Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

24 päivänä tammikuuta 2019*

Ennakkoratkaisupyyntö – Direktiivi 1999/37/EY – Ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjat – Puutteet rekisteröintitodistuksissa – Vastavuoroinen tunnustaminen – Direktiivi 2007/46/EY – Ennen Euroopan unionissa suoritettua teknisten vaatimusten yhdenmukaistamista valmistetut ajoneuvot – Ajoneuvon teknisiin ominaisuuksiin vaikuttavat muutokset

Asiassa C-326/17,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Raad van State (ylin hallintotuomioistuin, Alankomaat) on esittänyt 24.5.2017 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 31.5.2017, saadakseen ennakkoratkaisun asioissa

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

vastaan

**X** ja

**Y**

ja

**X** ja

**Y**

vastaan

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

ja

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

vastaan

**Z,**

* Oikeudenkäyntikielet: englanti ja hollanti.

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: seitsemännen jaoston puheenjohtaja T. von Danwitz, joka hoitaa neljännen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (esittelevä tuomari) ja C. Vajda,

julkisasiamies: N. Wahl,

kirjaaja: johtava hallintovirkamies M. Ferreira,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.6.2018 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), asiamiehenään C. B. J. Maenhout, avustajanaan M. van Heezik, advocaat,

– X:n ja Y:n puolesta toimiva C. B. Krol Dobrov,

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

– Alankomaiden hallitus, asiamiehinään M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen ja P. Huurnink,

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan F. Meloncelli, avvocato dello Stato,

– Norjan hallitus, asiamiehinään R. Nordeide ja C. Anker,

– Euroopan komissio, asiamiehinään M. Huttunen, A. Nijenhuis ja N. Yerrell,

kuultuaan julkisasiamiehen 20.9.2018 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

**tuomion**

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29.4.1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY (EYVL 1999, L 138, s. 57) ja puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) (EUVL 2007, L 263, s. 1) säännösten tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty kahdessa asiassa, joista ensimmäisessä asianosaisina ovat yhtäältä Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (tieliikenneviranomainen, Alankomaat; jäljempänä RDW) ja X ja Y sekä toisaalta viimeksi mainitut ja RDW ja joista toisessa asianosaisina ovat RDW ja Z sekä joissa molemmissa RDW kieltäytyi tunnustamasta toisissa jäsenvaltioissa annettuja ajoneuvojen rekisteröintitodistuksia ja rekisteröimästä kyseisiä ajoneuvoja Alankomaihin.

## Asiaa koskevat oikeussäännöt

### *Unionin oikeus*

*Direktiivi 70/156*

3 Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6.2.1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY (EYVL 1970, L 42, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 18.6.1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/53/ETY (EYVL 1992, L 225, s. 1) (jäljempänä direktiivi 70/156), 2 artiklassa, jonka otsikkona on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

– –

– ’ajoneuvolla’ tieliikenteeseen tarkoitettua, valmista tai keskeneräistä vähintään nelipyöräistä moottoriajoneuvoa,
jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h, ja sen perävaunuja, lukuun ottamatta kiskoilla kulkevia ajoneuvoja,
maa- ja metsätaloustraktoreita ja liikkuvia koneita;

– –”

*Direktiivi 1999/37*

4 Direktiivin 1999/37 johdanto-osan kolmannesta kuudenteen ja yhdeksännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”3) rekisteröintitodistuksen ulkoasun ja sisällön yhdenmukaistaminen helpottaa sen ymmärtämistä ja edistää siten jossakin jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta muiden jäsenvaltioiden tieliikenteessä,

4) rekisteröintitodistuksen sisällön perusteella on voitava tarkistaa, että yhteisön ajokortista 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY [(EYVL 1991, L 237, s. 1)] mukaisesti myönnetyn ajokortin haltija kuljettaa ainoastaan niiden ajoneuvoluokkien ajoneuvoja, joiden kuljettamiseen hänellä on oikeus; tällainen tarkistus edistää liikenneturvallisuutta,

5) kaikki jäsenvaltiot vaativat toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröinnin välttämättömänä edellytyksenä todistuksen, joka osoittaa kyseisen rekisteröinnin sekä ajoneuvon tekniset ominaisuudet,

6) rekisteröintitodistuksen ulkoasun ja sisällön yhdenmukaistaminen helpottaa toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityjen ajoneuvojen käyttöön ottoa uudelleen ja edistää sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa,

– –

9) petosten ja varastettujen autojen laittoman kaupan torjuntaan tarkoitettujen tarkastusten helpottamiseksi on tarpeen tehdä tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä tehokkaan tietojen vaihtojärjestelmän avulla – –”

5 Kyseisen direktiivin 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tätä direktiiviä sovelletaan niihin asiakirjoihin, joita jäsenvaltiot antavat ajoneuvoja rekisteröitäessä.

Tämä direktiivi ei rajoita jäsenvaltioiden oikeutta käyttää ajoneuvojen väliaikaiseen rekisteröintiin asiakirjoja, jotka eivät mahdollisesti kaikilta osin vastaa tämän direktiivin vaatimuksia.”

6 Mainitun direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) ’ajoneuvolla’ ajoneuvoja, jotka ovat – – direktiivin 70/156/ETY 2 artiklan mukaisia sekä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/61/ETY [(EYVL 1992, L 225, s. 72)] 1 artiklan mukaisia,

b) ’rekisteröinnillä’ viranomaisten antamaa lupaa, joka oikeuttaa ottamaan ajoneuvon käyttöön liikenteessä ja josta ajoneuvo tunnistetaan ja jossa sille annetaan rekisteröintinumerona tunnettu järjestysnumero,

c) ’rekisteröintitodistuksella’ asiakirjaa, joka todistaa, että ajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa,

d) ’rekisteröintitodistuksen haltijalla’ henkilöä, jonka nimiin ajoneuvo on rekisteröity.”

