie kontroly technického stavu vystavených v inom členskom štáte spojené so spoluprácou colných orgánov alebo možnosťou belgických orgánov uviesť pri registrácii vozidla,

ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte, v Belgicku výhradu informujúcu spotrebiteľa, že jeho vozidlo bolo registrované na základe osvedčenia o kontrole technického stavu z iného štátu a prípadne bude musieť byť neskôr podrobené dodatočným kontrolám.

- 33 Belgické kráľovstvo zastáva najmä názor, že sporná právna úprava nepredstavuje prekážku voľného pohybu tovarov a nie je diskriminačné.
- 34 Na ten účel uvádza, že kontrola technického stavu predchádzajúca registrácii je povolená v zmysle článku 5 písm. a) smernice 2009/40, ktorý udeľuje vnútroštátnym orgánom určitú mieru úvahy pre určenie požiadaviek, ktoré treba splniť pri absolvovaní kontroly technického stavu a podmienok jej vykonania. Okrem toho sa táto neperiodická kontrola týka iba prípadu, keď vozidlo mení majiteľa, a vzťahuje sa bez diskriminácie na všetky vozidlá bez ohľadu na to, či boli predtým registrované v Belgicku, alebo v inom členskom štáte, a bez ohľadu na dátum platnosti osvedčenia o kontrole vydaného pri periodickej kontrole.
- 35 Tento členský štát v nadväznosti na to uvádza, že návrh kráľovského nariadenia, na ktorý poukazovalo počas konania pred podaním žaloby a ktorého nadobudnutie účinnosti sa očakávalo v mesiaci august 2011 uvádza zohľadnenie výsledkov periodických kontrol technického stavu nie starších než dva mesiace, vykonaných v Belgicku alebo v inom členskom štáte, takže neperiodická kontrola pred registráciou na meno iného majiteľa sa obmedzí na skúšku brzd a vizuálnu inšpekciu technického stavu vozidla a bude sa týkať kontrolných bodov uvedených v prílohe II smernice 2009/40 a prílohe 22 kráľovského nariadenia. Predíde sa tak akejkoľvek nadbytočnosti skúšok vykonaných v Belgicku alebo v inom členskom štáte.
- 36 Subsidiárne Belgické kráľovstvo uvádza, že vnútroštátne opatrenie je odôvodnené cieľmi bezpečnosti cestnej premávky, ochrany spotrebiteľa, keď obmedzuje podvody so stáčaním kilometrov, ako aj ochrany životného prostredia, keď prispieva k zníženiu environmentálneho dopadu vozidla prihláseného do premávky. Opatrenie je podľa Belgického kráľovstva takisto primerané.
- 37 Pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, skúška brzdového systému je zvlášť jedinou účinnou metódou na vyhodnotenie stavu opotrebovania súčiastok, ako aj na zaručenie toho, že výkon brzd spĺňa účinné normy. Zachovanie tejto skúšky s vhodným vybavením v novom kráľovskom nariadení prijatom 1. júna 2011 je odôvodnené, lebo závada na tomto systéme môže vzniknúť krátko po poslednej kontrole. Okrem toho, hoci iné opatrenia, aké navrhuje Komisia, umožňujú dosiahnuť cieľ bezpečnosti cestnej premávky za rovnakých podmienok, členský štát musí mať možnosť v rámci svojej právomoci úvahy dosiahnuť tento cieľ prostredníctvom vnútroštátneho opatrenia, ktoré považuje za vhodné.
- 38 Predmetný členský štát tiež zdôrazňuje, že v prípade neexistencie úplnej harmonizácie v oblasti kontrol technického stavu prináleží členským štátom, aby rozhodli o úrovni zabezpečenia bezpečnosti cestnej premávky, pričom zohľadnia požiadavky voľného pohybu tovaru (rozsudok z 27. marca 1984, Komisia/Taliansko, 50/83, Zb. s. 1633, bod 12 a analogicky rozsudok z 13. júla 1994, Komisia/Nemecko, C-131/93, Zb. s. I-3303, bod 16).
- 39 Vo svojej replike Komisia uviedla, že Belgické kráľovstvo tým, že trvá na nevyhnutnosti zachovania skúšky brzd v novom kráľovskom nariadení, implicitne pripúšťa, že duplicita celej kontroly technického stavu nie je ani potrebná, ani primeraná.
- 40 Pokiaľ ide o doplnenia spornej právnej úpravy navrhovanej žalovaným členským štátom, ktoré spočívajú najmä v zachovaní obmedzenej kontroly a ktoré v žiadnom prípade nepostačujú na ukončenie vytýkaného porušovania, Komisia odkazuje na ustálenú judikatúru Súdneho dvora, podľa ktorej nemožno prihliadať na opatrenia, ktoré dotknutý členský štát prijal na splnenie jeho povinností, po podaní žaloby o nesplnenie povinnosti (rozsudky z 1. októbra 1998, Komisia/Španielsko, C-71/97, Zb. s. I-5991, bod 18, a z 8. marca 2001, Komisia/Portugalsko, C-276/98, Zb. s. I-1699, bod 20).

