

**Skarga wniesiona w dniu 30 marca 2007 r. — Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej**

(Sprawa C-170/07)

(2007/C 183/26)

Język postępowania: polski

**Strony**

Strona skarżąca: Komisja Wspólnot Europejskich (przedstawiciele: J. Hottiaux, K. Herrmann, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Rzeczpospolita Polska

**Żądania strony skarżącej**

- stwierdzenie, że poprzez wprowadzenie wymogu badań technicznych importowanych pojazdów używanych przed ich rejestracją, wobec braku takiego wymogu w stosunku do krajowych pojazdów znajdujących się w tych samych okolicznościach, Rzeczpospolita Polska nie dopełniła obowiązków spoczywających na niej na mocy art. 28 WE;
- obciążenie Rzeczypospolitej Polskiej kosztami postępowania.

**Zarzuty i główne argumenty**

Artykuł 28 WE zakazuje ograniczeń ilościowych w imporcie między Państwami Członkowskimi oraz wszelkich środków o charakterze równoważnym. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału, w przypadku braku harmonizacji: „wszelkie przepisy handlowe ustanowione przez państwo członkowskie, które mogą bezpośrednio lub pośrednio, rzeczywiście lub potencjalnie utrudniać handel wewnątrzspółnotowy, należy uznać za środki o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych”.

Środek o skutku równoważnym do ograniczenia ilościowego stanowi naruszenie art. 28 WE, o ile nie jest usprawiedliwiony na podstawie art. 30 WE, lub zgodnie z orzecznictwem Trybunału, obowiązkowymi wymogami nałożonymi w ogólnym interesie publicznym.

Polska ustawa „Prawo o ruchu drogowym” nakłada obowiązek przeprowadzenia badań technicznych przed pierwszą rejestracją pojazdów w Polsce. Ponieważ nowe samochody są zwolnione z tego obowiązku, w praktyce tylko samochody używane sprowadzane z innych państw członkowskich podlegają obowiązkowym badaniom technicznym przed ich rejestracją w Polsce. W konsekwencji, wymóg ten stanowi środek dyskryminujący pojazdy sprowadzane z innych państw członkowskich wobec pojazdów krajowych. Ponadto, powyższy wniosek jest poparty faktem, iż władze polskie pobierają za przeprowadzane badania techniczne znaczącą opłatę, która jest prawie dwa razy wyższa od opłaty za badanie okresowe pojazdu krajowego tej samej kategorii. W opinii Komisji władze polskie nie przedstawiły słusznego uzasadnienia dla takiego rozróżnienia. W świetle

utrwalonego orzecznictwa przepisy krajowe, które nakładają dodatkowe koszty na towary importowane w porównaniu z podobnymi towarami krajowymi, stanowią ograniczenie dla handlu wewnątrzspółnotowego w rozumieniu art. 28 WE.

Aby usprawiedliwić taki środek, państwo członkowskie musi udowodnić, że jest on konieczny i proporcjonalny do celu. Zgodnie z art. 30 WE taki środek nie może stanowić środka arbitralnej dyskryminacji ani ukrytego ograniczenia w handlu między państwami członkowskimi.

Pod tym względem, Komisja uznaje, że okoliczność używania pojazdu na drogach publicznych od momentu ostatnich okresowych badań technicznych może uzasadniać, ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzkiego, kontrolę przeprowadzaną w momencie rejestracji pojazdu i stwierdzającą, że pojazd nie uczestniczył w wypadku i jest w dobrym stanie technicznym. Państwa członkowskie mogą zatem poddawać pojazdy badaniom technicznym przed rejestracją, pod warunkiem jednak, że wymóg taki nie stanowi arbitralnej dyskryminacji, tzn. dotyczy zarówno pojazdów sprowadzanych z innych państw członkowskich, jak i pojazdów krajowych, znajdujących się w podobnej sytuacji. Jeśli jednak przepisy prawa krajowego nie wymagają badań technicznych dla pojazdów krajowych zgłaszanych do rejestracji w tych samych okolicznościach co pojazdy sprowadzane z innych państw członkowskich, to przepisy takie należy uznać za dyskryminujące w sposób arbitralny.

Ponadto Komisja stoi na stanowisku, że polskie przepisy ograniczające handel wewnątrzspółnotowy nie mogą być usprawiedliwione ochroną zdrowia i życia ludzi, gdyż nie spełniają wymogów konieczności i proporcjonalności.