7 Direktiivin 1999/37 3 artiklan sanamuoto on seuraava:

”1. Jäsenvaltioiden on annettava rekisteröintitodistus sellaisille ajoneuvoille, jotka on niiden kansallisen lainsäädännön mukaan rekisteröitävä. Todistuksessa on joko vain yksi liitteen I mukainen osa tai kaksi liitteiden I ja II mukaista osaa.

Jäsenvaltiot voivat sallia, että niiden tätä tarkoitusta varten valtuuttamat yksiköt, erityisesti valmistajien yksiköt, täyttävät rekisteröintitodistuksen tekniset osat.

2. Jos ennen tämän direktiivin soveltamista rekisteröidylle ajoneuvolle annetaan uusi rekisteröintitodistus, jäsenvaltiot käyttävät tämän direktiivin mukaista todistusmallia ja voivat täyttää vain ne kohdat, joita varten tarvittavat tiedot ovat saatavilla.

3. Rekisteröintitodistukseen liitteiden I ja II mukaisesti kirjattuja tietoja vastaavat kyseisissä liitteissä esitetyt yhdenmukaistetut yhteisön koodit.”

8 Kyseisen direktiivin 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä jonkin jäsenvaltion antama rekisteröintitodistus on tunnustettava muissa jäsenvaltioissa tunnistettaessa ajoneuvoa kansainvälisessä liikenteessä tai sen toisessa jäsenvaltiossa tehtävän uuden rekisteröinnin yhteydessä.”

9 Mainitun direktiivin 8 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1.6.2004.

*Direktiivi 2007/46*

10 Direktiivin 2007/46 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Kohde”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntää, jolloin tavoitteena on helpottaa niiden rekisteröintiä, myyntiä ja käyttöönottoa [Euroopan unionissa].

– –”

11 Kyseisen direktiivin 2 artikla koskee direktiivin soveltamisalaa, ja sen 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä direktiiviä sovelletaan yhdessä tai useammassa vaiheessa suunniteltujen ja rakennettujen, maantiekäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen ja tällaisia ajoneuvoja varten suunniteltujen ja rakennettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntään.

Direktiiviä sovelletaan myös tällaisten ajoneuvojen yksittäiseen hyväksyntään.

Tätä direktiiviä sovelletaan myös tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvoihin tarkoitettuihin osiin ja varusteisiin.”

12 Mainitun direktiivin 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä ja liitteessä IV luetelluissa säädöksissä, ellei niissä toisin säädetä, tarkoitetaan:

– –

11) ’moottoriajoneuvolla’ moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka kulkee omalla käyttövoimallaan, on vähintään nelipyöräinen, on valmis, valmistunut tai keskeneräinen ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h;

12) ’perävaunulla’ pyörillä varustettua ajoneuvoa, joka ei kulje omalla käyttövoimallaan ja joka on suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvon vedettäväksi;

13) ’ajoneuvolla’ moottoriajoneuvoa tai sen perävaunua, sellaisina kuin ne määritellään 11 ja 12 alakohdassa;

– –

19) ’keskeneräisellä ajoneuvolla’ ajoneuvoa, jonka valmistuksessa tarvitaan vielä vähintään yksi lisävaihe tämän direktiivin sitä koskevien vaatimusten täyttämiseksi;

20) ’valmistuneella ajoneuvolla’ monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn tuloksena saatavaa ajoneuvoa, joka täyttää tämän direktiivin sitä koskevat vaatimukset;

21) ’valmiilla ajoneuvolla’ ajoneuvoa, jota ei tarvitse saattaa valmiiksi, jotta se täyttäisi tämän direktiivin sitä koskevat vaatimukset;

– –”

13 Direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton.

Ne eivät saa kieltää, rajoittaa tai estää ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden rekisteröintiä, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä tiellä perustein, jotka liittyvät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.”

14 Kyseisen direktiivin 24 artiklassa, joka koskee yksittäishyväksyntöjä, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltiot voivat siitä riippumatta, onko kyseessä ajoneuvon ainoa kappale, myöntää tietylle ajoneuvolle vapautuksen yhdestä tai useammasta tämän direktiivin säännöksestä tai yhdestä tai useammasta liitteessä IV tai XI luetellusta säädöksestä sillä edellytyksellä, että ne asettavat vaihtoehtoisia vaatimuksia.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista säännöksistä saa myöntää vapautuksia ainoastaan, jos jäsenvaltiolla on siihen asialliset perusteet.

’Vaihtoehtoisilla vaatimuksilla’ tarkoitetaan hallinnollisia säännöksiä ja teknisiä vaatimuksia, joilla pyritään varmistamaan liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun taso, joka vastaa mahdollisimman hyvin liitteen IV tai liitteen XI säännöksillä aikaan saatua tasoa.

– –

6. Yksittäishyväksyntä on voimassa vain sen myöntäneen jäsenvaltion alueella.

Jos hakija haluaa myydä, rekisteröidä tai ottaa toisessa jäsenvaltiossa käyttöön yksittäishyväksytyn ajoneuvon, hyväksynnän myöntäneen jäsenvaltion on pyynnöstä toimitettava hakijalle lausunto teknisistä säännöksistä, joiden mukaisesti ajoneuvo on hyväksytty.

Jos jäsenvaltio on myöntänyt ajoneuvolle yksittäishyväksynnän tämän artiklan säännösten mukaisesti, toisen jäsenvaltion on sallittava tällaisen ajoneuvon myynti, rekisteröinti tai käyttöönotto, jollei sillä ole perusteltua syytä uskoa, että tekniset säännökset, joiden mukaisesti ajoneuvo on hyväksytty, eivät vastaa sen omia säännöksiä.