41 Okrem toho aj tvrdenia týkajúce sa potrebnosti a primeranosti duplicity kontroly brzdenia nemôžu podľa Komisie uspieť. Na jednej strane, ak totiž vozidlo pochádza z iného členského štátu, skúška brzdenia bola vykonaná v súlade s prílohou II smernice 2009/40 a platnosť tejto skúšky musí byť uznaná v iných členských štátoch. Pokiaľ však má Belgické kráľovstvo napriek tomu ešte pochybnosti o tom, či skúšky brzdenia vykonané v inom členskom štáte zodpovedajú úrovni bezpečnosti existujúcej v Belgicku, postačovalo by náhodné vyhodnotenie prípadných rozdielov vo výkone brzdenia a skúšok účinnosti medzi Belgickým kráľovstvom a dotknutým členským štátom.

42 Na druhej strane sa táto skúška nezdá potrebná na predchádzanie prípadným novým závadám na brzdovom systéme, pretože tie môžu vzniknúť aj na dovezených vozidlách, ktorých majiteľ sa nemení a pre ktoré takáto kontrola nie je stanovená. Je to tak aj v prípade vozidiel registrovaných v Belgicku, ktorých majiteľ sa nemení a ktoré predstavujú väčšinu vozidiel premávajúcich po belgických cestách.

– Posúdenie Súdny dvorom

43 Hneď na úvod je vhodné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry je potrebné existenciu nesplnenia povinnosti posudzovať v závislosti od situácie, aká bola v členskom štáte ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku (pozri najmä rozsudok z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, už citovaný, bod 64 a citovanú judikatúru). Zmeny, ku ktorým došlo neskôr, nemôže Súdny dvor brať do úvahy (pozri najmä rozsudky z 18. novembra 2004, Komisia/Írsko, C-482/03, neuvyverejnený v Zbierke, bod 11, a zo 4. februára 2010, Komisia/Švédsko, C-185/09, bod 9).

44 Keďže odôvodnené stanovisko Komisie z 8. októbra 2009 bolo Belgickému kráľovstvu doručené 9. októbra 2009 a lehota určená tomuto členskému štátu bola stanovená na dva mesiace od tohto stanoviska, je to dátum 9. december 2009, z ktorého je potrebné vychádzať pri skúmaní existencie alebo neexistencie vytýkaného nesplnenia povinnosti. Preto na kráľovské nariadenie prijaté po tomto dátume nemožno v prejednávanej veci prihliadať.

45 Okrem toho treba poznamenať, že napriek absencii výslovnej zmienky počas písomnej časti konania Komisia vo svojej odpovedi na písomnú otázku položenú Súdny dvorom, ako aj na pojednávaní obmedzila prvý žalobný dôvod svojej žaloby iba na vozidlá registrované v inom členskom štáte, ktorých majiteľ sa mení pri ich preregistrovaní do Belgicka.

46 V prejednávanej veci Komisia vytýka Belgickému kráľovstvu, že si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 34 ZFEÚ, keďže podriaďuje vozidlá, ktoré boli predtým registrované v inom členskom štáte, kontrole technického stavu pred ich registráciou v Belgicku bez zohľadnenia výsledkov kontroly technického stavu uskutočnenej v tomto inom členskom štáte.

