Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

24. jaanuar 2019*

Eelotsusetaotlus – Direktiiv 1999/37/EÜ – Sõidukite registreerimisdokumendid – Registreerimistunnistuste puudused – Vastastikune tunnustamine – Direktiiv 2007/46/EÜ – Enne Euroopa Liidu tasandil tehniliste nõuete ühtlustamist toodetud sõidukid – Sõiduki tehnilisi omadusi mõjutavad muudatused

Kohtuasjas C-326/17,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 24. mai 2017. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 31. mail 2017, menetluses

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

versus

X,

Y,

ja

X,

Y

versus

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

ja

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

versus

Z,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: seitsmenda koja president T. von Danwitz neljanda koja presidendi ülesannetes, kohtunikud K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (ettekandja) ja C. Vajda,

* Kohtumenetluse keeled: inglise ja hollandi.

kohtujurist: N. Wahl,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikku menetlust ja 7. juuni 2018. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), esindajad: C. B. J. Maenhout, keda abistas *advocaat* M. van Heezik,

– X ja Y, esindaja: C. B. Krol Dobrov,

– Z, esindaja: *advocaat* S. J. C. van Keulen,

– Madalmaade valitsus, esindajad: M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen ja P Huurnink,

– Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* F. Meloncelli,

– Norra valitsus, esindajad: R. Nordeide ja C. Anker,

– Euroopa Komisjon, esindajad: M. Huttunen, A. Nijenhuis ja N. Yerrell,

olles 20. septembri 2018. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotluses palutakse tõlgendada nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT 1999, L 138, lk 57; ELT eriväljaanne 07/04, lk 51) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1).

2 Taotlus on esitatud kohtuvaidluses esiteks Directie van de Dienst Wegverkeeri (RDW) (maanteeamet, Madalmaad, edaspidi „RDW“) ning X-i ja Y-i vahel ning teiseks X-i ja Y-i ning RDW vahel ja kohtuvaidluses RDW ja Z-i vahel seoses sellega, et RDW keeldub tunnustamast sõidukite registreerimistunnistusi, mille on väljastanud teised liikmesriigid, ning nende sõidukite Madalmaades registreerimisest.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Direktiiv 70/156

3 Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1970, L 42, lk 1; ELT eriväljaanne 13/01, lk 44), mida on muudetud nõukogu 18. juuni 1992. aasta direktiiviga 92/53/EMÜ (EÜT 1992, L 225, 1; ELT eriväljaanne 13/11, lk 205), artiklis 2 „Mõisted“ oli sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

– *sõiduk* – teedel kasutamiseks mõeldud, komplektne või mittekomplektne, vähemalt neljarattaline mootorsõiduk, mille maksimaalne valmistajakiirus on üle 25 km/h, ja selle haagised, välja arvatud rööbastel liikuvad sõidukid, põllumajandus- ja metsatraktorid ning kõik liikurmasinad;

[…]“.

Direktiiv 1999/37

4 Direktiivi 1999/37 põhjendustes 3–6 ja 9 on märgitud:

„(3) registreerimistunnistuse vormi ja sisu ühtlustamine hõlbustab selle mõistmist ning seega edendab liikmesriigis registreeritud sõidukite vaba liikumist teiste liikmesriikide territooriumil asuvatel teedel;

(4) registreerimistunnistuses olevad andmed peavad võimaldama kontrollida, kas nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/439/EMÜ juhilubade kohta [(EÜT 1991, L 237, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 317)] alusel välja antud juhiloa omanik juhib ainult nendesse kategooriatesse kuuluvaid sõidukeid, milleks talle on antud luba; kõnealune kontrollimine aitab parandada liiklusohutust;

(5) kõik liikmesriigid nõuavad teises liikmesriigis eelnevalt registreeritud sõiduki registreerimise eeltingimusena dokumenti, mis kinnitab seda registreerimist ja sõiduki tehnilisi karakteristikuid;

(6) registreerimistunnistuse ühtlustamine aitab kaasa nende sõidukite uuele kasutuselevõtule, mis on eelnevalt registreeritud teises liikmesriigis, ja siseturu nõuetekohasele toimimisele;

[…]

(9) kõnealuste kontrollimiste edendamiseks, mis on eelkõige mõeldud pettuste ja varastatud sõidukite ebaseadusliku kaubanduse vastaseks võitluseks, on kohane luua tõhusal teabevahetusel põhinev liikmesriikidevaheline tihe koostöö.“

5 Selle direktiivi artikkel 1 sätestab:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse dokumentide suhtes, mille liikmesriigid on välja andnud sõidukite registreerimisel.

