A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2019. január 24.*

„Előzetes döntéshozatal – 1999/37/EK irányelv – A járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányok – Hiányosságok a forgalmi engedélyekben – Kölcsönös elismerés – 2007/46/EK irányelv – A műszaki követelmények európai uniós szintű harmonizációját megelőzően gyártott járművek – A jármű műszaki jellemzőit befolyásoló módosítások”

A C-326/17. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Raad van State (államtanács, Hollandia) a Bírósághoz 2017. május 31-én érkezett, 2017. május 24-i határozatával terjesztett elő

a **Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)**

és

X,

Y,

valamint

X,

Y

és

a **Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)**,

továbbá

a **Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)**

és

Z

között folyamatban lévő eljárásban,

* Az eljárás nyelvei: angol és holland.

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: T. von Danwitz, a hetedik tanács elnöke, a negyedik tanács elnökeként eljárva, K. Jürimäe, C. Lycourgos, Juhász E. (előadó) és C. Vajda bírák,

főtanácsnok: N. Wahl,

hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2018. június 7-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) képviseletében C. B. J. Maenhout, meghatalmazotti minőségben, segítője: M. van Heezik advocaat,

– X és Y képviseletében C. B. Krol Dobrov, megbízotti minőségben,

– Z képviseletében S. J. C. van Keulen advocaat,

– a holland kormány képviseletében M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen és P. Huurnink, meghatalmazotti minőségben,

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: F. Meloncelli avvocato dello Stato,

– a norvég kormány képviseletében R. Nordeide és C. Anker, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében M. Huttunen, A. Nijenhuis és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2018. szeptember 20-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelv (HL 1999. L 138., 57. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 351. o.), továbbá a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.) rendelkezéseinek értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az egyrészt a Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (a közúti közlekedési szolgálat igazgatósága, Hollandia; a továbbiakban: RDW) és X, valamint Y között, másrészt pedig ez utóbbiak és az RDW között, továbbá az RDW és Z között annak tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, hogy az RDW megtagadta a más tagállamok által kiállított, járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányok elismerését, illetve e járművek Hollandiában történő nyilvántartásba vételét.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 70/156 irányelv

3 Az 1992. június 18-i 92/53/EGK tanácsi irányelvvel (HL 1992. L 225., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 11. kötet, 205. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv (HL 1970. L 42., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 44. o.; a továbbiakban: 70/156 irányelv) „Fogalommeghatározások” című 2. cikke előírja:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

[…]

– »jármű«: *a vasúti járművek, mezőgazdasági- és erdészeti vontatók és minden mozgó munkagép kivételével az összes, a közúti forgalomban való részvételre szánt, kész vagy nem teljesen elkészült, legalább négy kerékkel rendelkező és 25 km/h legnagyobb tervezési sebességű gépjármű, valamint pótkocsija*,

[…]”

Az 1999/37 irányelv

4 Az 1999/37 irányelv (3)–(6) és (9) preambulumbekezdése kimondja:

„(3) […] a forgalmi engedély formájának és tartalmának összehangolása elősegíti annak érthetőségét, és ezzel előmozdítja az egy tagállamban nyilvántartásba vett járművek szabad mozgását a más tagállamok területén lévő utakon;

(4) […] a forgalmi engedély tartalmának lehetővé kell tennie annak ellenőrzését, hogy a vezetői engedélyekről szóló, 1991. július 29-i 91/439/EGK tanácsi irányelv [(HL 1991. L 237., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 317. o.)] alapján kiállított vezetői engedély jogosultja csak olyan kategóriájú járművet vezet, amelyre engedélye van; mivel az ilyen ellenőrzés hozzájárul a közúti közlekedés biztonságához;

(5) […] egy másik tagállamban már nyilvántartásba vett jármű nyilvántartásba vételének előfeltételeként mindegyik tagállam megkövetel egy dokumentumot, amely igazolja e nyilvántartásba vételt és a jármű műszaki jellemzőit;

(6) […] mivel a forgalmi engedélyek összehangolása elősegíti a korábban már egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek újbóli üzembeállítását [helyesen: forgalomba helyezését], és hozzájárul a belső piac megfelelő működéséhez;

[…]

(9) […] ezeknek a sajátosan a csalás és a lopott járművek illegális kereskedelmének leküzdését célzó ellenőrzéseknek a megkönnyítése érdekében helyénvaló hatékony információcserén alapuló szoros együttműködést létesíteni a tagállamok között”.

5 Ezen irányelv 1. cikke ekképp rendelkezik:

„Ezt az irányelvet a tagállamokban a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódóan kiadott okmányokra kell alkalmazni.

Az irányelv nem sérti a tagállamoknak azt a jogát, hogy járművek ideiglenes nyilvántartásba vételéhez olyan okmányokat használjanak, amelyek nem minden szempontból felelnek meg az irányelv követelményeinek.”

6 Az említett irányelv 2. cikke előírja:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

a) a »jármű« az a jármű, amelyet a [70/156/EGK irányelv] 2. cikke, és a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról szóló, 1992. június 30-i 92/61/EGK tanácsi irányelv [(HL 1992. L 225., 72. o.)] 1. cikke meghatároz;

b) a »nyilvántartásba vétel« egy járműnek a közúti közlekedésben való részvétel céljára történő forgalomba helyezésének hatósági engedélyezése, beleértve a jármű azonosítását és egy rendszám néven ismert sorszám kiadását;

c) a »forgalmi engedély« az az okmány, amely bizonyítja, hogy a járművet egy tagállamban nyilvántartásba vették;

d) a »forgalmi engedély jogosultja« az a személy, akinek a nevére egy járművet nyilvántartásba vesznek.”

