Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

24. januar 2019*

»Præjudiciel forelæggelse – direktiv 1999/37/EF – registreringsdokumenter for køretøjer – udeladelser i registreringsattester – gensidig anerkendelse – direktiv 2007/46/EF – køretøjer, som blev bygget før harmonisering af tekniske krav på EU-plan – ændringer, som har indvirkning på køretøjets karakteristika«

I sag C-326/17,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Raad van State (øverste domstol i forvaltningsretlige sager, Nederlandene) ved afgørelse af 24. maj 2017, indgået til Domstolen den 31. maj 2017, i sagen

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

mod

X,

Y

og

X,

Y

mod

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

og

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

mod

Z

har

* Processprog: engelsk og nederlandsk.

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af formanden for Syvende Afdeling, T. von Danwitz, som fungerende formand for Fjerde Afdeling, og dommerne K. Jürimäe, C. Lycourgos. E. Juhász (refererende dommer) og C. Vajda,

generaladvokat: N. Wahl,

justitssekretær: administratrice principale M. Ferreira,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 7. juni 2018,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) ved C.B.J. Maenhout, som befuldmægtiget, bistået af advocaat M. van Heezik,

– X og Y ved C.B. Krol Dobrov, som befuldmægtiget,

– Z ved advocaat S.J.C. Van Keulen,

– den nederlandske regering ved M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen og P Huurnink, som befuldmægtigede,

– den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato F. Meloncelli,

– den norske regering ved R. Nordeide og C. Anker, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved M. Huttunen og A. Nijenhuis samt ved N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 20. september 2018,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af bestemmelserne i Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for køretøjer (EFT 1999, L 138, s. 57) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT 2007, L 263, s. 1).

2 Denne anmodning er indgivet i forbindelse med en tvist mellem dels Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (direktoratet for motorkøretøjer, herefter »RDW«) og X og Y, dels sidstnævnte og RDW samt en tvist mellem RDW og Z vedrørende RDW's afslag på at anerkende de registreringsattester for køretøjer, der er udstedt af andre medlemsstater, og at registrere disse køretøjer i Nederlandene.

Retsforskrifter

EU-retten

Direktiv 70/156

3 Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT 1970, L 42, s. 1), som ændret ved Rådets direktiv 92/53/EØF af 18. juni 1992 (EFT 1992, L 225, s. 1) (herefter »direktiv 70/156«), fastsætter i sin artikel 2, der har overskriften »Definitioner«:

»I dette direktiv forstås ved:

[…]

– »køretøj« et færdigopbygget eller delvis opbygget køretøj, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og har en konstruktivt bestemt største hastighed paa over 25 km/h, samt påhængskøretøjer dertil, undtagen skinnekøretøjer, landbrugs- og skovbrugstraktorer og selvkørende arbejdsredskaber

[…]«

Direktiv 1999/37

4 Følgende fremgår af tredje til sjette og niende betragtning til direktiv 1999/37:

»(3) [E]n harmonisering af registreringsattestens form og indhold vil lette forståelsen og dermed bidrage til den frie bevægelighed ved kørsel med et køretøj i andre medlemsstater end den, det er registreret i.

(4) [D]et bør ved hjælp af registreringsattesten kunne kontrolleres, at en person med et kørekort, der er udstedt i medfør af direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort [EFT 1991, L 237, s. 1], kun fører køretøjer i de tilladte køretøjskategorier; en sådan kontrol vil medvirke til at forbedre færdselssikkerheden.

(5) [F]or at registrere et køretøj, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, kræver alle medlemsstaterne bl.a. en attest, der dokumenterer denne registrering og køretøjets tekniske karakteristika.

(6) [E]n harmonisering af denne registreringsattest vil lette den nye ibrugtagning af køretøjer, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, og dermed bidrage til, at det indre marked fungerer.

[…]

(9) [F]or at lette den kontrol, der især tager sigte på at bekæmpe svig og ulovlig handel med stjålne køretøjer, bør der etableres et tæt samarbejde mellem medlemsstaterne på grundlag af et effektivt system til udveksling af oplysninger.«

5 Direktivets artikel 1 bestemmer:

»Dette direktiv gælder for de dokumenter, medlemsstaterne udsteder ved registrering af køretøjer.

Direktivet berører ikke medlemsstaternes ret til med henblik på midlertidig registrering af motorkøretøjer at anvende dokumenter, der ikke på alle punkter måtte opfylde kravene i dette direktiv.«

6 Nævnte direktivs artikel 2 fastsætter:

»I dette direktiv forstås ved

a) »køretøj« køretøjer som defineret i artikel 2 i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 […] og i artikel 1 i Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer [(EFT 1992, L 225, s. 72)]

b) »registrering« en administrativ tilladelse til ibrugtagning af et køretøj, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et løbenummer, kaldet registreringsnummeret

c) »registreringsattest« det dokument, der attesterer, at køretøjet er registreret i en medlemsstat

d) »indehaver af en registreringsattest« den person, i hvis navn et køretøj er registreret.«

7 Artikel 3 i direktiv 1999/37 har følgende ordlyd:

»1. Medlemsstaterne udsteder en registreringsattest for køretøjer, der kræves registreret efter deres nationale lovgivning. Attesten består enten af en enkelt del, jf. bilag I, eller af to dele, jf. bilag I og II.

