

3. W przypadku odpowiedzi twierdzących na oba powyższe pytania: Czy uwaga dodatkowa 5b) do działu 20 Nomenklatury Scalonej jest ważna?

(¹) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1810/2004 z dnia 7 września 2004 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 327, str. 1).

Skarga wniesiona w dniu 26 listopada 2007 r. — Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Austrii

(Sprawa C-524/07)

(2008/C 37/14)

Język postępowania: niemiecki

Strony

Strona skarżąca: Komisja Wspólnot Europejskich (Przedstawiciel: B. Schima, pełnomocnik)

Strona pozwana: Republika Austrii

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie, że nie dopuszczając co do zasady rejestracji starszych, używanych pojazdów przywożonych, wcześniej zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, które jednak nie spełniają określonych przepisów austriackich dotyczących ochrony przed emisją spalin i hałasem, pomimo że zarejestrowane w Austrii pojazdy o takiej samej konstrukcji są przy nowej rejestracji zwolnione z tych wymogów, Republika Austrii uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 28 WE i art. 30 WE
- obciążenie Republiki Austrii kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Zgodnie z art. 28 WE ograniczenia ilościowe w przywozie oraz wszelkie środki o skutku równoważnym są zakazane między państwami członkowskimi. Środkami o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych są przy tym wszelkie uregulowania państw członkowskich mogące bezpośrednio lub pośrednio, rzeczywiście lub potencjalnie, utrudnić handel wewnątrz Wspólnoty.

Zgodnie z przepisami austriackiej ustawy o pojazdach mechanicznych, nie dokonuje się co do zasady rejestracji starszych, używanych pojazdów przywożonych, które były zarejestrowane w innym państwie członkowskim, jednak nie spełniają określonych przepisów austriackich dotyczących ochrony przed emisją

spalin i hałasem, pomimo że zarejestrowane w Austrii pojazdy o takiej samej konstrukcji są przy nowej rejestracji zwolnione z tych wymogów. W związku z tym Republika Austrii uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 28 WE i art. 30 WE.

Regulacja krajowa, która uzależnia dokonanie pierwszej w tym kraju rejestracji pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim od spełnienia określonych norm hałasu i emisji spalin, które są bardziej restrykcyjne od przepisów wtórnego prawa wspólnotowego może bowiem ograniczyć handel wewnątrz Wspólnoty. Ponadto, to ograniczenie handlu jest dyskryminujące dla produktów zagranicznych, ponieważ bardziej restrykcyjne normy nie mają zastosowania do używanych pojazdów krajowych rejestrowanych ponownie po zmianie właściciela. Austriackie przepisy nie przewidują również wycofania z ruchu zarejestrowanych pojazdów, gdy nie spełniają one norm emisji spalin lub hałasu stosowanych przy indywidualnych pozwoleniach w przypadku pojazdów przywożonych.

Zastosowanie przepisów traktatu dotyczących swobodnego przepływu towarów nie jest w niniejszej sprawie wyłączone na mocy przepisów szczególnych. Po pierwsze, przepisy dyrektyw 93/59/EWG i 92/97/EWG ustanawiające określone standardy emisji i poziomy hałasu, do których odsyła austriackie prawo w zakresie sankcjonowanych norm nie mają zastosowania do pojazdów, które były użytkowane w danym państwie członkowskim przed datami określonymi w tych dyrektywach. Po drugie, brak jest możliwości zastosowania pkt 1 załącznika II do Porozumienia o EOG dla celów oceny stanów faktycznych — takich jak przywóz pojazdu mechanicznego z innego państwa członkowskiego do Austrii w momencie, w którym zarówno Austria jak i to inne państwo członkowskie należą do Wspólnoty — które są objęte wyłącznie prawem wspólnotowym.

Ograniczenia przepływu towarów wewnątrz Wspólnoty mogą zostać uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego wymienionymi w art. 30 WE lub innego rodzaju. Zastosowane regulacje muszą być przy tym celowe, konieczne i proporcjonalne, a ograniczenia nie mogą stanowić środka do arbitralnej dyskryminacji ani ukrytego ograniczenia handlu między państwami członkowskimi.

Dla omawianego ograniczenia handlu brak jest jednak takiego uzasadnienia. Nie można bowiem uzasadnić odmowy rejestracji przywożonych pojazdów względami ochrony zdrowia i środowiska, gdy nie odmawia się z tych samych względów ponownej rejestracji używanych pojazdów o tej samej konstrukcji, które były już w tym kraju zarejestrowane. Ponadto, zdaniem Komisji istnieje możliwość skorzystania z mniej restrykcyjnych środków aby zapewnić przejście do użytkowania pojazdów o bardziej korzystnych poziomach emisji spalin i hałasu. Jednak realizacja celów ochrony zdrowia i środowiska obciążająca wyłącznie pojazdy przywożone jest niezgodna z zasadami swobodnego przepływu towarów.