47 Súlad uvedených kontrol technického stavu s právom Únie treba najprv skúmať z hľadiska povinností členských štátov vyplývajúcich zo smernice 2009/40, a to pred jeho preskúmaním z hľadiska článku 34 ZFEÚ.

48 Pokiaľ ide o smernicu 2009/40, jej cieľmi, uvedenými v jej odôvodnení 26, sú harmonizácia pravidiel týkajúcich sa kontrol technického stavu, zabránenie narušeniu hospodárskej súťaže medzi dopravcami a zaručenie, že vozidlá sú riadne kontrolované a udržiavané.

49 Napriek právomoci posúdenia členských štátov nemôže byť podľa článku 5 tejto smernice na jej základe schválená právna úprava nezahŕňajúca zásadu uznávania dokumentov vydaných inými členskými štátmi potvrdzujúcich, že kontrola technického stavu bola úspešne absolvovaná, ako sa uvádza v článku 3 ods. 2 uvedenej smernice, a musí sa teda posúdiť s ohľadom na článok 34 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudky z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, už citovaný, body 67 až 71, a z 5. júna 2008, Komisia/Poľsko, už citovaný, body 36 až 42).

- 50 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry sa zákaz opatrení s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu, ktorý je uvedený v článku 34 ZFEÚ, týka každého opatrenia členských štátov, ktoré môže priamo alebo nepriamo, skutočne alebo potenciálne brániť obchodu v rámci Spoločenstva (pozri najmä rozsudky zo 16. novembra 2000, Komisia/Belgicko, už citovaný, bod 16; z 26. októbra 2006, Komisia/Grécko, C-65/05, Zb. s. I-10341, bod 27; z 15. marca 2007, Komisia/Fínsko, C-54/05, Zb. s. I-2473, bod 30; z 24. apríla 2008, Komisia/Luxembursko, C-286/07, bod 27, a zo 6. októbra 2011, Bonnarde, C-443/10, Zb. s. I-9327, bod 26).
- 51 V prejednávanej veci uložením kontroly fyzického stavu vozidiel, pred ich registráciou novým majiteľom, belgické orgány podrobujú tejto kontrole všeobecným a systematickým spôsobom všetky ojazdené vozidlá, ktorých majiteľ sa mení, ktoré boli predtým registrované v iných členských štátoch, a to bez akéhokoľvek zohľadnenia prípadných kontrol už vykonaných týmito štátmi. Preto táto neperiodická kontrola tým, že sa pridáva ku kontrolám technického stavu nedávno vykonaným v iných členských štátoch bez uznania ich výsledku, môže odrádzať niektorých zainteresovaných od kúpy takýchto vozidiel pochádzajúcich z iných členských štátov (pozri analogicky rozsudky z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, už citovaný, bod 73, a z 5. júna 2008, Komisia/Poľsko, už citovaný, bod 44).
- 52 Z toho vyplýva, že požiadavka takejto neperiodickej kontroly technického stavu vozidla pred jeho registráciou na meno nového majiteľa v Belgicku predstavuje opatrenie s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu zakázané článkom 34 ZFEÚ, ibaže by mohol byť objektívne odôvodnený.
- 53 V tejto súvislosti z ustálenej judikatúry vyplýva, že vnútroštátna právna úprava, ktorá predstavuje opatrenie s účinkom rovnocenným množstevným obmedzeniam, môže byť odôvodnená niektorým z dôvodov všeobecného záujmu uvádzaných v článku 36 ZFEÚ alebo imperatívnymi požiadavkami. V jednom aj druhom prípade musí byť vnútroštátne ustanovenie vhodné na zabezpečenie dosiahnutia sledovaného cieľa a nesmie ísť nad rámec toho, čo je na jeho dosiahnutie potrebné (pozri najmä rozsudky z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, už citovaný, bod 75; z 5. júna 2008, Komisia/Poľsko, už citovaný, bod 46, a z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko, C-110/05, Zb. s. I-519, bod 59).
- 54 Rovnako podľa ustálenej judikatúry príslúcha príslušným vnútroštátnym orgánom preukázať, že ich právna úprava zodpovedá kritériám uvedeným v predchádzajúcom bode (pozri v tomto zmysle rozsudky z 10. apríla 2008, Komisia/Portugalsko, C-265/06, Zb. s. I-2245, bod 39; z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, už citovaný, bod 76, a Komisia/Luxembursko, už citovaný, bod 37). Takéto preukázanie možno vykonať iba konkrétne vo vzťahu k okolnostiam prípadu (rozsudok z 8. mája 2003, ATRAL, C-14/02, Zb. s. I-4431, bod 67).
- 55 V tejto súvislosti sa odôvodnenia, ktoré uvádza Belgické kráľovstvo, týkajú potreby zabezpečiť dosiahnutie cieľov ochrany spotrebiteľa a životného prostredia, ako aj cieľa bezpečnosti cestnej premávky, ktoré podľa judikatúry predstavujú naliehavé dôvody všeobecného záujmu, ktoré môžu odôvodňovať prekážku voľného pohybu tovaru (pozri v tomto zmysle rozsudky z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, už citovaný, bod 77; z 10. apríla 2008, Komisia/Portugalsko, už citovaný, bod 38; z 5. júna 2008, Komisia/Poľsko, už citovaný, bod 49, a z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko, už citovaný, bod 60).
- 56 Pokiaľ ide o ochranu spotrebiteľov a životného prostredia, Belgické kráľovstvo uvádza, že niektoré zo skúšok kontroly technického stavu umožňujú obmedziť nebezpečenstvo podvodov so stáčaním kilometrov, ako aj environmentálny dopad vozidla prihláseného do premávky. Nespresňuje však, o aké skúšky ide ani do akej miery tieto skúšky slúžia zabezpečeniu uvedených cieľov.