See ei piira liikmesriikide õigust kasutada sõidukite ajutiseks registreerimiseks dokumente, mis ei täida igakülgselt käesoleva direktiivi nõudeid.“

6 Sama direktiivi artikkel 2 näeb ette:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) *sõiduk* – mis tahes sõiduk […] direktiivi 70/156/EMÜ […] artiklis 2 ja nõukogu 30. juuni 1992. aasta direktiivi 92/61/EMÜ, mis käsitleb kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnitust [(EÜT 1992, L 225, lk 72)], artiklis 1 sisalduvate määratluste kohaselt;

b) *registreerimine* – sõidukile riikliku maanteeliikluse loa andmine, kaasa arvatud sõiduki identifitseerimine ja sellele seerianumbri omistamine, mida nimetatakse registreerimisnumbriks;

c) *registreerimistunnistus* – dokument, mis kinnitab, et sõiduk on liikmesriigis registreeritud;

d) *registreerimistunnistuse omanik* – isik, kelle nimele on sõiduk registreeritud.“

7 Direktiivi 1999/37 artikkel 3 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Liikmesriigid annavad registreerimistunnistused välja nendele sõidukitele, mis kuuluvad registreerimisele nende siseriiklike õigusaktide alusel. Tunnistus on kas üheosaline vastavalt I lisale või kaheosaline vastavalt II lisale.

Liikmesriigid võivad lubada selleks määratud talitustel, eelkõige tootjail, täita registreerimistunnistuse tehnilised osad.

2. Kui enne käesoleva direktiivi rakendamist registreeritud sõidukile antakse välja uus registreerimistunnistus, kasutavad liikmesriigid käesolevas direktiivis määratletud tunnistuse näidist ja võivad selles täita ainult need lahtrid, mille kohta on nõutav teave olemas.

3. I ja II lisa kohased registreerimistunnistuse andmed esitatakse nendes lisades esitatud ühenduse ühtlustatud koode kasutades.“

8 Selle direktiivi artiklis 4 on sätestatud:

„Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks tunnustavad liikmesriigid teises liikmesriigis väljaantud registreerimistunnistust sõiduki identifitseerimisel rahvusvahelises liikluses või selle uuel registreerimisel teises liikmesriigis.“

9 Kõnealuse direktiivi artikli 8 lõige 1 näeb ette, et liikmesriigid jõustavad nimetatud direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 1. juuniks 2004.

Direktiiv 2007/46

10 Direktiivi 2007/46 artiklis 1 „Eesmärk“ on ette nähtud:

„Käesolev direktiiv kehtestab ühtlustatud raamistiku, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele, nimetatud sõidukite süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele, eesmärgiga hõlbustada nende registreerimist, müüki ja kasutuselevõtmist [Euroopa Liidu] piires.

[…]“.

11 Selle direktiivi artikkel 2, mis käsitleb selle „[r]eguleerimisala“, sätestab lõikes 1:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse tüübikinnituse andmisel maanteedel kasutamiseks mõeldud ning ühes või mitmes etapis konstrueeritud ja valmistatud sõidukitele ning nimetatud sõidukite jaoks konstrueeritud ja valmistatud süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele.

Samuti kohaldatakse seda taolistele sõidukitele üksiksõiduki kinnituse andmisel.