Medlemsstaterne kan tillade, at de tjenester, navnlig producenternes, som de bemyndiger hertil, udfylder de tekniske dele af registreringsattesten.

2. Hvis en ny registreringsattest udstedes til et køretøj, der er registreret inden gennemførelsen af dette direktiv, anvender medlemsstaterne en model for attesten, der er i overensstemmelse med dette direktiv, og de kan nøjes med at anføre de data, der er til rådighed.

3. De oplysninger, som registreringsattesten indeholder i overensstemmelse med bilag I og II, er angivet ved hjælp af de harmoniserede fællesskabskoder, der er opført i disse bilag.«

8 Direktivets artikel 4 bestemmer:

»I forbindelse med dette direktiv anerkender medlemsstaterne registreringsattester, der er udstedt af de øvrige medlemsstater, med henblik på identificering af et køretøj, der færdes i international trafik, eller med henblik på en ny registrering af køretøjet i en anden medlemsstat.«

9 I henhold til artikel 8, stk. 1, i det nævnte direktiv sætter medlemsstaterne de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette inden den 1. juni 2004.

Direktiv 2007/46

10 Artikel 1 i direktiv 2007/46, der har overskriften »Genstand«, fastsætter:

»Dette direktiv fastlægger en harmoniseret ramme med de administrative bestemmelser og generelle tekniske krav i forbindelse med godkendelse af alle nye køretøjer, der er omfattet af dets anvendelsesområde, samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, med henblik på at lette registreringen, salget og ibrugtagningen af køretøjerne inden for [Den Europæiske Union].

[…]«

11 Dette direktivs artikel 2, der vedrører dettes »[a]nvendelsesområde«, bestemmer i stk. 1:

»Dette direktiv gælder for typegodkendelse af køretøjer, som er konstrueret og fremstillet i et eller flere trin til brug på vej, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer.

Det gælder også for individuelle godkendelser af sådanne køretøjer.

Dette direktiv gælder også for dele og udstyr til køretøjer, der er omfattet af direktivet.«

12 Det nævnte direktivs artikel 3 med overskriften »Definitioner« fastsætter:

»I dette direktiv og i de i bilag IV opførte retsakter forstås, medmindre andet er bestemt heri, ved:

[…]

11. »motorkøretøj«: ethvert færdigopbygget, trinvis færdigopbygget eller delvis opbygget selvkørende motordrevet køretøj med mindst fire hjul og med en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h

12. »påhængskøretøj«: et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er konstrueret og fremstillet til at blive trukket af et motorkøretøj

13. »køretøj«: ethvert motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil som defineret i nr. 11) og 12)

[…]

19. »delvis opbygget køretøj«: et køretøj, som skal gennem mindst ét yderligere trin i opbygningen for at opfylde de relevante tekniske krav i dette direktiv

20. »trinvis færdigopbygget køretøj«: et køretøj, som har gennemløbet hele processen for etapevis typegodkendelse og dermed opfylder de relevante tekniske krav i dette direktiv

21. »færdigopbygget køretøj«: ethvert køretøj, som ikke skal opbygges yderligere for at opfylde de relevante tekniske krav i dette direktiv

[…]«

13 Artikel 4, stk. 3, i direktiv 2007/46 har følgende ordlyd:

»Medlemsstaterne registrerer eller tillader kun salg eller ibrugtagning af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder kravene i dette direktiv.

De må ikke forbyde, begrænse eller hindre registrering, salg, ibrugtagning af eller kørsel på vej med køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder af grunde, der vedrører aspekter af fremstillingen af dem og deres funktioner, som er omfattet af dette direktiv, hvis de opfylder kravene i direktivet.«

14 Dette direktivs artikel 24 med overskriften »Individuelle godkendelser« bestemmer:

»1. Medlemsstaterne kan undtage et bestemt køretøj, uanset om det er unikt eller ej, fra opfyldelsen af en eller flere bestemmelser i dette direktiv eller af en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag IV eller bilag XI, forudsat at de pålægger alternative krav.

Der kan kun fritages for de bestemmelser, der er nævnt i afsnit 1, hvis en medlemsstat har rimelige grunde til at gøre det.

Ved »alternative krav« forstås administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et trafiksikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau, som i det omfang, det er praktisk muligt, svarer til det niveau, der gælder efter bestemmelserne i bilag IV eller bilag XI.

[…]

6. Gyldigheden af en individuel godkendelse skal begrænses til den medlemsstat, der har udstedt den.

Hvis en ansøger ønsker at sælge, registrere eller ibrugtage et køretøj med en individuel godkendelse i en anden medlemsstat, skal den medlemsstat, der har udstedt godkendelsen, på anmodning sende ansøgeren en redegørelse for de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af.