- 57 Treba teda konštatovať, že Belgické kráľovstvo konkrétne nepreukázalo primeranú povahu kontroly technického stavu, ani jej potrebu na zabezpečenie ochrany spotrebiteľov a životného prostredia. Iba abstraktné odvolanie sa na takéto ciele totiž nepostačuje na odôvodnenie opatrenia, akým je sporná kontrola technického stavu.
- 58 Pokiaľ ide o primeranosť cieľa bezpečnosti cestnej premávky, treba poznamenať, že Belgické kráľovstvo vo svojom vyjadrení k žalobe poukazuje na uvedený cieľ vo vzťahu k zachovaniu kontroly brzdového systému uvádzanej novým kráľovským nariadením, ktoré bolo prijaté 1. júna 2011, ktoré, ako bolo pripomenuté v bode 44 tohto rozsudku, nemožno na účely tejto žaloby zohľadniť. Vo svojej duplike sa Belgické kráľovstvo dovoľáva ochrany bezpečnosti cestnej premávky vo vzťahu ku kontrole technického stavu, teda k všetkým iným kontrolným bodom než skúška brzd, hoci konkrétne spomína iba kontrolu celkového stavu vozidla a overenie mechanických súčiastok. Belgické kráľovstvo uvádza, že premávka vozidla, ktorého technické charakteristiky sú závadné, predstavuje nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky.
- 59 Podľa ustálenej judikatúry v prípade neexistencie ustanovení úplnej harmonizácie na úrovni Únie prináleží členským štátom, aby rozhodli o úrovni, na ktorej zamýšľajú zaručiť bezpečnosť cestnej premávky na svojom území, pričom zohľadnia požiadavky voľného pohybu tovaru vo vnútri Európskej únie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. marca 1984, Komisia/Taliansko, už citovaný, bod 12, ako aj analogicky rozsudky z 13. júla 1994, Komisia/Nemecko, už citovaný, bod 16, a z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko, už citovaný, bod 61).
- 60 Ako však bolo pripomenuté v bode 54 tohto rozsudku, príslušným vnútroštátnym orgánom prislúcha preukázať, že ich právna úprava je vhodná na zabezpečenie dosiahnutia sledovaného cieľa a nejde nad rámec toho, čo je na jeho dosiahnutie potrebné.
- 61 V prejednávanej veci, hoci schopnosť dosiahnuť cieľ bezpečnosti cestnej premávky nebola spochybnená, treba konštatovať, že Belgické kráľovstvo konkrétne nepreukazuje potrebu kontroly technického stavu vozidiel pochádzajúcich z iných členských štátov pri ich preregistrovaní v Belgicku vo vzťahu k sledovanému cieľu. Treba najmä poznamenať, že nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, ktoré predstavuje premávka vozidla so závadnými technickými charakteristikami, môže vzniknúť aj na dovezených vozidlách, ktorých majiteľ sa nemení, pri ktorých takáto kontrola nie je stanovená. Je to tak aj v prípade vozidiel registrovaných v Belgicku, ktorých majiteľ sa nemení a ktoré predstavujú väčšinu vozidiel premávajúcich po belgických cestách.
- 62 Vzhľadom na tieto skutočnosti treba konštatovať, že tým, že Belgické kráľovstvo podriaďuje vozidlá, ktoré boli predtým registrované v inom členskom štáte, kontrole technického stavu pred ich registráciou na meno iného majiteľa bez zohľadnenia výsledkov kontroly technického stavu uskutočnenej v inom členskom štáte, neplní povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 34 ZFEÚ.