7. Ajoneuvon valmistajan tai omistajan pyynnöstä jäsenvaltioiden on myönnettävä yksittäishyväksyntä ajoneuvolle, joka on tämän direktiivin säännösten sekä liitteessä IV tai XI lueteltujen säädösten mukainen.

Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltioiden on hyväksyttävä yksittäishyväksyntä ja sallittava ajoneuvon myynti, rekisteröinti ja käyttöönotto.

– –”

15 Mainitun direktiivin 26 artiklan, jonka otsikko on ”Ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto”, sanamuoto on seuraava:

”1. Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ajoneuvot ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton ainoastaan, jos ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, joka on annettu 18 artiklan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 29 ja 30 artiklan soveltamista.

Jäsenvaltioiden on sallittava keskeneräisten ajoneuvojen myynti, mutta ne voivat evätä tällaisten ajoneuvojen pysyvän rekisteröinnin tai käyttöönoton niin kauan kuin ajoneuvot ovat keskeneräisiä.

– –”

16 Direktiivin 2007/46 48 artiklassa, jonka otsikko on ”Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin sisältömuutosten noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen 29 päivää huhtikuuta 2009. Niiden on toimitettava komissiolle viipymättä nämä säännökset kirjallisina.

Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä 29 päivästä huhtikuuta 2009.

– –”

17 Direktiivin 2007/46 49 artiklassa, jonka otsikko on ”Kumoaminen”, säädetään seuraavaa:

”Kumotaan direktiivi 70/156/ETY 29 päivästä huhtikuuta 2009, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden velvoitteita, jotka liittyvät määräaikoihin, jotka koskevat liitteessä XX olevassa B osassa mainittujen direktiivien saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja niiden soveltamista.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin, ja ne luetaan liitteessä XXI olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.”

*Direktiivi 2009/40/EY*

18 Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta 6.5.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY (EUVL 2009, L 141, s. 12) johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa todetaan, että ”yhteisen liikennepolitiikan mukaisesti tieliikenteen on sujuttava yhteisössä sekä turvallisuuden että jäsenvaltioissa toimivien liikenteenharjoittajien kilpailuedellytysten kannalta mahdollisimman edullisissa olosuhteissa”.

19 Kyseisen direktiivin 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Kussakin jäsenvaltiossa on suoritettava siinä valtiossa rekisteröidyille moottoriajoneuvoille sekä niiden perävaunuille ja puoliperävaunuille tämän direktiivin mukaiset määräaikaiset katsastukset.

2. Katsastettavien ajoneuvojen luokat, katsastusten toistumistiheys ja pakollisesti tarkastettavat kohteet luetellaan liitteissä I ja II.”

20 Mainitun direktiivin 3 artiklan 2 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Jäsenvaltiossa annettu todistus siitä, että kyseisen jäsenvaltion alueella rekisteröity moottoriajoneuvo ja sen perävaunu tai puoliperävaunu on hyväksytty vähintään tämän direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa, on jokaisen muun jäsenvaltion tunnustettava samoin perustein kuin jos kyseinen valtio olisi antanut tämän todistuksen.”

21 Tämän saman direktiivin 5 artiklan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Liitteiden I ja II määräyksistä riippumatta jäsenvaltiot voivat:

a) aikaistaa ensimmäisen pakollisen katsastuksen määräaikaa ja tarvittaessa vaatia, että ajoneuvo määrätään katsastettavaksi ennen rekisteröintiä”.

### *Alankomaiden oikeus*

22 Vuoden 1994 tieliikennelain (Wegenverkeerswet 1994) 52a §:n 1 momentin mukaan ”RDW:n on annettava rekisteröintitodistus, jossa – – vahvistetaan kirjaaminen rekisteriin ja mainitaan rekisteröintitodistuksen haltijan nimi”.

23 Rekisteröintitodistuksesta annetun asetuksen (Kentekenreglement) 25b §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Sen ajoneuvon omistajan tai haltijan, jolle haetaan ensimmäistä rekisteröintiä rekisteröintitodistuksen haltijan nimellä ja joka oli aiemmin rekisteröity toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, on esitettävä kyseisessä jäsenvaltiossa annetun rekisteröintitodistuksen I osa sekä sen II osa, mikäli tällainen on annettu.

2. Edellä 1 momentissa tarkoitettu rekisteröinti rekisteröintitodistuksen haltijan nimellä evätään, mikäli rekisteröintitodistuksen II osa puuttuu, jos tällainen on annettu.

3. RDW voi 2 momentista poiketen poikkeuksellisesti rekisteröidä ajoneuvon rekisteröintitodistuksen haltijan nimellä sillä edellytyksellä, että sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jossa ajoneuvo oli aiemmin rekisteröity, ovat kirjallisesti tai sähköisesti vahvistaneet, että hakijalla on oikeus rekisteröidä ajoneuvo toisessa jäsenvaltiossa.

4. RDW säilyttää vastaanottamiaan rekisteröintiasiakirjoja tai niiden osia kuuden kuukauden ajan ja ilmoittaa niistä kyseisen rekisteröintitodistuksen antaneille jäsenvaltion viranomaisille kahden kuukauden kuluessa rekisteröintiasiakirjojen tai niiden osien vastaanottamisesta. RDW palauttaa vastaanottamansa rekisteröintiasiakirjat kyseisen rekisteröintitodistuksen antaneille jäsenvaltion viranomaisille näiden pyynnöstä.”

## Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

24 Yhtäältä X ja Y jättivät 14.1.2014 ja toisaalta Z jätti 10.6.2014 RDW:lle hakemuksen moottoriajoneuvon rekisteröimiseksi Alankomaiden ajoneuvorekisteriin. Toisen näistä ajoneuvoista oli valmistanut vuonna 1950 Bentley Motors Limited, joka oli kiinnittänyt ajoneuvoon valmistenumeron (Vehicle identification number, jäljempänä VIN-numero) B28J0, ja kyseinen ajoneuvo rekisteröitiin samana vuonna Englannissa. Toisen ajoneuvon oli valmistanut vuonna 1938 Alvis Car and Engineering Company Limited, joka oli kiinnittänyt kyseiseen ajoneuvoon VIN-numeron 14827.