7 Az 1999/37 irányelv 3. cikke a következőképpen fogalmaz:

„(1) A tagállamok azokra a járművekre adnak ki forgalmi engedélyt, amelyek nyilvántartásba vétele a nemzeti jogszabályok alapján kötelező. A forgalmi engedély vagy az I. mellékletnek megfelelően egyetlen részből vagy az I. és II. mellékletnek megfelelően két részből áll.

A tagállamok felhatalmazhatják az általuk e célból kijelölt szerveket, különösen a gyártókat a forgalmi engedély műszaki részeinek kitöltésére.

(2) Ha új forgalmi engedélyt adnak ki egy olyan járműre, amelyet már ennek az irányelvnek a bevezetése előtt nyilvántartásba vettek, a tagállamok az ebben az irányelvben meghatározott engedélymintát használják, és a benne szereplő részletek közül azokra szorítkozhatnak, amelyekre a megkívánt adatok rendelkezésre állnak.

(3) A forgalmi engedélyekben az I. és II. mellékletnek megfelelően szereplő adatokat az ezekben a mellékletekben megadott, harmonizált közösségi kódokkal tüntetik fel.”

8 Ezen irányelv 4. cikke ekképp rendelkezik:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában az egyik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt a többi tagállam elismeri a nemzetközi közlekedésben részt vevő jármű azonosításához vagy a járműnek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vételéhez.”

9 Az említett irányelv 8. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2004. június 1-jéig megfeleljenek.

A 2007/46 irányelv

10 A 2007/46 irányelv „Tárgy” című 1. cikke előírja:

„Ez az irányelv egy olyan harmonizált keretet hoz létre, amely a hatálya alá tartozó valamennyi új járműnek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmaz az [Európai Unión] belül történő nyilvántartásba vételük, értékesítésük és forgalomba helyezésük megkönnyítése érdekében.

[…]”

11 Ezen irányelv 2. cikke, amely az irányelv „[h]atályára” vonatkozik, (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„Ezt az irányelvet a közúti forgalomban való részvételre egy vagy több lépcsőben tervezett és gyártott járművek, valamint az ilyen járművekhez tervezett és gyártott rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek típusjóváhagyására kell alkalmazni.

Az irányelvet az ilyen járművek egyedi jóváhagyására is alkalmazni kell.

Ezt az irányelvet a hatálya alá tartozó járművekhez szánt részekre és berendezésekre is alkalmazni kell.”

12 Az említett irányelv „Fogalommeghatározások” című 3. cikke előírja:

„Ezen irányelv és a IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok alkalmazásában, kivéve ha ezek másképp rendelkeznek:

[…]

11. »gépjármű«: olyan motorral hajtott, önállóan mozgásképes, legalább négykerekű, teljes, befejezett vagy nem teljes jármű, melynek legnagyobb tervezett sebessége meghaladja a 25 km/órát;

12. »pótkocsi« olyan önálló hajtással nem rendelkező kerekes jármű, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy más gépjármű vontassa;

13. »jármű«: a 11. és 12. pontban meghatározott valamennyi gépjármű vagy pótkocsija;

[…]

19. »nem teljes jármű«: minden olyan jármű, amelynek az elkészüléshez még legalább egy további gyártási fokozaton kell keresztülmennie ahhoz, hogy ezen irányelv vonatkozó műszaki követelményeinek megfeleljen;

20. »befejezett jármű«: olyan jármű, amelyet többlépcsős típusjóváhagyási eljárásnak vetettek alá, és amely ezen irányelv vonatkozó műszaki követelményeinek megfelel;

21. »teljes jármű«: minden olyan jármű, amelyet már nem kell befejezni az ezen irányelv vonatkozó műszaki követelményeinek való megfelelés érdekében;

[…]”

13 A 2007/46 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének megfogalmazása a következő:

„A tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket és önálló műszaki egységeket veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

A tagállamok nem tiltják meg, korlátozzák vagy akadályozzák a járművek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek nyilvántartásba vételét, értékesítését, forgalomba helyezését és közúti forgalomban való használatát az ezen irányelv által szabályozott szerkezeti vagy működési kérdésekkel kapcsolatos okokból, amennyiben azok megfelelnek az irányelv követelményeinek.”

14 Ezen irányelv „Egyedi jóváhagyások” című 24. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) A tagállamok mentességet biztosíthatnak valamely konkrét – adott esetben egyedi – jármű számára ezen irányelv, vagy a IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok egy vagy több rendelkezésének teljesítése alól, feltéve hogy alternatív követelményeket támasztanak.

Az első albekezdésben említett rendelkezések alkalmazásától a tagállamok csak kellően indokolt esetben tekintenek el.

Az »alternatív követelmények« kifejezés alatt olyan közigazgatási rendelkezések és műszaki követelmények értendők, amelyek célja a közúti közlekedésbiztonság és a környezetvédelem olyan szintjének biztosítása, amely a IV., illetve a XI. melléklet rendelkezéseiben előírt szinttel a lehető legteljesebb mértékben megegyezik.

[…]

(6) Az egyedi jóváhagyás érvényessége a jóváhagyást megadó tagállam területére korlátozódik.

Amennyiben egy kérelmező egy másik tagállamban kíván értékesíteni, nyilvántartásba jegyeztetni vagy forgalomba helyezni egy egyedi jóváhagyással bíró járművet, kérelmére a jóváhagyást megítélő tagállam a rendelkezésére bocsát egy, a jármű jóváhagyásának alapjául szolgáló műszaki követelményeket ismertető nyilatkozatot.