O druhom žalobnom dôvode týkajúcom sa povinnosti predložiť osvedčenie o zhode na účel kontroly technického stavu predchádzajúcej registrácii vozidla, ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte

– Argumentácia účastníkov konania

- 63 Podľa Komisie belgická právna úprava, ktorá vyžaduje, aby bolo predložené osvedčenie o zhode vozidla, predtým registrovaného v inom členskom štáte v súlade s predpismi Únie, popri registračnom osvedčení na to, aby toto vozidlo mohlo byť podrobené kontrole technického stavu predchádzajúcej jeho novej registrácii, je v rozpore s článkom 4 smernice 1999/37 a zbavuje zásadu uznávania harmonizovaných registračných osvedčení vydaných inými členskými štátmi jej obsahu.

- 64 Vnútroštátna právna úprava má obmedzujúci účinok na dovoz ojazdených vozidiel do Belgicka, keďže vo väčšine členských štátov k vozidlu nie je vydávané osvedčenie o zhode. Komisia zastáva názor, že toto opatrenie nemôže byť odôvodnené takými dôvodmi, ako je potreba poznať technické charakteristiky vozidla pre vykonávanie politiky bezpečnosti cestnej premávky alebo ochrana spotrebiteľov, najmä proti podvodom alebo krádežiam vozidiel. V každom prípade uvedené opatrenie je neprimerané takýmto cieľom vzhľadom na početné nástroje zavedené na európskej úrovni, ktoré sledujú rovnaké ciele.
- 65 V tejto súvislosti Komisia vo svojej replike, ako aj počas pojednávania pred Súdny dvorom pripomenula, že podľa článku 4 ods. 5 smernice Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 42, s. 1; Mim. vyd. 13/001, s. 144), ktorého obsah prebral článok 8 ods. 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, s. 1), schvaľovací orgán každého členského štátu, ktorý vydáva osvedčenie o zhode, musí poslať schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov kópiu osvedčenia o typovom schválení obsahujúcu technické charakteristiky každého vozidla.
- 66 Okrem toho, keďže riešenie navrhované Belgickým kráľovstvom spočívajúce vo vytvorení informatickej databázy obsahujúcej všetky technické údaje vozidiel, ktorá by robila predloženie osvedčenia o zhode zbytočným, nemôže byť zavedené pred koncom roka 2012, tento členský štát neprispôbil svoju legislatívu v stanovenej lehote a nemôže sa dovolávať vnútornej situácie na odôvodnenie nesplnenia povinností a lehôt vyplývajúcich z predpisov Únie.
- 67 Belgické kráľovstvo zastáva názor, že pokiaľ by táto výhrada bola prípustná, uvedená vnútroštátna právna úprava by bola podľa článku 4 smernice 1999/37 odôvodnená a primeraná. Podľa názoru tohto členského štátu problematika predloženia osvedčenia o zhode prekračuje jednoduchú registráciu vozidiel, keďže všetky technické charakteristiky uvedené v osvedčení o zhode sa neuvádzajú v už existujúcich registračných dokumentoch.
- 68 Belgické kráľovstvo uvádza ako odôvodnenie tie isté tri ciele uvádzané v odpovedi na prvý žalobný dôvod, a to ochrana životného prostredia, ochrana spotrebiteľov, ako aj bezpečnosť cestnej premávky.