25 Bentley-merkkistä ajoneuvoa muutettiin huomattavasti vuonna 2013. Belgian viranomaiset antoivat 29.10.2013 kyseistä ajoneuvoa koskevan rekisteröintitodistuksen, joka sisälsi yhteenvedon tiedoista. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin täsmentää, että helmikuussa 2014 tehdyssä ajoneuvon tarkastuksessa ilmeni, että ajoneuvo koostui vastedes alkuperäisestä Bentley Mark VI -alustasta, 8-sylinterisestä Rolls Royce -rivimoottorista ja uudesta ulkoasultaan erilaisesta Bentley Speed Six -mallin korista ja että sen alusta ja voimalinja oli säilytetty suurimmaksi osaksi ennallaan. Alkuperäiseen malliin tehtyjen muutosten perusteella RDW hylkäsi 10.2.2014 antamallaan päätöksellä X:n ja Y:n jättämän hakemuksen ajoneuvorekisteriin merkitsemisestä.

26 X ja Y jättivät 4.6.2014 uuden rekisteröintihakemuksen toisen rekisteröintitodistuksen perusteella, jonka toimivaltaiset Belgian viranomaiset olivat antaneet 19.5.2014. RDW ilmoitti 18.7.2014 päivätyllä kirjeellä, että Belgian viranomaisille oli lähetetty tietopyyntö. Tähän pyyntöön annetuista vastauksista ilmenee, että Belgian viranomaiset olivat rekisteröintitodistuksen antamiseksi ottaneet tiedot alkuperäisestä vuodelta 1950 peräisin olevasta englantilaisesta rekisteröintitodistuksesta. Näiden seikkojen perusteella RDW hylkäsi 27.8.2014 antamallaan päätöksellä toisen rekisteröintihakemuksen.

27 Alvis-merkkistä moottoriajoneuvoa, jolle annettiin englantilainen rekisteröintitodistus 14.10.2013 ajoneuvon mukana tulleisiin valmistajan laatimiin asiakirjoihin sisältyvien tietojen perusteella, oli myös muutettu huomattavasti useaan otteeseen. Voidakseen ratkaista Z:n jättämän rekisteröintihakemuksen RDW pyysi täten tietoja toimivaltaiselta englantilaiselta viranomaiselta. Viimeksi mainittu viranomainen ilmoitti RDW:lle rekisteröineensä kyseisen ajoneuvon sen mukana tulleisiin valmistajan laatimiin asiakirjoihin sisältyvien tietojen sekä ajoneuvon omistajien kerhon toimittamien valokuvien ja tietojen perusteella. RDW ei saanut vastausta kysymykseen siitä, minkä Alvisia koskevien tietojen perusteella englantilainen rekisteröintitodistus oli annettu. RDW hylkäsi Z:n tekemän rekisteröintihakemuksen 29.9.2014 antamallaan päätöksellä.

28 RDW totesi 10.2.2014 ja 29.9.2014 päivätyissä päätöksissään hylänneensä rekisteröintihakemukset sillä perusteella, että kyseiset ajoneuvot eivät ole direktiivin 2007/46 3 artiklassa eivätkä direktiivin 1999/37 2 artiklan a alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja, koska ne eivät täytä direktiivissä 2007/46 säädettyjä teknisiä vaatimuksia, eikä direktiiviä 1999/37 siten voida soveltaa esillä olevassa asiassa. RDW:n mukaan on joka tapauksessa niin, että mikäli kyseiset ajoneuvot kuuluisivat direktiivin 1999/37 soveltamisalaan, toisten jäsenvaltioiden viranomaisten niille jo antamat rekisteröintitodistukset eivät ole viimeksi mainitussa direktiivissä tarkoitettuja yhdenmukaistettuja rekisteröintitodistuksia, eikä todistuksia siten voida tunnustaa kyseisen direktiivin perusteella. RDW katsoo lisäksi, ettei ajoneuvoja voida tunnistaa kyseisten todistusten perusteella. Lopuksi on RDW:n mukaan niin, ettei kyseisiä ajoneuvoja niiden nykytilassa olisi koskaan hyväksytty liikenteeseen ajankohtana, jolloin niiden ensimmäiset rekisteröintitodistukset annettiin, eli vuonna 1950 tai vuonna 1938, eikä RDW:n käytettävissä olevista asiakirjoista ilmene selvästi, että kyseisille ajoneuvoille olisi niihin tehtyjen muutosten jälkeen myönnetty yksittäishyväksyntä liikenteeseen hyväksymistä varten.

29 Yhtäältä X ja Y ja toisaalta Z ovat nostaneet kanteen tuomioistuimessa heitä koskevista päätöksistä hylätä rekisteröintihakemus. Ensimmäisenä oikeusasteena asioita käsitelleiden tuomioistuinten mukaan kyseessä olevat ajoneuvot kuuluvat direktiivin 1999/37 soveltamisalaan, joten kyseistä direktiiviä voidaan soveltaa ja ajoneuvot ovat tunnistettavissa niitä koskevien rekisteröintitodistusten perusteella, jotka ovat mainitun direktiivin mukaisia yhdenmukaistettuja todistuksia. Niinpä kyseiset tuomioistuimet katsoivat, että RDW:n oli annettava alankomaalainen rekisteröintitodistus X:lle ja Y:lle ja että RDW:n oli ratkaistava uudelleen Z:n jättämä rekisteröintihakemus.

30 RDW valitti kyseisistä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen. Myös X ja Y valittivat kyseiseen tuomioistuimeen heitä koskevasta tuomiosta.

