

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 5 czerwca 2008 r. (*)

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego – Podatki wewnętrzne – Obowiązek badania technicznego przywożonych pojazdów używanych – Artykuły 28 WE i 30 WE – Dyrektywa 96/96/WE – Uznawanie badań technicznych przeprowadzonych w innych państwach członkowskich

W sprawie C-170/07

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 226 WE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 30 marca 2007 r.,

Komisja Wspólnot Europejskich, reprezentowana przez J. Hottiaux oraz K. Herrmann, działające w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Rzeczypospolitej Polskiej, reprezentowanej przez E. Ośniecką-Tamecką, działającą w charakterze pełnomocnika,

strona pozwana,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: P. Jann, prezes izby, A. Tizzano, M. Ilešič (sprawozdawca), E. Levits i J.J. Kasel, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,

sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Komisja Wspólnot Europejskich wnosi w skardze do Trybunału o stwierdzenie, że poprzez wprowadzenie wymogu pierwszego badania technicznego przywożonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów używanych przed ich pierwszą rejestracją na tym terytorium (zwanego dalej „spornym badaniem technicznym”), wobec braku podobnego wymogu w stosunku do krajowych pojazdów znajdujących się w tych samych okolicznościach, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które ciążyą na niej na mocy art. 28 WE.

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

2 Artykuł 3 ust. 1 i 2 dyrektywy Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. 1997, L 46, s. 1) stanowi:

„1. Państwa członkowskie podejmują takie środki, jakie uznają za niezbędne, w celu umożliwienia wykazania, że pojazd przeszedł badania techniczne z pozytywnym rezultatem, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy.

Środki te są notyfikowane pozostałym państwom członkowskim oraz Komisji.

2. Każde państwo członkowskie uznaje dowód wydany w innym państwie członkowskim świadczący, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego państwa, razem z przyczepą lub naczepą, przeszedł z pozytywnym rezultatem badania techniczne, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy”.

3 Zgodnie z art. 5 dyrektywy 96/96:

„Nie naruszając przepisów zawartych w załącznikach I i II, państwa członkowskie mogą:

- oznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania technicznego oraz, jeżeli jest to wskazane, badania przed rejestracją pojazdu,

[...]

- zwiększyć ilość podzespołów podlegających badaniu,

[...]

- wprowadzić obowiązek specjalnych dodatkowych badań technicznych,

[...]”.

4 Artykuł 4 dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138, s. 57) ma następujące brzmienie:

„Do celów niniejszej dyrektywy świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie jest uznawane przez inne państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim”.

Uregulowania polskie

5 Zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r., nr 108, poz. 908) rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela, starosta – organ posiadający kompetencje między innymi w zakresie rejestracji pojazdów – właściwy ze względu na miejsce jego zamieszkania (siedzibę), wydając dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną, jeżeli jest wymagana. Na mocy art. 72 ust. 1 pkt 4 tej ustawy starosta dokonuje tej rejestracji w szczególności na podstawie zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego rzeczonoego pojazdu, jeżeli jest wymagane.

6 Artykuł 81V wskazanej ustawy stanowi:

„1. Właściciel pojazdu samochodowego [...] jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego.

2. Pierwsze badanie techniczne jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją. Badaniu temu nie podlega nowy pojazd, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji lub decyzja zwalniająca z obowiązku homologacji, z wyjątkiem taksówki osobowej, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych”.

7 Paragraf 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. z 2003 r., nr 227, poz. 2250), zmienionego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 9 listopada 2004 r. (Dz.U. z 2004 r., nr 249, poz. 2499), ustanawia następujące kategorie badań technicznych:

„2.1. Badania techniczne dzieli się na:

- 1) okresowe;
- 2) pierwsze dotyczące:
 - a) pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
 - b) taksówki osobowej,
 - c) pojazdu uprzywilejowanego,
 - d) pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy za granicą (przed rejestracją w kraju),
 - e) nowego pojazdu wyprodukowanego lub importowanego w ilości jednej sztuki rocznie;

[...]

4) dodatkowe – dotyczące pojazdu skierowanego na badanie techniczne przez starostę w celu ustalenia danych pojazdu niezbędnych do jego rejestracji;

[...]