For så vidt angår et køretøj, som en medlemsstat har udstedt en individuel godkendelse for efter bestemmelserne i denne artikel, skal en anden medlemsstat tillade, at køretøjet sælges, registreres eller ibrugtages, medmindre den har rimelige grunde til at mene, at de tekniske bestemmelser, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke svarer til dens egne bestemmelser.

7. På anmodning af fabrikanten eller ejeren af køretøjet skal medlemsstaterne udstede en individuel godkendelse for et køretøj, der opfylder bestemmelserne i dette direktiv og de retsakter, der er opført i bilag IV eller bilag XI.

Medlemsstaterne skal i så fald acceptere den individuelle godkendelse og tillade salg, registrering og ibrugtagning af køretøjet.

[…]«

15 Artikel 26 i det nævnte direktiv, der har overskriften »Registrering, salg og ibrugtagning af køretøjer«, fastsætter:

»1. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 29 og 30 må medlemsstaterne kun registrere og tillade salg og ibrugtagning af køretøjer, hvis de ledsages af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 18.

Medlemsstaterne skal tillade salg af delvis opbyggede køretøjer, men kan nægte endelig registrering og ibrugtagning, indtil køretøjerne er færdigopbygget.

[…]«

16 Artikel 48 i direktiv 2007/46 med overskriften »Gennemførelse« bestemmer:

»1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den 29. april 2009 de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme de indholdsmæssige ændringer i dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den 29. april 2009.

[…]«

17 Artikel 49 i direktiv 2007/46 med overskriften »Ophævelse« fastsætter:

»Direktiv 70/156/EØF ophæves med virkning fra den 29. april 2009, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag XX, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og anvendelse af direktiverne.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag XXI.«

Direktiv 2009/40/EF

18 Det fremgår af anden betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT 2009, L 141, s. 12), at »[i] forbindelse med den fælles transportpolitik bør vejtrafikken inden for Fællesskabets område finde sted under de bedst mulige vilkår såvel vedrørende sikkerheden som konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstaters transportører«.

19 Direktivets artikel 1 bestemmer:

»1. I hver medlemsstat skal motordrevne køretøjer, der er registreret i denne medlemsstat, samt påhængsvogne og sættevogne til disse køretøjer underkastes en periodisk teknisk kontrol i overensstemmelse med dette direktiv.

2. De køretøjskategorier, der skal afprøves, den tekniske kontrols hyppighed og de obligatoriske kontrolpunkter er anført i bilag I og II.«

20 Det nævnte direktivs artikel 3, stk. 2, har følgende ordlyd:

»Hver medlemsstat tillægger det bevis, der i en anden medlemsstat udstedes for, at et motordrevet køretøj, der er registreret i sidstnævnte stat, samt dets påhængsvogn eller sættevogn, er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv, samme gyldighed, som hvis den selv havde udstedt dette bevis.«

21 Samme direktivs artikel 5, litra a), bestemmer:

»Uanset bestemmelserne i bilag I og II kan medlemsstaterne:

a) fremskynde datoen for den første obligatoriske tekniske kontrol samt eventuelt kræve, at køretøjet underkastes en kontrol forud for dets registrering.«

Nederlandsk ret

22 I henhold til artikel 52a, stk. 1, i wegenverkeerswet 1994 (lov af 1994 om registrering af køretøjer) »udsteder RDW en registreringsattest, der bekræfter registreringen i registreringsregistret med navnet på indehaveren af registreringsattesten«.

23 Artikel 25b i registreringsbekendtgørelsen (bekendtgørelse om registreringsattester) fastsætter:

»1. Ejeren eller indehaveren af et køretøj, hvortil ønskes udstedt en registreringsattest med navnet på indehaveren af registreringsattesten for første gang, og som tidligere har været registreret i en anden medlemsstat i Den Europæiske Union, skal indgive del I i den registreringsattest, der er udstedt i denne medlemsstat og, såfremt denne er blevet udstedt, ligeledes del II.

2. Udstedelse af registreringsattest med navnet på indehaveren af registreringsattesten som omhandlet i stk. 1 nægtes, hvis del II af registreringsattesten, såfremt en sådan er udstedt, ikke fremlægges.

3. I helt særlige tilfælde og som en fravigelse fra stk. 2 kan RDW registrere et køretøj og udstede en registreringsattest med navnet på indehaveren af registreringsattesten på den betingelse, at de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet tidligere var indregistreret, skriftligt eller elektronisk bekræfter, at ansøgeren har ret til at indregistrere det i en anden medlemsstat.

4. RDW skal opbevare registreringsdokumenterne eller dele heraf i seks måneder og underrette myndighederne i den medlemsstat, hvor registreringsattesten blev udstedt, inden to måneder efter den dato, hvor de er blevet modtaget. Efter deres anmodning tilbagesender RDW de registreringsdokumenter, det har modtaget fra myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt registreringsattesten.«

Tvisterne i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

24 X og Y og Z indgav henholdsvis den 14. januar og 10. juni 2014 en ansøgning til RDW om registrering af et motorkøretøj i det hollandske registreringsregister. Et af disse motorkøretøjer blev fremstillet i 1950 af Bentley Motors Limited, som påsatte køretøjsidentifikationsnummeret (*Vehicle Identification Number*, herefter »VIN«) B28J0, og blev registreret i England det samme år. Det andet køretøj blev fremstillet i 1938 af Alvis Car and Engineering Company Limited, som påsatte køretøjet VIN 14827.