31 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että pääasiat koskevat kysymystä siitä, rikkoiko RDW rekisteröintitodistuksesta annetun asetuksen 25b §:ää, sellaisena kuin sitä tulkitaan direktiivin 1999/37 4 artiklan valossa, kun se ei Bentley- ja Alvis-merkkisten ajoneuvojen Alankomaissa suoritettavaa rekisteröintiä varten tunnustanut kyseisille ajoneuvoille annettuja rekisteröintiasiakirjoja, mikä edellyttää sen määrittämistä, voidaanko kyseistä direktiiviä soveltaa. Kyseinen tuomioistuin lisää, että nämä asiakirjat ovat esillä olevassa asiassa muodoltaan tässä direktiivissä säädetyn mallin mukaisia mutta että tiettyjä pakollisia tietoja, jotka ovat helposti selvitettävissä ajoneuvon tarkastuksen yhteydessä, ei ole mainittu näissä asiakirjoissa. Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, voiko RDW toisen jäsenvaltion antaman rekisteröintitodistuksen tunnustamista koskevan hakemuksen yhteydessä tarkastaa kyseessä olevat ajoneuvot sen tarkistamiseksi, vastaavatko ne direktiivissä 2007/46 säädettyjä teknisiä vaatimuksia.

32 Raad van State (ylin hallintotuomioistuin, Alankomaat) katsoo, että sen käsiteltäväksi saatetut oikeusriidat, jotka se on päättänyt käsitellä yhdessä, edellyttävät direktiivien 1999/37 ja 2007/46 säännösten tulkintaa, joten se on päättänyt lykätä asioiden käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Sovelletaanko [direktiiviä 1999/37] moottoriajoneuvoihin, jotka olivat olemassa ennen 29.4.2009 eli ennen päivää, josta lähtien jäsenvaltioiden on sovellettava lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, joilla pannaan täytäntöön direktiivi [2007/46/EY]?

2) Onko moottoriajoneuvo, joka on kokoonpantu toisaalta olennaisista osista, jotka on valmistettu ennen [direktiivin 2007/46] soveltamista, ja toisaalta olennaisista osista, jotka on lisätty vasta kyseisen direktiivin soveltamisen jälkeen, moottoriajoneuvo, joka oli olemassa ennen direktiivin soveltamista, vai onko tällainen ajoneuvo valmistunut vasta kyseisen direktiivin soveltamisen jälkeen?

3) Sovelletaanko, kun huomioon otetaan [direktiivin 1999/37] 3 artiklan 2 kohta, kyseisen direktiivin 4 artiklassa tarkoitettua tunnustamisvelvollisuutta rajoituksetta, jos joitakin yhteisön koodeihin liittyviä tietoja (jotka kyseisen direktiivin liitteiden perusteella ovat pakollisia) ei ole merkitty rekisteröintitodistukseen mutta kyseiset tiedot ovat helposti selvitettävissä?

4) Onko [direktiivin 1999/37] 4 artiklan perusteella sallittua, että toisen jäsenvaltion rekisteröintitodistus tunnustetaan mutta ajoneuvolle suoritetaan kuitenkin [direktiivin 2007/46] 24 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu katsastus ja, jos ajoneuvo ei täytä jäsenvaltion teknisiä vaatimuksia, päätetään olla myöntämättä rekisteröintitodistusta?”

## Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

### *Ensimmäinen kysymys*

33 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko direktiivin 1999/37 2 artiklan a alakohtaa, luettuna yhdessä direktiivin 2007/46 3 artiklan 11 ja 13 alakohdan kanssa, tulkittava siten, että direktiiviä 1999/37 voidaan soveltaa asiakirjoihin, joita jäsenvaltiot antavat rekisteröitäessä ajoneuvoja, jotka on valmistettu ennen 29.4.2009 eli ennen direktiivin 2007/46 täytäntöönpanoa koskevan määräajan päättymistä.

34 Direktiivin 1999/37 2 artiklan a alakohdan mukaan ajoneuvolla tarkoitetaan kyseisessä direktiivissä ajoneuvoja, jotka ovat direktiivin 70/156 2 artiklan määritelmän mukaisia.

35 Tästä seuraa, että direktiiviä 1999/37 oli sen antamisesta lukien tarkoitus soveltaa ajoneuvoihin, jotka oli saatettu markkinoille ennen 29.4.2009.

36 Tätä toteamusta tukee direktiivin 1999/37 3 artiklan 2 kohta, jonka mukaan on niin, että jos ennen kyseisen direktiivin soveltamista rekisteröidylle ajoneuvolle annetaan uusi rekisteröintitodistus, jäsenvaltiot käyttävät tämän direktiivin mukaista todistusmallia ja voivat täyttää vain ne kohdat, joita varten tarvittavat tiedot ovat saatavilla.

37 Kyseinen säännös on nimittäin erityissäännös ajoneuvoille, jotka on rekisteröity ennen direktiivin 1999/37 täytäntöönpanoa, jolle asetettu määräaika kyseisen direktiivin 8 artiklan mukaan oli 1.6.2004.

38 Mainittua toteamusta tukee lisäksi direktiivin 1999/37 tavoite – sellaisena kuin se ilmenee direktiivin johdanto-osan kuudennesta perustelukappaleesta –, jona on helpottaa yhdenmukaistamalla rekisteröintitodistus toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityjen ajoneuvojen käyttöönottoa uudelleen. Se, että jäsenvaltioiden antamat rekisteröintiasiakirjat ennen 29.4.2009 valmistetuille ajoneuvoille jätettäisiin kyseisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, olisi vastoin tätä tavoitetta.

39 Pelkästään se, että direktiivi 70/156 kumottiin 29.4.2009 direktiivillä 2007/46, jonka 49 artiklassa säädetään, että viittauksia mainittuun kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina direktiiviin 2007/46 ja ne luetaan viimeksi mainitun direktiivin liitteessä XXI olevan vastaavuustaulukon mukaisesti, ei voi muuttaa tällaista toteamusta.