11) dodatkowe – dotyczące pojazdu sprowadzonego z zagranicy i noszącego ślady uszkodzeń lub którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;

[...]”.

8 Paragraf 3 wskazanego rozporządzenia z późniejszymi zmianami określa zakres, odpowiednio, okresowego badania technicznego oraz spornego badania technicznego, stanowiąc, co następuje:

„3.1. Zakres badania technicznego obejmuje, w odniesieniu do badania:

1) okresowego – sprawdzenie i ocenę:

a) prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska,

b) spełniania warunków dodatkowych dla niektórych pojazdów określonych w ustawie i w rozporządzeniu o warunkach technicznych;

[...]

5) pierwszego – dotyczącego pojazdu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 2 lit. d) i e):

a) zakres określony w pkt 1,

b) zakres poszerzony o specjalistyczne badanie, o którym mowa w pkt 13 załącznika nr 1 do rozporządzenia,

c) sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego;

[...]”.

9 Opłaty dotyczące poszczególnych badań określone są w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów (Dz.U. z 2004 r., nr 223, poz. 2261). Opłaty te różnią się w zależności od kategorii danego pojazdu, zakresu badania i sytuacji, w których badanie jest przeprowadzane. W odniesieniu do spornego badania technicznego należna opłata wynosi od 92 PLN do 297 PLN (zdaniem Komisji od 116 PLN do 297 PLN). Natomiast, jeśli chodzi o okresowe badanie techniczne, należna opłata wynosi od 62 PLN do 177 PLN.

10 Ponadto zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Komisję opłata należna za dodatkowe badanie techniczne pojazdu zarządzane przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub naruszenia wymogów ochrony środowiska wynosi 20 PLN (w przypadku określonych usterek technicznych lub badania warunków technicznych), 94 PLN (po wypadku, kolizji drogowej) lub 51 PLN (w przypadku danych technicznych niezgodnych ze stanem faktycznym).

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

11 Komisja, uznając, że polskie ustawodawstwo w przedmiocie rejestracji przywożonych pojazdów używanych, jeśli chodzi o przesłanki uzyskania karty pojazdu związane z pobraniem wysokiej opłaty rejestracyjnej, sporne badanie techniczne oraz wymóg dotyczący uzyskania zaświadczenia o zwolnieniu z podatku VAT, jest niezgodne z art. 28 WE, w dniu 13 lipca 2005 r. wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom, wzywając Rzeczpospolitą Polską do przedstawienia uwag.

12 Rzeczpospolita Polska odpowiedziała na to wezwanie w dniu 13 września 2005 r.

13 Uwzględniając zmiany wprowadzone we wskazanym ustawodawstwie w następstwie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 17 stycznia 2006 r., Komisja wycofała zarzut dotyczący karty pojazdu i uznanej za zbyt wysoką kwoty opłaty rejestracyjnej. Podtrzymała ona natomiast zarzut odnoszący się do spornego badania technicznego.

14 W dniu 4 lipca 2006 r. Komisja wydała uzasadnioną opinię, w której stwierdziła, że ustawodawstwo dotyczące spornego badania technicznego jest niezgodne z art. 28 WE i wezwała Rzeczpospolitą Polską do zastosowania się do tej opinii w terminie dwóch miesięcy od jej otrzymania.

15 W piśmie z dnia 4 września 2006 r. Rzeczpospolita Polska podniosła, że sporne badanie techniczne nie utrudnia przywozu używanych pojazdów.

16 Uznając, że sytuacja pozostaje niezadowolająca, Komisja postanowiła wnieść skargę w niniejszej sprawie.

W przedmiocie skargi

Argumenty stron

17 Komisja twierdzi, że polskie ustawodawstwo dotyczące rejestracji używanych pojazdów nakłada w odniesieniu do rejestracji przywożonych pojazdów używanych dużo bardziej restrykcyjne wymogi niż względem pojazdów krajowych mających takie same cechy, w szczególności jeśli chodzi o konieczność poddania używanego pojazdu spornemu badaniu technicznemu, niezależnie od wyników podobnych badań, którym został poddany pojazd w państwie członkowskim pochodzenia, podczas gdy pojazdy krajowe nie podlegają wskazanemu badaniu, lecz wyłącznie badaniu okresowemu. Tymczasem te dwie kategorie pojazdów znajdują się w identycznej sytuacji.