Amennyiben egy jármű tekintetében valamely tagállam e cikk rendelkezéseinek megfelelően egyedi jóváhagyást ítél meg, a többi tagállam engedélyezi a jármű értékesítését, nyilvántartásba vételét vagy forgalomba helyezését, kivéve ha megalapozott indokok alapján feltételezhető, hogy a jármű jóváhagyásának alapjául szolgáló műszaki előírások a sajátjaival nem egyenértékűek.

(7) A gyártó vagy a jármű tulajdonosa kérelmére a tagállamok egyedi jóváhagyást ítélnek meg azon jármű részére, amely megfelel ezen irányelv rendelkezéseinek és a IV., illetve a XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusoknak.

Ilyen esetben a tagállamok elfogadják az egyedi jóváhagyást, és engedélyezik a jármű értékesítését, nyilvántartásba vételét és forgalomba helyezését.

[…]”

15 Az említett irányelvnek „A járművek nyilvántartásba vétele, értékesítése és forgalomba helyezése” című 26. cikke értelmében:

„(1) A 29. és 30. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok kizárólag akkor vesznek nyilvántartásba egy járművet, és engedélyezik annak értékesítését vagy forgalomba helyezését, ha az a 18. cikknek megfelelően kibocsátott, érvényes megfelelőségi nyilatkozattal rendelkezik.

A nem teljes járművek esetében a tagállamok engedélyezhetik azok értékesítését, azonban megtagadhatják tartós nyilvántartásba vételüket és forgalomba helyezésüket arra az időszakra, ameddig e járművek nem teljesek.

[…]”

16 A 2007/46 irányelv „Átültetés” című 48. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) A tagállamok legkésőbb 2009. április 29-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelv lényegi módosításainak megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

Ezeket a rendelkezéseket 2009. április 29-től alkalmazzák.

[…]”

17 A 2007/46 irányelv „Hatályon kívül helyezés” című 49. cikke előírja:

„A 70/156/EGK irányelv 2009. április 29-től hatályát veszti, az irányelvek nemzeti jogba történő átültetésére és alkalmazására vonatkozó, a XX. melléklet B. részében meghatározott határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvre való hivatkozásokat erre az irányelvre való hivatkozásként kell értelmezni, a XXI. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban.”

A 2009/40/EK irányelv

18 A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, 2009. május 6-i 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 141., 12. o.) (2) preambulumbekezdése értelmében „[a] közös közlekedéspolitika keretében szükséges, hogy a Közösség területén a közúti közlekedés a lehető legkedvezőbb körülmények között történhessen a biztonság és az egyes tagállamok fuvarozási vállalkozásaira alkalmazandó versenyfeltételek szempontjából is”.

19 Ezen irányelv 1. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) Minden tagállamban az ott nyilvántartásba vett gépjárműveket, azok pótkocsijait és félpótkocsijait ennek az irányelvnek megfelelően rendszeres időszakos műszaki vizsgálatnak kell alávetni.

(2) A megvizsgálandó jármű-kategóriákat, a vizsgálatok gyakoriságát és a megvizsgálandó tételeket az I. és II. mellékletek tartalmazzák.”

20 Ugyanezen irányelv 3. cikkének (2) bekezdése előírja:

„A tagállamok ugyanolyan módon elismerik a másik tagállamban kiadott igazolást arról, hogy az ott forgalomba helyezett gépjárművet pótkocsijával vagy félpótkocsijával olyan műszaki vizsgálatnak vetették alá, amely legalább az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek megfelel, mintha ezt az igazolást az elismerő tagállam adta volna ki.”

21 Az említett irányelv 5. cikkének a) pontja ekképp rendelkezik:

„Az I. és II. mellékletben foglalt előírások ellenére a tagállamok:

a) az első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját előbbre hozhatják, és adott esetben előírhatják a jármű nyilvántartásba vétel előtti vizsgálatát”.

A holland jog

22 A wegenverkeerswet 1994 (a közúti közlekedésről szóló 1994. évi törvény) 52a. cikkének (1) bekezdése értelmében az „RDW adja ki a forgalmi engedélyt, amely a nyilvántartásba vételt tanúsítja a forgalmi engedély jogosultja nevének feltüntetésével”.

23 A kentekenreglement (a forgalmi engedélyekről szóló rendelet) 25b. cikke előírja:

„(1) Azon jármű tulajdonosa vagy üzemben tartója, amelynek tekintetében a forgalmi engedély jogosultjának nevét feltüntető első nyilvántartásba vételét kérik, és amelyet korábban az Európai Unió valamely más tagállamában vettek nyilvántartásba, köteles bemutatni az e tagállamban kibocsátott forgalmi engedély I. részét, és amennyiben kibocsátásra került, annak II. részét is.

(2) A forgalmi engedély jogosultja nevének feltüntetésével történő, az (1) bekezdés szerinti nyilvántartásba vételt meg kell tagadni, ha a forgalmi engedély II. része – amennyiben azt kiadták – hiányzik.

(3) Kivételes esetben és a (2) bekezdéstől eltérően az RDW kiadhatja a forgalmi engedélyt, ha annak a tagállamnak az illetékes hatóságai, amelyben a járművet előzőleg nyilvántartásba vették, írásban vagy elektronikus úton megerősítik, hogy a kérelmezőt megilleti a járműnek egy másik tagállamban történő nyilvántartásba vételéhez fűződő jog.