40 Kyseisestä liitteestä XXI tosin ilmenee, että viittauksia direktiivin 70/156 2 artiklaan on pidettävä viittauksina direktiivin 2007/46 3 artiklaan. On myös totta, että kyseisen 3 artiklan 11 alakohdan mukaan, luettuna yhdessä sen 13 alakohdan kanssa, moottoriajoneuvo on joko valmis, valmistunut tai keskeneräinen ja että mainitun 3 artiklan 19–21 alakohdan mukaan keskeneräinen ajoneuvo on valmistettava direktiivissä 2007/46 asetettujen teknisten vaatimusten mukaisesti, kun taas valmiit ja valmistuneet ajoneuvot täyttävät nämä vaatimukset.

41 Direktiivin 2007/46 3 artiklassa näin tehtyä viittausta ainoastaan ilmaisun ”ajoneuvo” määrittämiseksi ei voida kuitenkaan tulkita siten, että siinä edellytetään mainittujen teknisten vaatimusten noudattamista ennen 29.4.2009 käyttöön otetuilta ajoneuvoilta.

42 On nimittäin todettava komission tavoin, että tällaisia teknisiä vaatimuksia on tarkoitus soveltaa suoraan direktiivin 2007/46 1 artiklan nojalla vasta 29.4.2009 lukien hyväksyttäviin uusiin ajoneuvoihin.

43 Ensimmäiseen kysymykseen on täten vastattava, että direktiivin 1999/37 2 artiklan a alakohtaa, luettuna yhdessä direktiivin 2007/46 3 artiklan 11 ja 13 alakohdan kanssa, on tulkittava siten, että direktiiviä 1999/37 voidaan soveltaa asiakirjoihin, joita jäsenvaltiot antavat rekisteröitäessä ajoneuvoja, jotka on valmistettu ennen 29.4.2009 eli ennen direktiivin 2007/46 täytäntöönpanoa koskevan määräajan päättymistä.

### *Toinen kysymys*

44 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

### *Kolmas kysymys*

45 Kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko direktiivin 1999/37 4 artiklaa, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin 3 artiklan 2 kohdan kanssa, tulkittava siten, että sen jäsenvaltion viranomaiset, jossa käytetyn ajoneuvon uudelleenrekisteröintiä haetaan, voivat kieltäytyä tunnustamasta jäsenvaltion, jossa ajoneuvo oli aiemmin rekisteröity, antamaa rekisteröintitodistusta sillä perusteella, että todistuksesta puuttuvat tietyt pakolliset tiedot, jotka ovat kuitenkin helposti selvitettävissä.

46 Aluksi on todettava, että suoraan direktiivin 1999/37 4 artiklan sanamuodosta, jonka mukaan jonkin jäsenvaltion antama kyseisen direktiivin liitteessä olevan mallin mukainen rekisteröintitodistus on tunnustettava muissa jäsenvaltioissa ajoneuvon niissä tehtävän uuden rekisteröinnin yhteydessä, seuraa, ettei tässä säännöksessä jätetä jäsenvaltioille minkäänlaista harkintavaltaa ajoneuvojen rekisteröintitodistusten tunnustamista koskevan periaatteen noudattamisessa (tuomio 6.9.2012, komissio v. Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, 73 kohta).

47 Unionin tuomioistuin on todennut, että direktiivissä 1999/37 ei sallita sitä, että jäsenvaltiot vaatisivat esitettäväksi toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröinnin yhteydessä muita asiakirjoja kuin rekisteröintitodistuksen (ks. vastaavasti tuomio 6.9.2012, komissio v. Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, 79 kohta).

48 Oikeuskäytännössä on kuitenkin katsottu, että jäsenvaltiolla oli oikeus ennen toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröintiä suorittaa kyseisen ajoneuvon tunnistus ja edellyttää tätä varten ajoneuvon esittämistä, mikä merkitsee fyysistä tarkastusta, tarkastaakseen sen, onko mainittu ajoneuvo tosiasiallisesti kyseisen jäsenvaltion alueella ja vastaako se rekisteröintitodistuksessa mainittuja tietoja (ks. vastaavasti tuomio 20.9.2007, komissio v. Alankomaat, C-297/05, EU:C:2007:531, 54, 55 ja 57–63 kohta).

49 Tällainen ajoneuvon esittäminen on oikeuskäytännössä katsottu pelkäksi hallinnolliseksi muodollisuudeksi, jolla ei oteta käyttöön mitään lisätarkastusta vaan joka sisältyy rekisteröintihakemuksen käsittelyyn itsessään ja hakemukseen liittyvän menettelyn kulkuun (ks. vastaavasti tuomio 20.9.2007, komissio v. Alankomaat, C-297/05, EU:C:2007:531, 58 kohta).

50 Direktiivin 1999/37 tavoitteista on muistutettava, että kyseisen direktiivin tarkoituksena on edistää vapaata liikkuvuutta tieliikenteessä muiden jäsenvaltioiden alueella säätämällä toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröinnin välttämättömäksi edellytykseksi todistuksen, joka osoittaa kyseisen rekisteröinnin sekä ajoneuvon tekniset ominaisuudet, jotta helpotettaisiin kyseisten ajoneuvojen uudelleen käyttöönottoa toisessa jäsenvaltiossa ja edistettäisiin sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa (tuomio 6.9.2012, komissio v. Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, 74 kohta).

51 Lisäksi mainitun direktiivin johdanto-osan neljännen perustelukappaleen mukaan rekisteröintitodistuksen sisällön perusteella on voitava tarkistaa, että ajokortin haltija kuljettaa ainoastaan niiden ajoneuvoluokkien ajoneuvoja, joiden kuljettamiseen hänellä on oikeus; tällainen tarkistus edistää liikenneturvallisuutta.