Po pierwsze, jeśli pojazd przeszedł badania stanu technicznego w jednym z państw członkowskich, zasada równoważności i wzajemnego uznania wynikająca z art. 3 ust. 2 dyrektywy Rady 96/96/WE zobowiązuje wszystkie państwa członkowskie do uznawania zaświadczenia wydanego na taką okoliczność, tak, jakby państwa te same je wydały. Komisja musi odrzucić argument władz polskich dotyczący nieważności okresowych badań technicznych dokonanych w innym państwie członkowskim. Zdaniem Komisji, zaznaczenie w dokumentach rejestracyjnych faktu wyrejstrowania pojazdu, nie ma na celu unieważnienia wszelkich badań technicznych i innych zaświadczeń o stanie technicznym pojazdu, co więcej, wyrejstrowanie pojazdu nie ma nic wspólnego z jego stanem technicznym. Po drugie, kontrola selekcyjna byłaby bardziej proporcjonalna do ochrony bezpieczeństwa na drogach, gdyż dotyczyłaby jedynie tych pojazdów sprowadzanych z innych państw członkowskich, co do których istnieje uzasadnione przypuszczenie, że stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa na drogach lub dla środowiska. Po trzecie, Komisja nie podziela argumentu rządu polskiego, zgodnie z którym badania techniczne są konieczne ze względu na identyfikację pojazdów i walkę z przestępczością. Zdaniem Komisji przeprowadzanie szczegółowych badań technicznych,

których koszt przekracza prawie dwukrotnie koszt okresowych badań technicznych nie jest konieczne dla określenia rodzaju, podrodzaju, przeznaczenia czy typu pojazdu. Informacje te zazwyczaj figurują już w dokumentach pojazdu, które są przedkładane polskim organom rejestracyjnym. Po czwarte, Komisja odrzuca argument władz polskich dotyczący Konwencji Wiedeńskiej. Zdaniem Komisji, brak odpowiednich uregulowań na poziomie międzynarodowym, nie ma żadnego wpływu na zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej względem Wspólnoty.

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Sozialgericht Stuttgart (Niemcy) w dniu 2 maja 2007 r. — Krystyna Zablocka-Weyhermüller przeciwko Land Baden-Württemberg**

(Sprawa C-221/07)

(2007/C 183/27)

*Język postępowania: niemiecki*

#### Sąd krajowy

Sozialgericht Stuttgart (Niemcy).

#### Strony w postępowaniu przed sądem krajowym

*Strona skarżąca:* Krystyna Zablocka-Weyhermüller.

*Strona pozwana:* Land Baden-Württemberg.

#### Pytanie prejudycjalne

Czy obowiązujące w prawie niemieckim ograniczenia socjalnych świadczeń odszkodowawczych w rozumieniu § 64e Bundesversorgungsgesetz („BVG”) w odniesieniu do osób uprawnionych do świadczeń na rzecz ofiar działań wojennych, mających miejsce zamieszkania lub stałe miejsce pobytu w Polsce, jako nowym państwie członkowskim Unii Europejskiej, są zgodne z prawem wspólnotowym wyższej rangi, w szczególności z punktu widzenia swobody przepływu osób.

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgerichts Landau/Isar (Niemcy) w dniu 7 maja 2007 r. — postępowanie karne przeciwko Rainerowi Güntherowi Mögingerowi**

(Sprawa C-225/07)

(2007/C 183/28)

*Język postępowania: niemiecki*

#### Sąd krajowy

Amtsgerichts Landau/Isar

#### Strona w postępowaniu karnym przed sądem krajowym

Rainer Günther Möginger

#### Pytania prejudycjalne

1. Czy wykładni art. 1 ust. 2, art. 7 ust. 1 lit. b), art. 8 ust. 2 i 4 oraz art. 9 dyrektywy Rady 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (<sup>1</sup>) zmienionej dyrektywą Rady 97/26/WE z dnia 2 czerwca 1997 r. (zwaną dalej „dyrektywą”) należy dokonywać w taki sposób, że:

państwo członkowskie nie może odmówić uznania prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie, nawet gdy wobec jego posiadacza zastosowano w tym pierwszym państwie członkowskim środek polegający na wycofaniu lub unieważnieniu uprawnień do kierowania pojazdem wydanych przez to państwo członkowskie, i gdy nie wygasł jeszcze - przed dniem wydania prawa jazdy przez to drugie państwo członkowskie - tymczasowy zakaz uzyskania nowego prawa jazdy, towarzyszący temu środkowi?

2. W razie odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie:

czy wykładni dyrektywy należy dokonywać w ten sposób, że zezwala ona sądom i organom władzy publicznej pierwszego państwa członkowskiego na odrzucenie zasady wzajemnego uznawania gdy, jak w niniejszej sprawie, zakazano posiadaczowi prawa jazdy, z uwagi na nadużycie prawa, powoływać się na uprawnienia do kierowania pojazdem nabyte w innym państwie członkowskim UE, w szczególności gdy ogólna ocena obiektywnych okoliczności wskazuje na to, że pomimo formalnego przestrzegania warunków przewidzianych przez uregulowania wspólnotowe, cel przepisów dyrektywy nie został osiągnięty i gdy istnienie element subiektywny polegający na zamiarze uzyskania korzyści z uregulowań wspólnotowych w formie uznania uprawnień do kierowania pojazdem nabytych w innym państwie członkowskim UE, poprzez dowolne tworzenie warunków dla ich uzyskania,