(4) Az RDW hat hónapon keresztül őrzi meg a hozzá beérkezett, nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokat, illetve ezek részeit, és ezekről a beérkezésük időpontjától számított két hónapon belül tájékoztatja a tagállam ezen okmányokat kibocsátó hatóságait. Kérelmükre az RDW visszaküldi a hozzá beérkezett, nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokat a tagállam forgalmi engedélyt kiadó hatóságainak.”

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

24 Egyfelől X és Y, másfelől pedig Z 2014. január 14-én, illetve június 10-én kérelmet nyújtott be az RDW-hez, amely gépjárműveknek a holland gépjármű-nyilvántartásba történő bejegyzésére irányult. E járművek közül az egyiket a Bentley Motors Limited gyártotta 1950-ben, és azon a B28J0 járműazonosító számot (*Vehicle identification number*, a továbbiakban: VIN) tüntette fel, és amelyet ugyanabban az évben Angliában vettek nyilvántartásba. A másik járművet 1938-ban gyártotta az Alvis Car and Engineering Company Limited, amely azon a 14827 VIN-t tüntette fel.

25 A Bentley márkájú jármű jelentős átalakításon esett át 2013-ban. 2013. október 29-én a belga hatóságok e járműre vonatkozó, az adatok összefoglalását tartalmazó forgalmi engedélyt adtak ki. A kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy e járműnek egy 2014 februárjában elvégzett vizsgálatából az következik, hogy az egy Bentley Mark VI típusú alvázból, egy nyolchengeres Rolls Royce soros motorból és egy más megjelenésű, Bentley Speed Six mintájú karosszériából állt, alvázát és erőátviteli rendszerét pedig nagyrészt megtartották. Az eredeti modellhez viszonyított módosításokra figyelemmel az RDW 2014. február 10-én elutasította az X és Y által benyújtott nyilvántartásba vétel iránti kérelmet.

26 Az illetékes belga hatóság által 2014. május 19-én kiadott második forgalmi engedély alapján X és Y 2014. június 4-én nyilvántartásba vétel iránti új kérelmet nyújtott be. 2014. július 18-i levelében az RDW azt közölte, hogy tájékoztatást kért a belga hatóságoktól. Az e kérelemre adott válaszokból az tűnik ki, hogy a belga hatóságok a forgalmi engedély kiadása érdekében az eredeti, 1950-ből származó angol forgalmi engedélyre támaszkodtak. E tényezőkre figyelemmel az RDW 2014. augusztus 27-i határozatával elutasította a nyilvántartásba vétel iránti második kérelmet.

27 Az Alvis márkájú gépjármű – amelynek tekintetében 2013. október 14-én adtak ki angol forgalmi engedélyt a gyártó által készített kísérő dokumentumokban szereplő adatok alapján – szintén több jelentős módosításon esett át. Következésképpen annak érdekében, hogy határozni tudjon a Z által benyújtott nyilvántartásba vétel iránti kérelemről, az RDW felvilágosítást kért az illetékes angol hatóságtól. Ez utóbbi azt közölte, hogy a járművet a gyártó által készített kísérő dokumentumokban szereplő adatok, valamint az autótulajdonos-klubtól kapott fényképek és információ alapján vette nyilvántartásba. Ezenfelül az RDW nem kapott választ az Alvis azon adataira vonatkozó kérdésre, amelyekre figyelemmel kiadásra került az angol forgalmi engedély. 2014. szeptember 29-i határozatával az RDW elutasította Z nyilvántartásba vétel iránti kérelmét.

28 Az RDW 2014. február 10-i és 2014. szeptember 29-i határozatában megállapította, hogy azon tény okán tagadta meg a nyilvántartásba vételt, hogy a szóban forgó járművek, mivel nem felelnek meg a 2007/46 irányelvben rögzített műszaki követelményeknek, nem minősülnek sem az ezen irányelv 3. cikke, sem pedig az 1999/37 irányelv 2. cikkének a) pontja értelmében vett járműnek, így ez utóbbi irányelv nem alkalmazható a jelen ügyben. Mindenesetre, ha e járművek mégis az 1999/37 irányelv hatálya alá tartoznak, az RDW úgy ítéli meg, hogy az említett járművek esetében a más tagállamok hatóságai által már kiadott forgalmi engedélyek nem minősülnek az ezen utóbbi irányelv értelmében vett harmonizált forgalmi engedélyeknek, tehát ezen irányelv alapján nem kell elismerni azokat. Ezenfelül az RDW úgy ítéli meg, hogy e forgalmi engedélyek nem teszik lehetővé ugyanezen járművek azonosítását. Végül az RDW szerint az érintett járműveket jelenlegi összetételükben soha nem helyezték forgalomba abban az időpontban, amikor eredeti forgalmi engedélyüket kiállították, nevezetesen 1950-ben, illetve 1938-ban, és a rendelkezésére álló adatokból nem tűnik ki egyértelműen, hogy e járművek módosításukat követően egyedi jóváhagyást kaptak forgalomba helyezésük érdekében.

29 X és Y, illetve Z keresetet nyújtottak be a nyilvántartásba vételt megtagadó, rájuk vonatkozó határozatokkal szemben. Az első fokon eljáró bíróságok szerint a szóban forgó járművek az 1999/37 irányelv hatálya alá tartoznak, tehát ezen irányelv alkalmazható, és ezeket a járműveket forgalmi engedélyeik alapján kell azonosítani, amelyek az említett irányelv szerinti harmonizált forgalmi engedélyeknek minősülnek. E bíróságok tehát úgy ítélték meg, hogy az RDW köteles lett volna kiadni a holland forgalmi engedélyt X és Y számára, és az RDW-nek újból határoznia kell a Z által benyújtott nyilvántartásba vétel iránti kérelemről.