52 Tältä osin on niin, että jäsenvaltion aiemmin antaman rekisteröintitodistuksen perusteella on voitava tunnistaa asianomainen ajoneuvo, jonka on vastattava kyseisessä rekisteröintitodistuksessa mainittuja tietoja, jotta ajoneuvo voidaan rekisteröidä uudelleen toisessa jäsenvaltiossa (ks. vastaavasti tuomio 20.9.2007, komissio v. Alankomaat, C-297/05, EU:C:2007:531, 54–56 kohta); näin varmistutaan siitä, että liikenneturvallisuutta koskevia vaatimuksia noudatetaan.

53 On lisättävä, että direktiivin 1999/37 3 artiklan 2 kohdan sanamuodon mukaan on niin, että kun ennen kyseisen direktiivin soveltamista eli ennen 1.6.2004 rekisteröidylle ajoneuvolle annetaan uusi rekisteröintitodistus, kuten on tilanne pääasioissa, jäsenvaltiot voivat täyttää vain ne kohdat, joita varten tarvittavat tiedot ovat saatavilla.

54 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 67 kohdassa, se, että jäsenvaltiot käyttävät tällaista poikkeusta, ei tarkoita, ettei kyseistä rekisteröintitodistusta tarvitsisi enää myöhemmin tunnustaa.

55 Koska ennakkoratkaisupyynnöstä kuitenkin ilmenee, että ainakin tietyt pääasioissa kyseessä olevista rekisteröintitodistuksista puuttuvat tiedot – kuten paikkojen lukumäärä –, jotka ovat pakollisia, ovat helposti selvitettävissä, näiden tietojen on katsottava olleen saatavilla kyseisiä todistuksia laadittaessa. Koska pääasioissa kyseessä olevia ajoneuvoja oli lisäksi muutettu huomattavasti, tiettyjä olennaisia teknisiä ominaisuuksia ei ollut mainittu näissä rekisteröintitodistuksissa, minkä perusteella RDW ei katsonut voivansa tunnistaa kyseisiä ajoneuvoja.

56 Tältä osin on todettava, kuten tämän tuomion 48 kohdasta ilmenee, että ennen mainitun direktiivin soveltamista annetun rekisteröintitodistuksen tietojen on vastattava kyseisessä todistuksessa kuvattua ajoneuvoa ja niiden perusteella asianomainen ajoneuvo on voitava tunnistaa pelkän tarkastuksen perusteella ilman mitään tämän tuomion 48 ja 49 kohdassa tarkoitetun kaltaista lisätarkastusta.

57 Jos näin ei ole, sen jäsenvaltion viranomaisilla, jossa aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ajoneuvolle haetaan uutta rekisteröintiä, on oikeus kieltäytyä tunnustamasta tällaista todistusta.

58 Pääasioiden tilanteessa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä on tarkistaa paitsi se, että pääasioissa kyseessä oleviin todistuksiin merkityt tiedot vastaavat todistuksissa kuvattuja ajoneuvoja, myös se, että ajoneuvot voidaan tunnistaa näiden tietojen perusteella.

59 Edellä esitetyn perusteella kolmanteen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 1999/37 4 artiklaa, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin 3 artiklan 2 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että sen jäsenvaltion viranomaiset, jossa käytetyn ajoneuvon uudelleenrekisteröintiä haetaan, voivat kieltäytyä tunnustamasta jäsenvaltion, jossa ajoneuvo oli aiemmin rekisteröity, antamaa rekisteröintitodistusta, kun todistuksesta puuttuvat tietyt pakolliset tiedot, kun siinä mainitut tiedot eivät vastaa kyseistä ajoneuvoa ja kun ajoneuvoa ei voida kyseisen todistuksen perusteella tunnistaa.

### *Neljäs kysymys*

60 Neljännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko direktiivin 2007/46 24 artiklan 6 kohtaa tulkittava siten, että siinä sallitaan jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon määrääminen katsastettavaksi, kun ajoneuvo on esitetty toisessa jäsenvaltiossa uudelleenrekisteröintiä varten.

61 Kuten tämän tuomion 42 kohdassa on todettu, direktiivi 2007/46, mukaan lukien sen 24 artikla, koskee ainoastaan uusia ajoneuvoja.

62 Pääasioissa kyseessä olevat ajoneuvot ovat käytettyjä ajoneuvoja, joista toinen on valmistettu vuonna 1950 ja toinen vuonna 1938.

63 Kuten komissio perustellusti huomauttaa, kysymys siitä, onko kyseisiä ajoneuvoja muutettu niiden valmistusvuodesta lukien niin, että ne on rinnastettava uusiin ajoneuvoihin – mikä edellyttäisi niiden mahdollista yksittäishyväksyntää –, ei tule esiin pääasioissa, koska on kiistatonta, ettei mainittuihin ajoneuvoihin ole tehty merkittäviä muutoksia rekisteröintitodistusten päivämäärän ja Alankomaiden ajoneuvorekisteriin merkitsemiseksi jätettyjen hakemusten päivämäärän välillä.

64 Tällaisia ajoneuvoja ei täten voida pitää direktiivissä 2007/46 tarkoitettuina uusina ajoneuvoina, mistä syystä mainitun direktiivin 24 artiklan 6 kohtaa ei voida soveltaa niihin.