Käesolevat direktiivi kohaldatakse ka direktiiviga hõlmatud sõidukitele ettenähtud osadele ja seadmetele.“

12 Nimetatud direktiivi artiklis 3 „Mõisted“ on ette nähtud:

„Käesolevas direktiivis ja IV lisas loetletud õigustloovates aktides kasutatakse järgmisi mõisteid, kui neis ei ole sätestatud teisiti:

[…]

11. „mootorsõiduk“ – vähemalt neljarattaline omal jõul liikuv komplektne, komplekteeritud või mittekomplektne sõiduk, mille maksimaalne valmistajakiirus on üle 25 km/h;

12. „haagis“ – mitteiseliikuv ratastel sõiduk, mis on konstrueeritud ja valmistatud vedamiseks mootorsõiduki poolt;

13. „sõiduk“ – mis tahes mootorsõiduk või haagis, nagu on määratletud punktides [11 ja 12];

[…]

19. „mittekomplektne sõiduk“ – sõiduk, mis peab läbima veel vähemalt ühe edasise komplekteerimisetapi, et täita käesoleva direktiivi asjakohaseid tehnilisi nõudeid;

20. „komplekteeritud sõiduk“ – sõiduk, mis on valminud mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse tulemusel ja mis vastab käesoleva direktiivi asjakohastele tehnilistele nõuetele;

21. „komplektne sõiduk“ – sõiduk, mida ei ole vaja komplekteerida, et täita käesoleva direktiivi asjakohaseid tehnilisi nõudeid;

[…]“.

13 Direktiivi 2007/46 artikli 4 lõige 3 on sõnastatud järgmiselt:

„Liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, osasid ja eraldi seadmestikke, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

Liikmesriigid ei keela, piira ega takista sõidukite, osade või eraldi seadmestike registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise käesoleva direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele.“

14 Selle direktiivi artikkel 24 „Üksiksõiduki kinnitus“ sätestab:

„1. Liikmesriigid võivad vabastada konkreetse sõiduki, mis on kas ainulaadne või mitte, vastavusest käesoleva direktiivi või ühe või mitme IV või XI lisas loetletud õigustloova akti ühe või mitme sättega, kui nad kehtestavad alternatiivsed nõuded.

Esimeses lõigus nimetatud sätete kohaldamisest võib loobuda vaid siis, kui liikmesriigil on selleks põhjendatud alus.

„Alternatiivsete nõuete“ all mõeldakse haldusnorme ja tehnilisi nõudeid, mille eesmärgiks on tagada liiklusohutuse ja keskkonnakaitse selline tase, mis on võimalikult suures ulatuses samaväärne IV või XI lisa vastavate sätetega tagatud tasemega.

[…]

6. Üksiksõiduki kinnituse kehtivus piirdub selle andnud liikmesriigi territooriumiga.

Üksiksõiduki kinnituse saanud sõidukit teises liikmesriigis müüa, registreerida või kasutusele võtta sooviva taotleja palvel edastab kinnituse andnud liikmesriik taotlejale teatise tehniliste sätete kohta, mille suhtes sõidukile kinnitus anti.

Teine liikmesriik lubab müüa, registreerida ja kasutusele võtta sõidukit, millele üks liikmesriik on andnud üksiksõiduki kinnituse vastavalt käesoleva artikli sätetele, välja arvatud juhul, kui tal on põhjust arvata, et tehnilised sätted, mille suhtes sõidukile kinnitus anti, ei ole tema omadega samaväärsed.

7. Sõiduki tootja või omaniku taotlusel annavad liikmesriigid kinnituse üksiksõidukile, mis vastab käesoleva direktiivi ja IV või XI lisas loetletud õigustloovate aktide sätetele.

Sellisel juhul tunnustavad liikmesriigid üksiksõiduki kinnitust ja lubavad sõidukit müüa, registreerida ja kasutusele võtta.

[…]“.

15 Kõnealuse direktiivi artikkel 26 „Sõidukite registreerimine, müük ja kasutuselevõtmine“ näeb ette:

„1. Ilma et see piiraks artiklite 29 ja 30 sätete kohaldamist, registreerivad liikmesriigid ning lubavad müüa ja kasutusele võtta vaid sõidukeid, millel on kaasas vastavalt artiklile 18 väljastatud kehtiv vastavustunnistus.