30 Az RDW fellebbezést nyújtott be ezen ítéletekkel szemben a kérdést előterjesztő bírósághoz. X és Y szintén fellebbezést nyújtott be e bírósághoz a rájuk vonatkozó ítélettel szemben.

31 A kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy a jogvita arra a kérdésre vonatkozik, hogy az RDW megsértette-e a forgalmi engedélyekről szóló rendeletnek az 1999/37 irányelv 4. cikke fényében értelmezett 25b. cikkét azzal, hogy a Hollandiában történő nyilvántartásba vételük tekintetében nem ismerte el a Bentley és az Alvis márkájú járművekre vonatkozóan kiadott, nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokat, amiből következően azt kell meghatározni, hogy alkalmazható-e ezen irányelv. E bíróság előadja továbbá, hogy a jelen ügyben ezen okmányok formálisan megfelelnek az ezen irányelv által előírt mintának, azonban egyes, a jármű vizsgálata során könnyen megállapítható kötelező adatok nem szerepelnek az említett okmányokon. Végül az említett bíróság arra keresi a választ, hogy az RDW egy más tagállam által kiadott forgalmi engedély elismerése iránti kérelem esetén ellenőrizheti-e a szóban forgó járműveket annak vizsgálata céljából, hogy azok megfelelnek-e a 2007/46 irányelvben előírt műszaki követelményeknek.

32 Mivel úgy ítélte meg, hogy az előtte folyó és általa egyesített jogviták megoldásához az 1999/37 és a 2007/46 irányelv rendelkezéseinek értelmezése szükséges, a Raad van State (államtanács, Hollandia) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Alkalmazható-e az [1999/37 irányelv] olyan gépjárművekre, amelyeket már 2009. április 29., tehát azon időpont előtt legyártottak, amelytől a tagállamok kötelesek alkalmazni a [2007/46 irányelvet] átültető törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket?

2) A 2007/46 irányelv hatálybalépésének időpontja előtt legyártott gépjárműnek minősül-e az olyan gépjármű, amelyet egyrészt az irányelv hatálybalépésének időpontja előtt gyártott lényeges összetevőkből, másrészt pedig csak ezen irányelv hatálybalépésének időpontja után felszerelt lényeges összetevőkből állítottak össze, vagy az ilyen gépjármű az irányelv hatálybalépésének időpontja után gyártottnak minősül?

3) Korlátlanul alkalmazandó-e az 1999/37 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése alapján az ezen irányelv 4. cikke szerinti elismerési követelmény, ha a forgalmi engedélyben bizonyos (az irányelv mellékletei alapján kötelezően feltüntetendő) közösségi kódoknál nem tüntettek fel adatokat, amennyiben ezen adatok könnyen megállapíthatók?

4) Lehetővé teszi-e az 1999/37 irányelv 4. cikke, hogy valamely másik tagállam forgalmi engedélyének elismerése mellett a járművet mégis a 2007/46 irányelv 24. cikkének (6) bekezdése szerinti műszaki vizsgálatnak vessék alá, és ha a jármű nem felel meg a tagállam műszaki előírásainak, ehhez a forgalmi engedély kiállítása megtagadásának következményét kapcsolják?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

33 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni az 1999/37 irányelv 2. cikkének a) pontját a 2007/46 irányelv 3. cikkének 11. és 13. pontjával összefüggésben, hogy az 1999/37 irányelvet kell alkalmazni a 2009. április 29-ét, a 2007/46 irányelv átültetésére előírt határidő lejártának időpontját megelőzően gyártott járművek nyilvántartásba vétele során a tagállamok által kiadott okmányokra.

34 Az 1999/37 irányelv 2. cikkének a) pontja értelmében ezen irányelv alkalmazásában a jármű az a jármű, amelyet a 70/156 irányelv 2. cikke meghatároz.

35 Ebből következik, hogy az 1999/37 irányelvet már az elfogadásának időpontjától kezdve alkalmazni kellett a 2009. április 29. előtt forgalomba hozott járművekre.

36 Ezt a megállapítást az 1999/37 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése támasztja alá, amelynek értelmében, ha új forgalmi engedélyt adnak ki egy olyan járműre, amelyet már ennek az irányelvnek a bevezetése előtt nyilvántartásba vettek, a tagállamok az ebben az irányelvben meghatározott engedélymintát használják, és a benne szereplő részletek közül azokra szorítkozhatnak, amelyekre a megkívánt adatok rendelkezésre állnak.

37 E rendelkezés ugyanis különös szabálynak minősül az 1999/37 irányelv bevezetését megelőzően nyilvántartásba vett járművek tekintetében, amely irányelv átültetésének az ezen irányelv 8. cikkében kitűzött határidejét 2004. június 1-jében rögzítették.

38 Az említett megállapítást az 1999/37 irányelv által követett azon célkitűzés is megerősíti, miszerint – amint az a (6) preambulumbekezdéséből következik – a forgalmi engedélyek összehangolása által elő kell segíteni a korábban már egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek újbóli forgalomba helyezését. A 2009. április 29-e előtt gyártott járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó, a tagállamok által kiadott okmányoknak az ezen irányelv hatályából történő kizárása ugyanis ellentétes lenne e célkitűzéssel.