25 Køretøjet af mærket Bentley blev væsentligt ombygget i 2013. Den 29. oktober 2013 udstedte de belgiske myndigheder en registreringsattest for denne bil, der indeholder summariske oplysninger. Den forelæggende ret har præciseret, at det fremgår af en inspektion af dette køretøj, der blev gennemført i februar 2014, at denne nu består af en original Bentley Mark VI-undervogn, en 8-cylindret Rolls Royce-motor og et nyt karosseri, der ser anderledes ud, på modellen af en Bentley Speed Six, og at dets undervogn og fremdriftssystem stort set er blevet bevaret. Under henvisning til de ændringer, der blev foretaget i den oprindelige model, afviste RDW ved afgørelse af 10. februar 2014 den ansøgning om registrering i registreringsregistret, som X og Y havde indgivet.

26 På grundlag af en anden registreringsattest udstedt af den kompetente belgiske myndighed den 19. maj 2014 indgav X og Y den 4. juni 2014 en ny ansøgning om registrering. Ved skrivelse af 18. juli 2014 oplyste RDW, at der var rettet henvendelse med anmodning om oplysninger til de belgiske myndigheder. Det fremgår af besvarelsen af denne anmodning, at de belgiske myndigheder med henblik på udstedelse af et registreringsbevis havde anvendt den oprindelige engelske registreringsattest fra 1950. Under hensyn til disse elementer afviste RDW ved afgørelse af 27. august 2014 den anden ansøgning om registrering.

27 Køretøjet af mærket Alvis, for hvilket der den 14. oktober 2013 blev udstedt en registreringsattest på grundlag af data fra den medfølgende dokumentation udfærdiget af producenten, havde også undergået væsentlige ændringer. For at kunne træffe afgørelse vedrørende den af Z indsendte ansøgning om registrering anmodede RDW som følge heraf den kompetente engelske myndighed om oplysninger. Sidstnævnte anførte, at den havde registreret dette køretøj på grundlag af data fra den medfølgende dokumentation udfærdiget af producenten og ud fra fotos og oplysninger fra en

bilejerforening. Desuden kunne RDW ikke få svar på spørgsmålet vedrørende oplysningerne om Alvis, på grundlag af hvilke den engelske registreringsattest var blevet udstedt. Ved afgørelse af 29. september 2014 afviste RDW Z's ansøgning om registrering.

28 RDW anførte i sine afgørelser af 10. februar og 29. september 2014, at registreringerne var blevet afvist, fordi de omhandlede køretøjer, idet de ikke opfylder de tekniske krav, der er fastsat i direktiv 2007/46, hverken er køretøjer i henhold til dette direktivs artikel 3 eller til artikel 2, litra a), i direktiv 1999/37, hvorfor dette sidstnævnte direktiv ikke finder anvendelse i sagen. Under alle omstændigheder er RDW af den opfattelse, at i det omfang, disse køretøjer er omfattet af direktiv 1999/37, er de registreringsattester, der allerede er udstedt for de nævnte køretøjer af myndighederne i andre medlemsstater, ikke registreringsattester, der er harmoniserede i henhold til dette sidstnævnte direktiv, og de kan derfor ikke anerkendes på grundlag af dette. Derudover er RDW af den opfattelse, at disse attester ikke gør det muligt at identificere disse køretøjer. Endelig ville de pågældende køretøjer ifølge RDW i deres nuværende sammensætning aldrig være blevet godkendt til kørsel på det tidspunkt, hvor de opnåede deres første registreringsattest, henholdsvis i 1950 og 1938, og det fremgår ikke klart af de elementer, som RDW råder over, at disse køretøjer opnåede en individuel godkendelse med henblik på en sådan efter deres ombygning.

29 X og Y på den ene side og Z på den anden side anlagde søgsmål mod de afgørelser om afslag på registrering, der vedrører dem. Ifølge de retter, der blev forelagt sagen i første instans, er de omhandlede køretøjer omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 1999/37, således at dette direktiv finder anvendelse, og at de skal identificeres på grundlag af deres registreringsattester, som udgør harmoniserede attester i henhold til det nævnte direktiv. Disse retter fastslog derfor, at RDW var forpligtet til at udstede en nederlandsk registreringsattest til X og Y, og at RDW på ny måtte træffe afgørelse vedrørende den af Z indsendte ansøgning om registrering.

30 RDW har appelleret disse afgørelser til den forelæggende ret. X og Y har ligeledes iværksat appel ved denne ret af den afgørelse, der vedrører dem.