18 Komisja zarzuca Rzeczypospolitej Polskiej, że nie przewidziała możliwości uznania okresowych badań technicznych przeprowadzonych w innych państwach członkowskich.

19 W związku z tym Komisja uważa, że zaznaczenie w dokumentach rejestracyjnych wydanych w państwie członkowskim pochodzenia przywożonego pojazdu używanego faktu wyrejestrowania danego pojazdu z krajowego rejestru przy jego wywozie nie prowadzi do unieważnienia badań technicznych i innych zaświadczeń o stanie technicznym rzeczonoego pojazdu sporządzonych w tym państwie członkowskim.

20 Zdaniem Komisji, jeżeli ustawodawstwo nakładające obowiązek przeprowadzenia spornego badania technicznego przywożonych pojazdów oraz krajowych pojazdów mających takie same cechy mogłoby być uzasadnione nadrzędnymi wymogami lub względami interesu

ogólnego, takim jak bezpieczeństwo drogowe, ochrona zdrowia i życia ludzi lub ochrona środowiska, to, uwzględniając polskie ustawodawstwo w tym zakresie, nie jest tak w przypadku spornych przepisów. W rzeczywistości wskazane przepisy nie są bowiem konieczne ani proporcjonalne w stosunku do tych celów.

21 W tym względzie Komisja podkreśla, po pierwsze, że cele związane z ochroną zdrowia i życia ludzi oraz bezpieczeństwem drogowym mogą być osiągnięte za pomocą mniej restrykcyjnych środków. W szczególności, odwołując się do wyroku z dnia 15 marca 2007 r. w sprawie C-54/05 Komisja przeciwko Finlandii, Zb.Orz. s. I-2473, pkt 42, parametry techniczne pojazdów używanych zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą mogą być określone na podstawie istniejących już dokumentów rejestracyjnych.

22 Po drugie, Komisja twierdzi, że system taki jak system dodatkowych badań technicznych przewidzianych w odniesieniu do pojazdów krajowych ma właśnie na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska. Taki system, stosowany do pojazdów używanych przywożonych z innych państw członkowskich byłby bardziej proporcjonalny w stosunku do tych celów niż sporne badanie techniczne.

23 Komisja uważa ponadto, że dla zapewnienia proporcjonalności omawianych środków wystarczy przeprowadzenie szybkiego i prostego badania stanu przywożonych używanych pojazdów przed dopuszczeniem ich do ruchu, którego zakres odpowiadałby okresowemu badaniu technicznemu. Takie badanie mogłoby zostać następnie uzupełnione, w razie potrzeby lub w razie wątpliwości, dodatkowymi badaniami technicznymi.

24 Co więcej, Komisja zauważa, że cena spornego badania technicznego jest prawie dwa razy wyższa, a w niektórych przypadkach ponad dwa razy wyższa niż cena okresowych badań technicznych oraz że cena ta nie jest uzasadniona koniecznością określenia rodzaju, podrodzaju, przeznaczenia czy typu pojazdu, potrzebą identyfikacji pojazdów lub walką z przestępczością polegającą na nielegalnym obrocie pojazdami, co jest kolejnym celem, na który powołała się Rzeczpospolita Polska.

25 Zdaniem Komisji omawiane ustawodawstwo stanowi ograniczenie w rozumieniu art. 28 WE, a znacząca ilość używanych pojazdów przywożonych do Polski nie może, sama w sobie, wykluczyć naruszenia tego przepisu.

26 Rzeczpospolita Polska podkreśla fakt, że wspólnotowe przepisy dotyczące ruchu drogowego i bezpieczeństwa drogowego umożliwiają państwom członkowskim rozszerzenie obowiązku i zakresu badań technicznych pojazdów. W tym znaczeniu ustawodawstwo dotyczące spornego badania technicznego, mające na celu ochronę życia i zdrowia

społeczeństwa oraz ochronę środowiska i przyczyniające się również do ograniczenia nielegalnego obrotu pojazdami, jest skutkiem wykorzystania tej możliwości.