39 Nem módosítja ezt a megállapítást az a puszta körülmény, hogy a 70/156 irányelvet 2009. április 29-től kezdődően hatályon kívül helyezte a 2007/46 irányelv, amelynek 49. cikke úgy rendelkezik, hogy a hatályon kívül helyezett, említett irányelvre való hivatkozásokat a 2007/46 irányelvre való hivatkozásként kell értelmezni, a XXI. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban.

40 Nem vitatott, hogy e XXI. mellékletből az következik, hogy a 70/156 irányelv 2. cikkére történő hivatkozásokat a 2007/46 irányelv 3. cikkére történő hivatkozásokként kell érteni. Az is igaz, hogy e 3. cikknek a 13. pontjával összefüggésben értelmezett 11. pontjából az következik, hogy egy gépjármű teljes, befejezett vagy nem teljes jármű is lehet, és az említett 3. cikk 19–21. pontjának értelmében a nem teljes járműnek a 2007/46 irányelvben előírt műszaki követelményeknek megfelelően kell elkészülnie, míg a teljes és befejezett járművek megfelelnek e követelményeknek.

41 Mindazonáltal a 2007/46 irányelv 3. cikkére a kizárólag a „jármű” fogalma meghatározásának céljából történő utalást nem lehet úgy értelmezni, mint amely a 2009. április 29. előtt forgalomba helyezett járművek tekintetében az említett műszaki követelmények tiszteletben tartására kötelez.

42 A Bizottsággal egyetértésben meg kell ugyanis állapítani, hogy ezeket a műszaki követelményeket – magának a 2007/46 irányelv 1. cikkének értelmében – csak az új járművek jóváhagyására kell alkalmazni 2009. április 29-től kezdődően.

43 Az első kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy az 1999/37 irányelv 2. cikkének a) pontját a 2007/46 irányelv 3. cikkének 11. és 13. pontjával összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy az 1999/37 irányelvet kell alkalmazni a 2009. április 29-ét, a 2007/46 irányelv átültetésére előírt határidő lejártának időpontját megelőzően gyártott járművek nyilvántartásba vétele során a tagállamok által kiadott okmányokra.

A második kérdésről

44 Az első kérdésre adott válaszra tekintettel a második kérdést nem szükséges megválaszolni.

A harmadik kérdésről

45 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni az 1999/37 irányelv 4. cikkét ezen irányelv 3. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben, hogy azon tagállam hatóságai, amelyben egy használt jármű újbóli nyilvántartásba vételét kérik, jogosultak megtagadni az azon tagállam által kiadott forgalmi engedély elismerését, ahol a járművet előzőleg nyilvántartásba vették, abból az okból, hogy a forgalmi engedélyek egyes kötelező adatai hiányoznak, ám azok könnyen megállapíthatók.

46 Először is, magának az 1999/37 irányelv 4. cikkének megfogalmazásából – amely előírja, hogy az egyik tagállam által az ezen irányelv mellékletében szereplő mintának megfelelően kiállított forgalmi engedélyt a többi tagállam elismeri a járműnek az ezen államokban történő újbóli nyilvántartásba vétele céljából – az következik, hogy e cikk semmiféle mérlegelési mozgásteret nem biztosít a tagállamok számára a járművek forgalmi engedélyei elismerése elvének tiszteletben tartása tekintetében (2012. szeptember 6-i Bizottság kontra Belgium ítélet, C-150/11, EU:C:2012:539, 73. pont).

47 A Bíróság megállapította, hogy az 1999/37 irányelv nem teszi lehetővé a tagállamok számára, hogy a korábban valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű nyilvántartásba vétele során a forgalmi engedélytől eltérő más okmányt követeljenek meg (lásd ebben az értelemben 2012. szeptember 6-i Bizottság kontra Belgium ítélet, C-150/11, EU:C:2012:539, 79. pont).

48 A Bíróság mindazonáltal úgy ítélte meg, hogy valamely tagállam egy korábban valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű nyilvántartásba vételét megelőzően jogosult arra, hogy azonosítsa e gépjárművet, és ennek érdekében megkövetelje a gépjármű fizikai vizsgálattal járó bemutatását annak ellenőrzése céljából, hogy az említett gépjármű valóban a területén található, és megfelel a forgalmi engedélyben szereplő adatoknak (lásd ebben az értelemben: 2007. szeptember 20-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-297/05, EU:C:2007:531, 54., 55. és 57–63. pont).

49 A gépjármű e bemutatását a Bíróság olyan egyszerű igazgatási jellegű formaságnak minősítette, amely nem ír elő további ellenőrzést, viszont a nyilvántartásba vételi kérelem elbírálásának és a kapcsolódó eljárás lefolytatásának is elválaszthatatlan részét képezi (lásd ebben az értelemben: 2007. szeptember 20-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-297/05, EU:C:2007:531, 58. pont).

50 Ami az 1999/37 irányelv célkitűzéseit illeti, emlékeztetni kell arra, hogy ezen irányelv célja előmozdítani a járművek szabad mozgását a más tagállamok területén lévő utakon, egy másik tagállamban már nyilvántartásba vett jármű nyilvántartásba vételének előfeltételeként egy olyan dokumentumot előírva, amely e nyilvántartásba vételt és a jármű műszaki jellemzőit igazolja azzal a céllal, hogy elősegítse e járművek valamely másik tagállamban történő újbóli forgalomba helyezését, és hozzájáruljon a belső piac megfelelő működéséhez (2012. szeptember 6-i Bizottság kontra Belgium ítélet, C-150/11, EU:C:2012:539, 74. pont).