31 Den forelæggende ret har bemærket, at tvisten vedrører spørgsmålet om, hvorvidt RDW har overtrådt artikel 25b i kentekenreglement (bekendtgørelse om registreringsattester), som fortolket i lyset af artikel 4 i direktiv 1999/37, ved med henblik på deres registrering i Nederlandene ikke at anerkende de vedrørende køretøjerne af mærket Bentley og Alvis udstedte registreringsdokumenter, hvilket indebærer fastlæggelsen af, hvorvidt dette direktiv finder anvendelse. Den forelæggende ret har tilføjet, at disse dokumenter i det foreliggende tilfælde formelt er i overensstemmelse med den model, der er fastsat i dette direktiv, men at visse obligatoriske oplysninger, der let kan findes ved inspektion af køretøjet, ikke fremgår af de nævnte dokumenter. Endelig ønsker den forelæggende ret oplyst, om RDW i forbindelse med en ansøgning om anerkendelse af en registreringsattest, der er udstedt i en anden medlemsstat, kan kontrollere de omhandlede køretøjer med henblik på at undersøge, om de opfylder de tekniske krav, der er fastsat i direktiv 2007/46.

32 Da fortolkningen af bestemmelserne i direktiv 1999/37 og 2007/46 er nødvendig for at løse de tvister, der er blevet forelagt den, har Raad van Staat (øverste domstol i forvaltningsretlige sager, Nederlandene) besluttet at udsætte sagerne og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Finder [direktiv 1999/37] anvendelse på motorkøretøjer, som fandtes allerede før den 29. april 2009, som er det tidspunkt, fra hvilket medlemsstaterne skal anvende de love og administrative bestemmelser, der tjener til gennemførelse af [direktiv 2007/46/EF]?

2) Er et motorkøretøj, som på den ene side er sammenbygget af væsentlige komponenter, der er fremstillet før påbegyndelsen af anvendelsen af [direktiv 2007/46], og på den anden side af væsentlige komponenter, som først er tilføjet efter påbegyndelsen af anvendelsen af dette direktiv, et motorkøretøj, som fandtes før påbegyndelsen af anvendelsen af direktivet, eller er et sådant motorkøretøj først fremstillet efter påbegyndelsen af anvendelsen af direktivet?

3) Henset til artikel 3, stk. 2, i [direktiv 1999/37] gælder registreringskravet som omhandlet i samme direktivs artikel 4 da ubegrænset, når der i registreringsattesten for visse fællesskabskoder (som det ifølge direktivets bilag er obligatorisk at udfylde) ikke er anført oplysninger, såfremt disse oplysninger er lette at finde?

4) Er det i henhold til artikel 4 i [direktiv 1999/37] tilladt at anerkende en registreringsattest fra en anden medlemsstat, men alligevel underkaste køretøjet en teknisk kontrol som omhandlet i artikel 24, stk. 6, i [direktiv 2007/46] og, såfremt køretøjet ikke opfylder medlemsstatens tekniske forskrifter, at lade dette have som konsekvens, at udstedelsen af registreringsattesten nægtes?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

33 Med sit første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, litra a), i direktiv 1999/37, sammenholdt med artikel 3, nr. 11) og 13), i direktiv 2007/46, skal fortolkes således, at direktiv 1999/37 finder anvendelse på dokumenter udstedt af medlemsstaterne ved registreringen af køretøjer, der er fremstillet før den 29. april 2009, som er datoen for udløbet af fristen for gennemførelse af direktiv 2007/46.

34 I henhold til artikel 2, litra a), i direktiv 1999/37 forstås et køretøj i henhold til dette direktiv som køretøjer som defineret i artikel 2 i direktiv 70/156.

35 Det følger heraf, at direktiv 1999/37 fra tidspunktet for dets vedtagelse skulle finde anvendelse på køretøjer, der blev bragt på markedet inden den 29. april 2009.

36 Dette resultat understøttes af artikel 3, stk. 2, i direktiv 1999/37, i henhold til hvilket medlemsstaterne, når en ny registreringsattest udstedes til et køretøj, der er registreret inden gennemførelsen af dette direktiv, anvender en model for attesten, der er i overensstemmelse med dette direktiv, og kan nøjes med at anføre de data, der er til rådighed.

37 Denne bestemmelse udgør nemlig en særregel for de køretøjer, der blev registreret inden gennemførelsen af direktiv 1999/37, idet fristen for gennemførelse, der er fastsat i dette direktivs artikel 8, er den 1. juni 2004.

38 Det nævnte resultat understøttes ligeledes af det mål, der forfølges med direktiv 1999/37 om, som det fremgår af sjette betragtning hertil, ved harmoniseringen af registreringsattesten at lette den nye ibrugtagning af køretøjer, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat. Udelukkelsen af registreringsdokumenter udstedt af medlemsstaterne for køretøjer, der er fremstillet før den 29. april 2009, fra dette direktivs anvendelsesområde ville således være i strid med dette mål.

39 Den blotte omstændighed, at direktiv 70/156 blev ophævet med virkning fra den 29. april 2009 ved direktiv 2007/46, hvis artikel 49 bestemmer, at henvisninger til det nævnte ophævede direktiv gælder som henvisninger til direktiv 2007/46 og læses efter sammenligningstabellen i dets bilag XXI, kan ikke ændre et sådant resultat.