27 Wskazane państwo członkowskie dodaje, że uwzględniając niepełną harmonizację w odniesieniu do badań technicznych pojazdów we Wspólnocie Europejskiej, nie można uznać, że pojazdy używane w innym państwie członkowskim znajdują się w sytuacji identycznej jak pojazdy, które zostały poddane okresowemu badaniu technicznemu w Polsce. W odniesieniu do badań technicznych przeprowadzanych w różnych państwach członkowskich i dokumentów wydawanych przy tej okazji – zwłaszcza jeśli chodzi o pojazdy zarejestrowane przed dniem 1 czerwca 2004 r., ostateczną datą na dokonanie transpozycji dyrektywy 1999/37 – nadal utrzymują się różnice. W rezultacie arbitralna dyskryminacja w handlu między państwami członkowskimi nie może wynikać ze spornego badania technicznego.

28 Wspomniane państwo członkowskie podkreśla również, że na podstawie art. 30 WE niektóre ograniczenia swobodnego przepływu towarów są dopuszczalne, jeżeli uzasadnione są względami porządku publicznego.

29 Jeśli chodzi o zastosowanie zasady wzajemnego uznania, wyrażonej w dyrektywie 96/96 i zasady wzajemnego zaufania, na której opiera się ona, oraz argument, podniesiony na tej podstawie przez Komisję, zgodnie z którym jeżeli pojazd został dopuszczony do ruchu w innym państwie członkowskim, powinien być również dopuszczony do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ta ostatnia podkreśla, że należy odróżnić ważność okresowych badań technicznych, które państwo to uznaje, od dopuszczenia po raz pierwszy do ruchu w Polsce. Rzeczpospolita Polska twierdzi również, że stanowisko, którego broni Komisja w odniesieniu do zastosowania wskazanych zasad prowadziłyby do uznania nie tylko okresowego badania technicznego wykonanego w państwie członkowskim dla potrzeb pierwszej rejestracji danego pojazdu w innym państwie członkowskim, ale również okresowych badań technicznych przeprowadzanych w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym dany pojazd jest zarejestrowany. Tymczasem obowiązujące przepisy prawa wspólnotowego nie pozwalają na tak szerokie zastosowanie.

30 Wskazane państwo członkowskie podnosi również, że dyrektywa 96/96 umożliwia zbadanie przestrzegania krajowych wymogów technicznych w odniesieniu do przywożonego pojazdu używanego przed wprowadzeniem go po raz pierwszy do ruchu na terytorium tego państwa z uwagi na fakt, że wymagania dotyczące badania technicznego pojazdów dopuszczonych do ruchu na wskazanym terytorium mają szerszy zakres niż wymagania wynikające z minimalnych kryteriów ustanowionych w tej dyrektywie. Ponadto nałożenie obowiązku automatycznego uznania okresowych badań technicznych przeprowadzonych w innych państwach członkowskich dla potrzeb takiego wprowadzenia po raz pierwszy do ruchu oprócz skutków, jakie wywołałoby w zakresie bezpieczeństwa drogowego, prowadziłyby do braku pewności prawa w odniesieniu do terminów wyznaczonych na przeprowadzenie późniejszych okresowych badań technicznych.

31 W tej sytuacji sporne badanie techniczne jest konieczne, zdaniem Rzeczypospolitej Polskiej, w celu identyfikacji przywożonych pojazdów używanych i sprawdzenia ich stanu, w szczególności wymogów technicznych i obowiązkowego wyposażenia pojazdów w chwili ich rejestracji. Z tego powodu sporne badanie techniczne ma szerszy zakres i jest bardziej szczegółowe niż badanie, któremu poddawane są pojazdy, których stan jest potwierdzony przez dokumenty wydane w Polsce. Sporne badanie techniczne jest zatem środkiem proporcjonalnym w stosunku do założonego celu.