51 Ezenfelül, az említett irányelv (4) preambulumbekezdése értelmében a forgalmi engedély tartalmának lehetővé kell tennie annak ellenőrzését, hogy a vezetői engedély jogosultja csak olyan kategóriájú járművet vezet, amelyre engedélye van, mivel az ilyen ellenőrzés hozzájárul a közúti közlekedés biztonságához.

52 E tekintetben a valamely tagállam által előzőleg kiadott forgalmi engedélynek lehetővé kell tennie az érintett jármű azonosítását, mivel a járműnek meg kell felelnie az ezen engedélyben feltüntetett adatoknak a valamely más tagállamban történő újbóli nyilvántartása vétele érdekében (lásd ebben az értelemben: 2007. szeptember 20-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-297/05, EU:C:2007:531, 54–56. pont), a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó követelmények tiszteletben tartásának biztosítása céljából.

53 Hozzá kell tenni, hogy az 1999/37 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében abban az esetben, ha – mint az alapjogvitákban is – új forgalmi engedélyt adnak ki egy olyan járműre, amelyet már ennek az irányelvnek a 2004. június 1-jén történt bevezetése előtt nyilvántartásba vettek, a tagállamok azon részletek feltüntetésére szorítkozhatnak, amelyekre a megkívánt adatok rendelkezésre állnak.

54 Amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 67. pontjában, e kivételnek a tagállamok általi alkalmazásából nem következik, hogy az érintett forgalmi engedélyt később már ne kellene elismerni.

55 Mindazonáltal, mivel az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy az alapügyekben szóban forgó forgalmi engedélyekből hiányzó bizonyos kötelező adatok, mint például a szállítható személyek száma, könnyen megállapíthatók, ezeket az adatokat úgy kell tekinteni, hogy azok rendelkezésre állnak ezen engedélyek kiállításakor. Ezenfelül, mivel az alapügyekben szóban forgó járművek jelentős módosításokon estek át, bizonyos fontos műszaki jellemzők nem szerepeltek e forgalmi engedélyekben, és az RDW úgy ítélte meg, hogy nem képes e járművek azonosítására.

56 E tekintetben meg kell állapítani, hogy – amint az a jelen ítélet 48. pontjából is következik – az említett irányelv bevezetését megelőzően kiadott forgalmi engedélyben szereplő adatoknak meg kell felelniük az ezen engedélyben leírtt járműnek, és lehetővé kell tenniük az érintett jármű azonosítását egy olyan további ellenőrzéssel nem járó egyszerű vizsgálat alapján, mint amely a jelen ítélet 48. és 49. pontjában szerepel.

57 Amennyiben nem erről van szó, azon tagállam hatóságai, amelyben egy előzőleg valamely más tagállamban nyilvántartásba vett jármű újbóli nyilvántartásba vételét kérik, joggal tagadhatják meg egy ilyen engedély elismerését.

58 Az alapügyekben szereplő helyzeteket illetően a kérdést előterjesztő bíróság feladata nem csak annak ellenőrzése, hogy az alapügyekben szóban forgó engedélyekben feltüntetett adatok megfelelnek-e az általuk leírt járműveknek, hanem annak ellenőrzése is, hogy azok lehetővé teszik-e a járművek azonosítását.

59 A fentiekre figyelemmel a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1999/37 irányelv 4. cikkét ezen irányelv 3. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy azon tagállam hatóságai, amelyben egy használt jármű újbóli nyilvántartásba vételét kérik, jogosultak megtagadni az azon tagállam által kiadott forgalmi engedély elismerését, ahol a járművet előzőleg nyilvántartásba vették, amennyiben hiányoznak bizonyos kötelező adatok, az engedélyben feltüntetett adatok nem felelnek meg az említett járműnek, és ezen engedély nem teszi lehetővé ugyanezen jármű azonosítását.

A negyedik kérdésről

60 Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2007/46 irányelv 24. cikkének (6) bekezdését, hogy az lehetővé teszi, hogy egy tagállamban nyilvántartásba vett járművet műszaki vizsgálatnak vessenek alá, ha a járművet egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vétel céljából mutatják be.

61 Amint az a jelen ítélet 42. pontjában megállapításra került, a 2007/46 irányelv, 24. cikkét is beleértve, kizárólag az új járművekre vonatkozik.

62 Márpedig az alapügyekben szóban forgó járművek használt járművek, amelyeket 1950-ben, illetve 1938-ban gyártottak.

63 Amint arra a Bizottság is joggal rámutat, az a kérdés, hogy ezeket a járműveket gyártásuk időpontja óta módosították-e oly módon, vagy sem, hogy azokat az új járművekkel egyenértékűnek kell tekinteni, ami esetleges egyedi jóváhagyásukat vonja maga után, nem merül fel az alapügyekben, mivel nem vitatott, hogy az említett járművek semmiféle lényegi módosításon nem estek át a forgalmi engedélyek kiadásának időpontja és a holland nyilvántartásba való felvételükre irányuló kérelmek benyújtásának időpontja között.

64 E körülményekre figyelemmel az ilyen járművek nem tekinthetők a 2007/46 irányelv értelmében vett új járműveknek, ily módon nem alkalmazható azokra az említett irányelv 24. cikkének (6) bekezdése.