40 Det fremgår ganske vist af dette bilag XXI, at henvisningerne til artikel 2 i direktiv 70/156 skal læses som henvisninger til artikel 3 i direktiv 2007/46. Det er ligeledes korrekt, at et motorkøretøj i henhold til sidstnævnte direktivs artikel 3, nr. 11), sammenholdt med denne artikels nr. 13), er enten færdigopbygget, trinvis færdigopbygget eller delvis opbygget, og at det delvist opbyggede køretøj i

henhold til nr. 19)-21) i den nævnte artikel 3 skal gennem yderligere trin i opbygningen i overensstemmelse med de tekniske krav i direktiv 2007/46, mens de færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer opfylder sådanne krav.

41 Henvisningen til artikel 3 i direktiv 2007/46, der udelukkende har til formål at definere begrebet »køretøj«, kan imidlertid ikke fortolkes således, at den pålægger overholdelsen af de nævnte tekniske krav for de køretøjer, der er taget i brug før den 29. april 2009.

42 Det skal nemlig i lighed med det af Kommissionen anførte bemærkes, at sådanne tekniske krav i henhold til artikel 1 i direktiv 2007/46 kun finder anvendelse på modtagelsen af nye køretøjer fra den 29. april 2009.

43 Det første spørgsmål skal derfor besvares med, at artikel 2, litra a), i direktiv 1999/37, sammenholdt med artikel 3, nr. 11) og 13), i direktiv 2007/46, skal fortolkes således, at direktiv 1999/37 finder anvendelse på dokumenter udstedt af medlemsstaterne ved registreringen af køretøjer, der er fremstillet før den 29. april 2009, som er datoen for udløbet af fristen for gennemførelse af direktiv 2007/46.

Det andet spørgsmål

44 Henset til besvarelsen af det første spørgsmål er det ufornødent at besvare det andet spørgsmål.

Det tredje spørgsmål

45 Med sit tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 4 i direktiv 1999/37, sammenholdt med dette direktivs artikel 3, stk. 2, skal fortolkes således, at myndighederne i den medlemsstat, hvor der ansøges om en ny registrering af et brugt køretøj, har ret til at afvise at anerkende den registreringsattest, der er udstedt af den medlemsstat, i hvilken køretøjet tidligere er blevet registreret, med den begrundelse, at visse af attestens obligatoriske oplysninger mangler, men let kan findes.

46 Først og fremmest fremgår det af selve ordlyden af artikel 4 i direktiv 1999/37 – som fastsætter, at en registreringsattest, der er udstedt af en anden medlemsstat i overensstemmelse med den i bilaget til dette direktiv indeholdte model, skal anerkendes af de øvrige medlemsstater med henblik på en ny registrering af køretøjet i disse stater – at denne artikel ikke indrømmer medlemsstaterne nogen skønsmargen for så vidt angår overholdelse af princippet om anerkendelse af køretøjers registreringsattester (dom af 6.9.2012, Kommissionen mod Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, præmis 73).

47 Domstolen har fastslået, at direktiv 1999/37 ikke tillader, at medlemsstaterne i forbindelse med registrering af et køretøj, som tidligere er blevet registreret i en anden medlemsstat, kræver et andet dokument end registreringsattesten (jf. i denne retning dom af 6.9.2012, Kommissionen mod Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, præmis 79).

48 Domstolen har dog bemærket, at en medlemsstat inden registrering af et køretøj, der tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, har ret til at foretage en identifikation af dette køretøj og med henblik herpå kræve det fremvist, hvilket indebærer en fysisk undersøgelse med henblik på at kontrollere, om det nævnte køretøj faktisk befinder sig på dets område og svarer til de oplysninger, der fremgår af registreringsattesten (jf. i denne retning dom af 20.9.2007, Kommissionen mod Nederlandene, C-297/05, EU:C:2007:531, præmis 54, 55 og 57-63).

49 En sådan fremvisning betegnes af Domstolen som en simpel administrativ formalitet, der ikke indebærer nogen supplerende kontrol, men som er uadskilleligt forbundet med selve behandlingen af ansøgningen om indregistrering og afviklingen af den hertil knyttede procedure (jf. i denne retning dom af 20.9.2007, Kommissionen mod Nederlandene, C-297/05, EU:C:2007:531, præmis 58).

50 Hvad angår målene med direktiv 1999/37 skal det bemærkes, at dette direktiv har til formål at bidrage til den frie bevægelighed ved kørsel med et køretøj i andre medlemsstater ved som nødvendig betingelse for at registrere et køretøj, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, at kræve en attest, der dokumenterer denne registrering og køretøjets tekniske karakteristika, med henblik på at lette den nye ibrugtagning af nævnte køretøjer i en anden medlemsstat og dermed bidrage til, at det indre marked fungerer (dom af 6.9.2012, Kommissionen mod Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, præmis 74).

51 Derudover skal en registreringsattests indhold ifølge fjerde betragtning til det nævnte direktiv gøre det muligt at kontrollere, at en person med et kørekort kun fører køretøjer i de tilladte køretøjskategorier, idet en sådan kontrol vil medvirke til at forbedre færdselssikkerheden.