32 Jeśli chodzi o twierdzenie Komisji, zgodnie z którym wystarczające byłoby zastosowanie systemu dodatkowych badań wobec przywożonych używanych pojazdów, Rzeczpospolita Polska podkreśla, że sporne badanie techniczne ma na celu ustalenie stanu pojazdu w szybki i bezpośredni sposób. Tymczasem decyzja starosty o skierowaniu na dodatkowe badanie techniczne opiera się na uzasadnionym przypuszczeniu, że dany pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, narusza wymogi w zakresie ochrony środowiska lub uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne nadwozia lub podwozia, a koszt naprawy nie przekracza 2000 PLN, czyli 500 EUR (gdyż w przeciwnym przypadku obowiązek przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego znajduje zastosowanie automatycznie). Ponadto nic nie stoi na przeszkodzie, aby po spornym badaniu technicznym lub okresowym badaniu technicznym rzeczony pojazd został w poszczególnych przypadkach poddany dodatkowemu badaniu, jeżeli na przykład jego stan pozwala przypuszczać, że nie spełnia on przepisów w zakresie bezpieczeństwa drogowego.

33 Ponadto wskazane państwo członkowskie twierdzi, że procedura rejestracji używanych pojazdów zarejestrowanych wcześniej za granicą taka jak obowiązująca obecnie w Polsce jest dużo prostsza, szybsza i mniej kosztowna niż postępowanie administracyjne mające na celu sprawdzenie dokumentacji technicznej sporządzonej w innym państwie członkowskim. Takie postępowanie wymagałoby bowiem tłumaczenia odpowiednich dokumentów oraz sprawdzenia przedmiotu i zakresu badań technicznych przeprowadzonych za granicą. W związku z tym również sporne badanie techniczne jest nie tylko w pełni uzasadnione, lecz również proporcjonalne do zamierzonego celu. A zatem, stanowiąc najkorzystniejsze rozwiązanie w odniesieniu do takich pojazdów, omawiane polskie przepisy byłyby zgodne z wytycznymi, które w odniesieniu do krajowych postępowań administracyjnych sformułował Trybunał w wyroku z dnia 22 stycznia 2002 r. w sprawie C-390/99 Canal Satélite Digital, Rec. s. I-607, pkt 43.

34 Wskazane państwo członkowskie dodaje, że nie można w racjonalny sposób uznać, że rzeczony przepis stanowi przeszkodę w handlu między państwami członkowskimi w zakresie, w jakim po trzech latach ich stosowania nie ma żadnego empirycznego dowodu, że mają ograniczające działanie.

Ocena Trybunału

35 Zgodność z prawem wspólnotowym spornego badania technicznego obowiązkowego przy rejestracji w Polsce używanego pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim powinna być zbadana przede wszystkim w świetle zobowiązań państw członkowskich wynikających z dyrektywy 96/96, a następnie w świetle art. 28 WE.

36 Jeśli chodzi na wstępie o dyrektywę 96/96, ma ona na celu, zgodnie z jej motywem 33, osiągnięcie harmonizacji zasad dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego, uniknięcie zniekształcenia konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi oraz zapewnienie, że pojazdy będą prawidłowo sprawdzane i eksploatowane.

37 Podczas gdy art. 3 ust. 1 dyrektywy 96/96 pozostawia państwom członkowskim pewien zakres swobodnego uznania w odniesieniu do dowodu wykazującego, że pojazd przeszedł z pozytywnym rezultatem badanie techniczne odpowiadające wymogom tej dyrektywy, to art. 3 ust. 2 wymaga jednak, aby państwa te uznały taki dowód wydany w innym państwie członkowskim. Niemniej jednak art. 5 wskazanej dyrektywy wymienia dodatkowe badania i wymogi, które państwo członkowskie może zastosować oprócz tych określonych w załącznikach I i II do tej dyrektywy, o ile badania te nie są już objęte wspomnianym dowodem (zob. podobnie wyrok z dnia 20 września 2007 r. w sprawie C-297/05 Komisja przeciwko Niderlandom, Zb.Orz. s. I-7467, pkt 68).

38 Ponadto należy podkreślić, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału parametry techniczne używanych pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim mogą być określone na podstawie istniejących już dokumentów rejestracyjnych (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Finlandii, pkt 42).