- 69 Namietá, že opatrenia, ktoré Komisia uvádza vo svojej žalobe, sú menej obmedzujúce a lepšie prispôbené cieľom, ktoré sleduje predloženie osvedčenia o zhode, než sporná právna úprava. S odkazom na pochybnosti o účinnosti aktuálneho systému výmeny informácií, ktoré vyslovila samotná Komisia pri verejnej konzultácii k registrácii vozidiel v marci 2011, ktorý je systémom navrhovaným zo strany Komisie ako platná alternatíva sporných opatrení a za neexistencie funkčnej databázy dostupnej všetkým príslušným orgánom, zastáva tento členský štát názor, že predloženie osvedčenia o zhode je jediné najpragmatickejšie a najmenej nákladné z riešení pre riadne vykonávanie politik v oblasti životného prostredia a bezpečnosti cestnej premávky.
- 70 Vo svojej replike Komisia zastáva názor, že Belgické kráľovstvo vo svojom liste z 26. januára 2010, ako aj rozšírením obrany odvolávaním sa tiež na článok 36 ZFEÚ uznalo, že požiadavka osvedčenia o zhode môže niektorým spotrebiteľom spôsobiť ťažkosti a predstavuje prekážku voľného pohybu odporujúcu článku 34 ZFEÚ. Napriek tomu a v rozpore s tým, čo uvádza žalovaný členský štát, keď z článku 1 smernice 1999/37 vyvodzuje možnosť výnimky, a teda nie úplnú harmonizáciu, podľa Komisie sa musí toto vnútroštátne opatrenie posudzovať výlučne s ohľadom na článok 4 tejto smernice, ktorý bol predmetom úplnej harmonizácie. Nepripúšťajúc ani výnimku z dôvodu ochrany životného prostredia, Komisia zastáva názor, že tvrdenia uvádzané belgickými orgánmi v tejto súvislosti sú irelevantné.

71 Subsidiárne Komisia zastáva názor, že tvrdenia žalovaného členského štátu týkajúce sa odôvodnenia obmedzenia nie sú presvedčivé. Skutočnosť, že vozidlo už bolo registrované v inom členskom štáte, totiž predpokladá, že príslušné orgány tohto členského štátu konštatovali, že toto vozidlo spĺňalo technické požiadavky uplatniteľné podľa práva Únie. Keďže Belgické kráľovstvo musí byť informované o technických charakteristikách každého vozidla v zmysle výmeny informácií medzi príslušnými orgánmi, všeobecné opatrenie požadovania osvedčenia o zhode nie je ani potrebné, ani primerané. Okrem toho tvrdenie Belgického kráľovstva založené na pochybnostiach o účinnosti aktuálneho systému výmeny informácií nie je relevantné, pretože to nezabavuje členské štáty povinnosti dodržiavať účinné ustanovenia.

72 Vo svojej duplike Belgické kráľovstvo pripomína, že smernica 1999/37 stanovuje možnosť výnimky, pričom poznamenáva, že z článku 1 tejto smernice vyplýva, že tá sa uplatňuje na dokumenty vydávané členskými štátmi pri registrácii vozidiel a že nemá dopad na právo členských štátov používať na prechodnú registráciu vozidiel dokumenty, ktoré nemusia spĺňať požiadavky uvedenej smernice v každom ohľade.

– Posúdenie Súdny dvorom

73 Treba konštatovať, že zo samotného znenia článku 4 smernice 1999/37, ktoré uvádza, že registračné osvedčenie vydané členským štátom podľa vzoru uvedeného v prílohe k tejto smernici musí byť uznané ostatnými členskými štátmi na opätovnú registráciu vozidla v týchto štátoch, vyplýva, že toto ustanovenie neopúšťa členským štátom žiadny priestor pre posúdenie dodržania zásady uznávania osvedčení o registrácii vozidiel.