52 I denne henseende skal den af en anden medlemsstat tidligere udstedte registreringsattest gøre det muligt at identificere det pågældende køretøj, som skal svare til de oplysninger, der fremgår af attesten med henblik på dets nye registrering i en anden medlemsstat (jf. i denne retning dom af 20.9.2007, Kommissionen mod Nederlandene, C-297/05, EU:C:2007:531, præmis 54-56), for at sikre, at trafiksikkerhedskravene overholdes.

53 Det skal tilføjes, at medlemsstaterne i henhold til artikel 3, stk. 2, i direktiv 1999/37 i det tilfælde, hvor der som i tvisterne i hovedsagen udstedes en ny registreringsattest for et køretøj, der er registreret før gennemførelsen af dette direktiv den 1. juni 2004, kan nøjes med kun at anføre de bemærkninger, for hvilke de påkrævede oplysninger er til rådighed.

54 Som generaladvokaten har anført i punkt 67 i sit forslag til afgørelse, betyder det forhold, at medlemsstaterne benytter en sådan undtagelse, ikke, at den pågældende registreringsattest efterfølgende ikke længere skal anerkendes.

55 For så vidt som det fremgår af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at i hvert fald visse af de manglende oplysninger på den i hovedsagen omhandlede registreringsattest, såsom antallet af pladser, der er obligatoriske, nemt kan findes, skal disse oplysninger dog anses for tilgængelige på tidspunktet for udarbejdelsen af disse attester. Da de i hovedsagen omhandlede køretøjer derudover har undergået betydelige ændringer, fremgik visse væsentlige tekniske karakteristika ikke af disse registreringsattester, og RDW var af den opfattelse, at det ikke var muligt at identificere disse køretøjer.

56 I denne forbindelse skal det, som det fremgår af denne doms præmis 48, bemærkes, at de oplysninger, der er nævnt på en registreringsattest, der er udstedt før gennemførelsen af det nævnte direktiv, skal svare til det køretøj, som attesten beskriver, og skal gøre identifikationen af det omhandlede køretøj mulig på grundlag af en simpel undersøgelse, der ikke indebærer nogen supplerende kontrol, som det fremgår af denne doms præmis 48 og 49.

57 Når det ikke er tilfældet, har myndighederne i den medlemsstat, hvor der ansøges om ny registrering af et køretøj, der tidligere har været registreret i en anden medlemsstat, ret til at afvise at anerkende en sådan attest.

58 Hvad angår situationerne i hovedsagen tilkommer det den forelæggende ret ikke kun at undersøge, om de i hovedsagen omhandlede oplysninger, der er indskrevet på attesterne, svarer til de køretøjer, de beskriver, men ligeledes, om de gør det muligt at identificere dem.

59 Henset til de ovenstående betragtninger skal det tredje spørgsmål besvares med, at artikel 4 i direktiv 1999/37, sammenholdt med dette direktivs artikel 3, stk. 2, skal fortolkes således, at myndighederne i den medlemsstat, hvor der ansøges om ny registrering af et brugt køretøj, har ret til at afvise at anerkende den registreringsattest, der er udstedt af den medlemsstat, i hvilken køretøjet tidligere er blevet registreret, når visse af attestens obligatoriske oplysninger mangler, oplysningerne nævnt i attesten ikke svarer til det nævnte køretøj, og denne attest ikke gør det muligt at identificere dette køretøj.

Det fjerde spørgsmål

60 Med sit fjerde spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 24, stk. 6, i direktiv 2007/46 skal fortolkes således, at den gør det muligt at undergive et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat, en teknisk kontrol, når denne fremvises med henblik på en ny registrering i en anden medlemsstat.

61 Som det bemærkes i denne doms præmis 42, tager direktiv 2007/46, herunder dennes artikel 24, udelukkende sigte på nye køretøjer.

62 De i hovedsagen omhandlede køretøjer er imidlertid brugte køretøjer, der er fremstillet i henholdsvis 1950 og 1938.

63 Som det med rette er fremhævet af Kommissionen, opstår spørgsmålet om, hvorvidt disse køretøjer efter deres produktionsår er eller ikke er blevet ændret på en sådan måde, at de kan sidestilles med nye køretøjer, hvilket indebærer en eventuel individuel godkendelse af disse, ikke i hovedsagerne, da det er ubestridt, at de nævnte køretøjer ikke er blevet væsentligt ændret mellem tidspunkterne for registreringsattesterne og tidspunkterne for ansøgningerne om registrering i det nederlandske registreringsregister.

64 Under disse omstændigheder kan sådanne køretøjer ikke betragtes som nye køretøjer i henhold til direktiv 2007/46, således at det nævnte direktivs artikel 24, stk. 6, ikke kan finde anvendelse på dem.

65 Den omstændighed, at en national ret rent formelt har udformet sin anmodning om præjudiciel afgørelse under henvisning til bestemte EU-retlige bestemmelser, er dog ikke til hinder for, at Domstolen oplyser denne ret om alle de fortolkningsmomenter, der kan være til nytte ved afgørelsen af den sag, som verserer for den nationale ret, uanset om den henviser til dem i sine spørgsmål. Det tilkommer herved Domstolen ud fra samtlige de oplysninger, der er fremlagt af den nationale ret, og navnlig af forelæggelsesafgørelsens præmisser, at udlede de EU-retlige elementer, som det under hensyn til sagens genstand er nødvendigt at fortolke (dom af 29.9.2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, præmis 43 og den deri nævnte retspraksis).