39 Nawet jeśli mogą występować różnice w odniesieniu do badania technicznego przeprowadzonego przy okazji rejestracji pojazdów w różnych państwach członkowskich oraz dokumentów wydawanych w wyniku takiego badania będących dowodem, że pojazdy przeszły badanie z pozytywnym rezultatem, państwo członkowskie nie może obejść obowiązku wzajemnego uznania wspomnianych dokumentów, wynikającego z dyrektywy 96/96, pomijając całkowicie badania techniczne przeprowadzone już w innych państwach członkowskich i zaświadczenia dotyczące stanu technicznego przywożonych pojazdów używanych, które zostały w tych państwach wydane.

40 W niniejszym przypadku nie ulega wątpliwości, że omawiane polskie przepisy nie przewidują możliwości uznania w Polsce okresowych badań technicznych, którym zostały poddane w innych państwach członkowskich przywożone pojazdy używane, lub początkowych okresów wolnych od badań, z których korzystają rzeczony pojazdy jako

pojazdy nowe w tych innych państwach członkowskich, co wynika automatycznie z obowiązku poddania tych pojazdów spornemu badaniu technicznemu przed ich rejestracją w Polsce.

41 W rezultacie badanie to nie może być uznane za zgodne z prawem na podstawie dyrektywy 96/96, ponieważ wbrew temu, co stanowi art. 3 ust. 2 tej dyrektywy, nie uwzględnia zasady uznawania dokumentów sporządzonych przez inne państwa członkowskie zaświadczających, że wykonane badanie techniczne zakończyło się pozytywnym rezultatem (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Niderlandom, pkt 70).

42 Należy następnie zbadać zgodność spornego badania technicznego w świetle art. 28 WE, sprawdzając, czy obowiązek poddania używanych pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim badaniu technicznemu przed zarejestrowaniem ich w Polsce stanowi, zakazany w tym przepisie, środek o skutku równoważnym z ograniczeniami ilościowymi w przywozie.

43 Zgodnie z orzecnictwem Trybunału zakaz takich środków ustanowiony w art. 28 WE dotyczy wszelkich przepisów państw członkowskich mogących bezpośrednio lub pośrednio, rzeczywiście lub potencjalnie, utrudniać handel wewnątrz Wspólnoty (zob. podobnie wyroki: z dnia 16 listopada 2000 r. w sprawie C-217/99 Komisja przeciwko Belgii, Rec. s. I-10251, pkt 16; z dnia 26 października 2006 r. w sprawie C-65/05 Komisja przeciwko Grecji, Zb.Orz. s. I-10341, pkt 27, ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Finlandii, pkt 30). Zatem już sama okoliczność zniechęcania importera do wprowadzenia lub sprzedaży omawianych produktów do danego państwa członkowskiego stanowi dla niego utrudnienie w swobodnym przepływie towarów (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Belgii, pkt 18, wyrok z dnia 7 czerwca 2007 r. w sprawie C-254/05 Komisja przeciwko Belgii, Zb.Orz. s. I-4269, pkt 30).

44 Tymczasem obowiązek spornego badania technicznego jest nałożony w sposób ogólny i systematyczny na wszystkie pojazdy zarejestrowane uprzednio w innych państwach członkowskich, z całkowitym pominięciem ewentualnych badań przeprowadzonych już w tych państwach. Zatem badanie to, jako że nakłada się na badania techniczne dokonane w innych państwach członkowskich, nie uznając ich wyników, może zniechęcać niektórych zainteresowanych do przywozu do Polski używanych pojazdów, zarejestrowanych uprzednio w innych państwach członkowskich (zob. analogicznie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Niderlandom, pkt 73).

45 Takie badanie stanowi w związku z tym ograniczenie w swobodnym przepływie towarów, zakazane w art. 28 WE.

46 Jednakże z utrwalonego orzecznictwa wynika, że uregulowania krajowe, które stanowią środek o skutku równoważnym z ograniczeniami ilościowymi, mogą być uzasadnione jednym ze względów interesu ogólnego, wyliczonych w art. 30 WE, lub wymogami nadrzędnymi. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku krajowy przepis musi być odpowiedni dla zapewnienia realizacji założonego celu i nie wykraczać poza to, co niezbędne do jego osiągnięcia (zob. w szczególności ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Finlandii, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo oraz ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Niderlandom, pkt 75 i przytoczone tam orzecznictwo).