65 Mindazonáltal az a körülmény, hogy valamely nemzeti bíróság az előzetes döntéshozatal iránti kérelmét formálisan bizonyos uniós jogi rendelkezésekre hivatkozva fogalmazta meg, nem akadálya annak, hogy a Bíróság megadja e bíróság számára az uniós jog értelmezésének minden olyan elemét, amely hasznos lehet az utóbbi előtt lévő ügy megítéléséhez, akár hivatkozott ezekre a kérdéseinek megfogalmazásában, akár nem. E tekintetben a Bíróságnak kell a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk összessége és különösen az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolása alapján meghatározni az uniós jog

azon rendelkezéseit, amelyeknek az értelmezése a jogvita tárgyára figyelemmel szükséges (2016. szeptember 29-i Essent Belgium ítélet, C-492/14, EU:C:2016:732, 43. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

66 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az tűnik ki, hogy az RDW megállapította, hogy az alapügyekben szóban forgó járművek első forgalomba helyezésük óta jelentős átalakításokon estek át, és a bemutatott engedélyekben bizonyos hiányosságok voltak. Márpedig, amint arra a Bizottság is hivatkozott, ha ezek a megállapítások az említett járművek közúti biztonságával kapcsolatos kétségeket vetnek fel, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata, az alapügyekben szereplő helyzet a 2009/40 irányelv hatálya alá tartozhat.

67 E tekintetben ezen irányelv 3. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy a tagállamok ugyanolyan módon ismerik el a másik tagállamban kiadott igazolást arról, hogy az ott forgalomba helyezett gépjárművet olyan műszaki vizsgálatnak vetették alá, amely legalább az ebben az irányelvben rögzített követelményeknek megfelel, mintha ezt az igazolást az elismerő tagállam adta volna ki. Ezzel szemben az említett irányelv 5. cikkének a) pontja kifejezetten előírja, hogy a tagállamok az első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját előbbre hozhatják, és adott esetben előírhatják a jármű nyilvántartásba vétel előtti vizsgálatát.

68 Amint az a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, a tagállamok főszabály szerint a más tagállamokban előzőleg nyilvántartásba vett járművek esetében kötelesek kellőképpen figyelembe venni az e tagállamokban elvégzett műszaki vizsgálatok eredményeit, és a műszaki vizsgálat nem írható elő általános és szisztematikus módon e járművek tekintetében (lásd ebben az értelemben: 2008. június 5-i Bizottság kontra Lengyelország ítélet, C-170/07, nem tették közzé, EU:C:2008:322, 39. és 44. pont; 2012. szeptember 6-i Bizottság kontra Belgium ítélet, C-150/11, EU:C:2012:539, 62. pont). Mindazonáltal, tekintettel a 2009/40 irányelv által követett, (2) preambulumbekezdéséből következő azon célkitűzés jelentőségére, miszerint az Unióban garantálni kell a közúti közlekedés biztonságát, a tagállam az importált járművet az ezen államban történő nyilvántartásba vétele előtt vizsgálatnak vetheti alá, amennyiben a valamely más tagállamban végzett műszaki vizsgálatok eredményei ellenére konkrét gyanúja merül fel annak, hogy az említett jármű ténylegesen kockázatot jelent a közúti közlekedés biztonsága tekintetében (lásd ebben az értelemben: 2012. szeptember 6-i Bizottság kontra Belgium ítélet, C-150/11, EU:C:2012:539, 59–61. pont).

69 Következésképpen a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2007/46 irányelv 24. cikkének (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az általa előírt szabályozás nem alkalmazható egy valamely tagállamban már nyilvántartásba vett használt járműre, ha azt az 1999/37 irányelv 4. cikke alapján egy másik tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságának mutatják be újbóli nyilvántartásba vétele céljából. Ugyanakkor, ha felmerül a gyanúja annak, hogy e jármű kockázatot jelent a közúti közlekedés biztonsága tekintetében, e hatóság a 2009/40 irányelv 5. cikkének a) pontja értelmében megkövetelheti, hogy az említett járművet a nyilvántartásba vételét megelőzően vizsgálatnak vessék alá.

A költségekről

70 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

1) **A járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelv 2. cikkének a) pontját a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról**

szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének 11. és 13. pontjával összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy az 1999/37 irányelvet kell alkalmazni a 2009. április 29-ét, a 2007/46 irányelv átültetésére előírt határidő lejártának időpontját megelőzően gyártott járművek nyilvántartásba vétele során a tagállamok által kiadott okmányokra.

2) **Az 1999/37 irányelv 4. cikkét ezen irányelv 3. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy azon tagállam hatóságai, amelyben egy használt jármű újbóli nyilvántartásba vételét kérik, jogosultak megtagadni az azon tagállam által kiadott forgalmi engedély elismerését, ahol a járművet előzőleg nyilvántartásba vették, amennyiben hiányoznak bizonyos kötelező adatok, az engedélyben feltüntetett adatok nem felelnek meg az említett járműnek, és ezen engedély nem teszi lehetővé ugyanezen jármű azonosítását.**

3) **A 2007/46 irányelv 24. cikkének (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az általa előírt szabályozás nem alkalmazható egy valamely tagállamban már nyilvántartásba vett használt járműre, ha azt az 1999/37 irányelv 4. cikke alapján egy másik tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságának mutatják be újbóli nyilvántartásba vétele céljából. Ugyanakkor, ha felmerül a gyanúja annak, hogy e jármű kockázatot jelent a közúti közlekedés biztonsága tekintetében, e hatóság a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, 2009. május 6-i 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkének a) pontja értelmében megkövetelheti, hogy az említett járművet a nyilvántartásba vételét megelőzően vizsgálatnak vessék alá.**

Aláírások