66 I den foreliggende sag fremgår det af den forelæggende rets afgørelse, at RDW har fastslået, at de i hovedsagen omhandlede køretøjer havde undergået væsentlige ændringer siden tidspunktet for deres første ibrugtagning, og at de fremlagte attester var behæftet med visse udeladelser. Som Kommissionen har gjort gældende, kan den i hovedsagen omhandlede situation, hvis sådanne konstateringer rejser tvivl om de nævnte køretøjers færdselssikkerhed, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at undersøge, være omfattet af direktiv 2009/40.

67 I denne forbindelse fremgår det af dette direktivs artikel 3, stk. 2, at hver medlemsstat anerkender det bevis, der er udstedt i en anden medlemsstat, om at et motorkøretøj, der er registreret på denne sidstnævntes område, er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv, på samme måde som hvis den selv havde udstedt dette bevis. Til gengæld fastsætter det

nævntes direktivs artikel 5, litra a), udtrykkeligt, at medlemsstaterne kan fremskynde datoen for den første obligatoriske tekniske kontrol samt eventuelt kræve, at køretøjet underkastes en kontrol forud for dets registrering.

68 Som det følger af Domstolens praksis skal medlemsstaterne i princippet for de køretøjer, der tidligere er blevet registreret i andre medlemsstater, tage behørigt hensyn til resultaterne af de tekniske kontroller, der udføres i disse sidstnævnte medlemsstater, og den tekniske kontrol af disse køretøjer kan ikke pålægges på en generel og systematisk måde (jf. i denne retning dom af 5.6.2008, Kommissionen mod Polen, C-170/07, ikke trykt i Sml., EU:C:2008:322, præmis 39 og 44, samt af 6.9.2012, Kommissionen mod Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, præmis 62). I betragtning af vigtigheden af målet om at sikre færdselssikkerheden i Unionen, som direktiv 2009/40 forfølger, og som det fremgår af anden betragtning hertil, står det medlemsstaten frit for at undergive et importeret køretøj en kontrol forud for dets registrering i denne medlemsstat, hvis der til trods for hensyntagen til resultaterne af tekniske kontroller udført i en anden medlemsstat foreligger konkrete tegn på, at det nævnte køretøj faktisk udgør en fare for færdselssikkerheden (jf. i denne retning dom af 6.9.2012, Kommissionen mod Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, præmis 59-61).

69 Som følge heraf skal det fjerde spørgsmål besvares med, at artikel 24, stk. 6, i direktiv 2007/46 skal fortolkes således, at den ordning, den fastsætter, ikke finder anvendelse på et brugt køretøj, der allerede er blevet registreret i en medlemsstat, når dette køretøj på grundlag af artikel 4 i direktiv 1999/37 er blevet fremvist med henblik på dets nye registrering ved myndigheden i en anden medlemsstat, der har kompetence på området. Hvis der imidlertid foreligger tegn på, at dette køretøj udgør en fare for færdselssikkerheden, kan denne myndighed i henhold til artikel 5, litra a), i direktiv 2009/40 kræve, at det nævnte køretøj undergives en kontrol forud for dets registrering.

Sagsomkostninger

70 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Fjerde Afdeling) for ret:

1) **Artikel 2, litra a), i Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for køretøjer, sammenholdt med artikel 3, nr. 11) og 13), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, skal fortolkes således, at direktiv 1999/37 finder anvendelse på dokumenter udstedt af medlemsstaterne ved registreringen af køretøjer, der er fremstillet før den 29. april 2009, som er datoen for udløbet af fristen for gennemførelse af direktiv 2007/46.**

2) **Artikel 4 i direktiv 1999/37, sammenholdt med dette direktivs artikel 3, stk. 2, skal fortolkes således, at myndighederne i den medlemsstat, hvor der ansøges om ny registrering af et brugt køretøj, har ret til at afvise at anerkende den registreringsattest, der er udstedt af den medlemsstat, i hvilken køretøjet tidligere er blevet registreret, når visse af attestens obligatoriske oplysninger mangler, oplysningerne nævnt i attesten ikke svarer til det nævnte køretøj, og denne attest ikke gør det muligt at identificere dette køretøj.**

3) **Artikel 24, stk. 6, i direktiv 2007/46 skal fortolkes således, at den ordning, den fastsætter, ikke finder anvendelse på et brugt køretøj, der allerede er blevet registreret i en medlemsstat, når dette køretøj på grundlag af artikel 4 i direktiv 1999/37 er blevet fremvist**

med henblik på dets nye registrering ved myndigheden i en anden medlemsstat, der har kompetence på området. Hvis der imidlertid foreligger tegn på, at dette køretøj udgør en fare for færdselssikkerheden, kan denne myndighed i henhold til artikel 5, litra a), i Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil kræve, at det nævnte køretøj undergives en kontrol forud for dets registrering.

Underskrifter