47 W tym zakresie do zainteresowanego państwa członkowskiego należy wykazanie, po pierwsze, że dane uregulowania są niezbędne do realizacji co najmniej jednego z celów wymienionych w art. 30 WE lub wymogów nadrzędnych, a po drugie, że wspomniane uregulowania są zgodne z zasadą proporcjonalności (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Finlandii, pkt 39 oraz ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Niderlandom, pkt 76 i przytoczone tam orzecznictwo).

48 W tym zakresie Rzeczpospolita Polska twierdzi, że sporne badanie techniczne ma na celu sprawdzenie wymogów technicznych i obowiązkowego wyposażenia przywożonego pojazdu używanego oraz stwierdzenie, że stan techniczny tego pojazdu jest zadowalający w chwili jego rejestracji w Polsce i że badanie to, uwzględniając również jego cenę, jest środkiem proporcjonalnym do zamierzonych celów, jakimi są zagwarantowanie bezpieczeństwa drogowego, ochrona środowiska i zwalczanie nielegalnego obrotu pojazdami.

49 Nie ulega wątpliwości, że bezpieczeństwo drogowe, ochrona środowiska oraz zwalczanie przestępczości należą do nadrzędnych względów interesu ogólnego, które mogą stanowić uzasadnienie dla utrudnienia w swobodnym przepływie towarów (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Niderlandom, pkt 77 oraz wyrok z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie C-265/06 Komisja przeciwko Portugalii, dotychczas nieopublikowany w Zbiorze, pkt 38).

50 Jeśli chodzi w szczególności o proporcjonalność spornego badania technicznego w świetle tych celów, Rzeczpospolita Polska uzasadnia tę proporcjonalność charakterem kontroli technicznych, którym podlegają przywożone pojazdy używane. Dla wykazania, że sporne badanie techniczne ma prosty i proporcjonalny charakter, wskazane państwo członkowskie porównuje omawiane badanie zarówno z proponowanym przez Komisję badaniem łączonym, które obejmuje okresowe badanie techniczne i następujące po nim dodatkowe badanie techniczne, jak i postępowaniem administracyjnym dotyczącym uznawania dokumentów sporządzonych w innych państwach członkowskich, które to rozwiązanie jest zdaniem tego państwa członkowskiego dłuższe i bardziej kosztowne niż sporne badanie techniczne.

51 Nie można zgodzić się z tym argumentem, należy bowiem stwierdzić, że podobny rezultat, jeśli chodzi o zagwarantowanie bezpieczeństwa drogowego, ochronę środowiska i zwalczanie nielegalnego obrotu pojazdami, mógłby zostać osiągnięty za pomocą mniej ograniczających środków, takich jak uznawanie dowodów wydanych przez inne państwo członkowskie i stwierdzających, że pojazd zarejestrowany wcześniej w tym państwie przeszedł z pozytywnym rezultatem okresowe badanie techniczne, w połączeniu ze współpracą polskiej administracji celnej z jej odpowiednikami w innych państwach członkowskich w zakresie ewentualnych brakujących danych (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Niderlandom, pkt 79).

52 W świetle powyższych uwag należy stwierdzić, że wprowadzając przed rejestracją w Polsce wymóg badania technicznego w stosunku do przywożonych pojazdów używanych zarejestrowanych uprzednio w innych państwach członkowskich Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które ciążyą na niej na mocy art. 28 WE.

W przedmiocie kosztów

53 Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja wniosła o obciążenie Rzeczypospolitej Polskiej kosztami postępowania, a Rzeczpospolita Polska przegrała sprawę, należy obciążyć ją kosztami postępowania.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

1) Wprowadzając przed rejestracją w Polsce wymóg badania technicznego w stosunku do przywożonych pojazdów używanych zarejestrowanych uprzednio w innych państwach członkowskich, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą na mocy art. 28 WE.

2) Rzeczpospolita Polska zostaje obciążona kosztami postępowania.

Podpisy

* Język postępowania: polski.