74 Ako totiž vyplýva z odôvodnení 3, 5 a 6 smernice 1999/37, táto smernica má za cieľ prispieť k voľnému pohybu vozidiel na cestách na území iných členských štátov, pričom stanovuje ako nevyhnutný predpoklad registrácie vozidla, ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte, dokument potvrdzujúci takúto registráciu a technické charakteristiky vozidla s cieľom uľahčiť znovuuvedenie predmetných vozidiel do prevádzky v inom členskom štáte a prispieť tak k správne fungovaniu vnútorného trhu.

75 Súdny dvor už rozhodol, že technické charakteristiky ojazdených vozidiel predtým registrovaných v iných členských štátoch môžu byť určené na základe už existujúcich registračných dokumentov (rozsudok z 5. júna 2008, Komisia/Poľsko, už citovaný, bod 38).

76 Belgické kráľovstvo teda nemôže odôvodňovať systematické požadovanie predloženia osvedčenia o zhode potrebou overiť technické charakteristiky vozidla, na ktoré existuje registračné osvedčenie.

77 Ako to správne poznamenala Komisia, takáto požiadavka zbavuje zásadu uznávania registračných osvedčení vydaných inými členskými štátmi stanovenú v článku 4 smernice 1999/37 jej obsahu.

78 Ako vyplýva z článku 1 druhého odseku smernice 1999/37, členské štáty môžu používať dokumenty, ktoré nezodpovedajú registračnému osvedčeniu stanovenému touto smernicou, iba v prípade prechodnej registrácie.

79 V prejednávanej veci sa Belgické kráľovstvo nemôže dovolávať niektorého z dôvodov všeobecného záujmu uvádzaných v článku 36 ZFEÚ alebo imperatívnych požiadaviek stanovených judikatúrou Súdneho dvora, pretože z vyššie uvedeného vyplýva, že s výnimkou prípadu prechodnej registrácie smernica 1999/37 neumožňuje členským štátom požadovať pri registrácii vozidla predtým registrovaného v inom členskom štáte iný dokument než registračné osvedčenie. Pokiaľ je totiž určitá otázka upravená harmonizovaným spôsobom na úrovni Únie, každé vnútroštátne opatrenie, ktoré sa jej týka, treba posudzovať vo vzťahu k ustanoveniam tohto harmonizačného právneho predpisu a nie vo

vzťahu k ustanoveniam primárneho práva (pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. októbra 1993, Vanacker a Lesage, C-37/92, Zb. s. I-4947, bod 9; z 13. decembra 2001, DaimlerChrysler, C-324/99, Zb. s. I-9897, bod 32, ako aj z 30. apríla 2009, Lidl Magyarország, C-132/08, Zb. s. I-3841, bod 42).

- 80 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba konštatovať, že Belgické kráľovstvo si tým, že systematicky požaduje na účely povinnej kontroly technického stavu vozidla predtým registrovaného v inom členskom štáte pred jeho registráciou v Belgicku okrem predloženia harmonizovaného registračného osvedčenia aj osvedčenie o zhode vozidla, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 4 smernice 1999/37.
- 81 Za týchto okolností treba považovať žalobu, ktorú podala Komisia, za dôvodnú.

O trovách

- 82 Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazať Belgické kráľovstvo na náhradu trov konania a Belgické kráľovstvo nemalo úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ho na náhradu trov konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (druhá komora) rozhodol a vyhlásil:

- 1. Belgické kráľovstvo si tým, že systematicky požaduje na účely povinnej kontroly technického stavu vozidla predtým registrovaného v inom členskom štáte okrem predloženia registračného osvedčenia aj osvedčenie o zhode vozidla, ako aj tým, že podriaďuje takéto vozidlá, ktorých majiteľ sa mení, kontrole technického stavu pred ich registráciou bez zohľadnenia výsledkov kontroly technického stavu uskutočnenej v inom členskom štáte, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 4 smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá, zmenenej a doplnenej smernicou Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006, a z článku 34 ZFEÚ.**
- 2. Belgické kráľovstvo je povinné nahradiť trovy konania.**

Podpisy