65 Kuitenkaan se, että kansallinen tuomioistuin on muodollisesti esittänyt ennakkoratkaisupyyntönsä viittaamalla joihinkin unionin oikeuden määräyksiin tai säännöksiin, ei estä unionin tuomioistuinta esittämästä tälle kaikkia unionin oikeuden tulkintaan liittyviä seikkoja, jotka saattavat olla hyödyllisiä tämän arvioidessa käsiteltävänään olevaa asiaa, riippumatta siitä, onko kansallinen tuomioistuin viitannut niihin kysymyksissään. Unionin tuomioistuimen on poimittava kaikista kansallisen tuomioistuimen esittämistä seikoista ja erityisesti ennakkoratkaisupyynnön perusteluista ne unionin oikeutta koskevat seikat, joita on syytä tulkita, kun otetaan huomioon riidan kohde (tuomio 29.9.2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, 43 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

66 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee RDW:n todenneen, että pääasioissa kyseessä oleviin ajoneuvoihin oli tehty huomattavia muutoksia niiden ensimmäisen liikennekäyttöön ottamisen ajankohdan jälkeen ja että esitetyissä todistuksissa oli tiettyjä puutteellisuuksia. Kuten

komissio esittää, pääasioissa kyseessä oleva tilanne voisi kuulua direktiivin 2009/40 soveltamisalaan, mikäli tällaiset toteamukset saisivat aikaan epäilyjä mainittujen ajoneuvojen liikenneturvallisuudesta, mikä on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä tarkistaa.

67 Kyseisen direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa säädetään tältä osin, että jäsenvaltiossa annettu todistus siitä, että kyseisen jäsenvaltion alueella rekisteröity moottoriajoneuvo on hyväksytty vähintään kyseisen direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa, on jokaisen muun jäsenvaltion tunnustettava samoin perustein kuin jos kyseinen valtio olisi antanut tämän todistuksen. Sitä vastoin mainitun direktiivin 5 artiklan a alakohdassa säädetään nimenomaisesti, että jäsenvaltiot voivat aikaistaa ensimmäisen pakollisen katsastuksen määräaikaa ja tarvittaessa vaatia, että ajoneuvo määrätään katsastettavaksi ennen rekisteröintiä.

68 Kuten unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, jäsenvaltioiden on lähtökohtaisesti otettava toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityjen ajoneuvojen osalta asianmukaisesti huomioon viimeksi mainituissa jäsenvaltioissa suoritettujen katsastusten tulokset, eikä kyseisille ajoneuvoille voida yleisesti ja systemaattisesti määrätä suoritettavaksi katsastusta (ks. vastaavasti tuomio 5.6.2008, komissio v. Puola, C-170/07, ei julkaistu, EU:C:2008:322, 39 ja 44 kohta sekä tuomio 6.9.2012, komissio v. Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, 62 kohta). Kun otetaan huomioon sen tavoitteen tärkeys, jona on liikenneturvallisuuden takaaminen unionissa ja johon direktiivillä 2009/40 sen johdanto-osan toisesta perustelukappaleesta ilmenevällä tavalla pyritään, jäsenvaltion on mahdollista suorittaa maahantuodulle ajoneuvolle tarkastus ennen ajoneuvon rekisteröintiä kyseissä valtiossa, jos siitä huolimatta, että toisessa jäsenvaltiossa suoritettujen katsastusten tulokset otetaan huomioon, on olemassa konkreettisia viitteitä siitä, että mainittu ajoneuvo aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle (ks. vastaavasti tuomio 6.9.2012, komissio v. Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, 59–61 kohta).

69 Neljänteen kysymykseen on näin ollen vastattava, että direktiivin 2007/46 24 artiklan 6 kohtaa on tulkittava siten, ettei siinä tarkoitettua sääntelyä voida soveltaa käytettyyn ajoneuvoon, joka on jo rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, kun ajoneuvo on direktiivin 1999/37 4 artiklan nojalla esitetty asiassa toimivaltaisille toisen jäsenvaltion viranomaisille uudelleenrekisteröintiä varten. Jos kuitenkin on olemassa viitteitä siitä, että kyseinen ajoneuvo aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle, kyseiset viranomaiset voivat direktiivin 2009/40 5 artiklan a alakohdan nojalla edellyttää mainitun ajoneuvon katsastamista ennen sen rekisteröintiä.

## Oikeudenkäyntikulut

70 Pääasioiden asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

**1) Ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29.4.1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY 2 artiklan a alakohtaa, luettuna yhdessä puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY 3 artiklan 11 ja 13 alakohdan kanssa, on tulkittava siten, että direktiiviä 1999/37 voidaan soveltaa asiakirjoihin, joita jäsenvaltiot antavat rekisteröitäessä ajoneuvoja, jotka on valmistettu ennen 29.4.2009 eli ennen direktiivin 2007/46 täytäntöönpanoa koskevan määräajan päättymistä.**

2) **Direktiivin 1999/37 4 artiklaa, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin 3 artiklan 2 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että sen jäsenvaltion viranomaiset, jossa käytetyn ajoneuvon uudelleenrekisteröintiä haetaan, voivat kieltäytyä tunnustamasta jäsenvaltion, jossa ajoneuvo oli aiemmin rekisteröity, antamaa rekisteröintitodistusta, kun todistuksesta puuttuvat tietyt pakolliset tiedot, kun siinä mainitut tiedot eivät vastaa kyseistä ajoneuvoa ja kun ajoneuvoa ei voida kyseisen todistuksen perusteella tunnistaa.**

3) **Direktiivin 2007/46 24 artiklan 6 kohtaa on tulkittava siten, ettei siinä tarkoitettua sääntelyä voida soveltaa käytettyyn ajoneuvoon, joka on jo rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, kun ajoneuvo on direktiivin 1999/37 4 artiklan nojalla esitetty asiassa toimivaltaisille toisen jäsenvaltion viranomaisille uudelleenrekisteröintiä varten. Jos kuitenkin on olemassa viitteitä siitä, että kyseinen ajoneuvo aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle, kyseiset viranomaiset voivat moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta 6.5.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY 5 artiklan a alakohdan nojalla edellyttää mainitun ajoneuvon katsastamista ennen sen rekisteröintiä.**

Allekirjoitukset