Mittekomplektsete sõidukite korral lubavad liikmesriigid nende müüki, kuid võivad keelduda nende alalisest registreerimisest ja kasutuselevõtmisest seni kuni sõidukid jäävad mittekomplektseks.

[…]“.

16 Direktiivi 2007/46 artiklis 48 „Ülevõtmine“ on sätestatud:

„1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi sisuliste muudatuste järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne 29. aprilli 2009. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Nad kohaldavad neid norme alates 29. aprillist 2009.

[…]“.

17 Direktiivi 2007/46 artikkel 49 „Kehtetuks tunnistamine“ näeb ette:

„Direktiiv 70/156/EMÜ […] tunnistatakse kehtetuks alates 29. aprillist 2009, ilma et see piiraks liikmesriike nende kohustuste täitmisel, mis on seotud siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtaegadega ning XX lisa B osas loetletud direktiivide kohaldamisega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja neid tuleks lugeda vastavalt [XXI] lisas esitatud vastavustabelile.“

Direktiiv 2009/40/EÜ

18 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivi 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta (ELT 2009, L 141, lk 12) põhjenduses 2 on märgitud, et „[ü]hise transpordipoliitika raames peaksid ühendusesisese maanteeliikluse teatud tingimused nii kohaldatavate ohutus- kui ka konkurentsitingimuste osas olema liikmesriikidest pärit vedajatele kõige soodsamad“.

19 Selle direktiivi artikkel 1 sätestab:

„1. Igas liikmesriigis läbivad selles riigis registreeritud mootorsõidukid ja nende haagised ning poolhaagised korrapärase tehnoülevaatuse vastavalt käesolevale direktiivile.

2. Tehnoülevaatusega hõlmatud sõidukiliigid, tehnoülevaatuse sagedus ning testitavad sõlmed on loetletud I ja II lisas.“

20 Selle direktiivi artikli 3 lõikes 2 on sätestatud:

„Teise liikmesriigi poolt väljaantud tõendit selle kohta, et selle riigi territooriumil registreeritud mootorsõiduk koos haagise või poolhaagisega on läbinud vähemalt käesoleva direktiivi sätetele vastava tehnoülevaatuse, tunnustab iga liikmesriik samadel alustel kui tema enda väljaantud tõendeid.“

21 Nimetatud direktiivi artikli 5 punkt a sätestab:

„Olenemata I ja II lisa sätetest võivad liikmesriigid:

a) nihutada esimese kohustusliku tehnoülevaatuse tähtaega ettepoole ning vajaduse korral nõuda sõidukite testimist enne nende registreerimist“.

Madalmaade õigus

22 Vastavalt 1994. aasta liiklusseaduse (wegenverkeerswet 1994) artikli 52a lõikele 1 „[väljastab] RDW […] registreerimistunnistuse, mis kinnitab liiklusregistrisse kandmist, märkega registreerimistunnistuse omaniku nime kohta“.

23 Registreerimistunnistuste määruse (kentekenreglement) artikkel 25b näeb ette:

„1. Sõiduki, mille esmakordset registrisse kandmist märkega registreerimistunnistuse omaniku nime kohta taotletakse ja mis on varem olnud registreeritud teises Euroopa Liidu liikmesriigis, omanik või valdaja esitab viidatud liikmesriigis väljastatud registreerimistunnistuse I osa ning samuti II osa, juhul kui see on väljastatud.

2. Esimeses lõikes käsitletud registrisse kandmisest märkega registreerimistunnistuse omaniku nime kohta keeldutakse juhul, kui puudub registreerimistunnistuse II osa, juhul kui see on väljastatud.

3. Erandjuhtudel ja erandina lõikest 2 võib RDW sõiduki registrisse kanda ja registreerimistunnistuse omaniku kohta märke teha tingimusel, et varem sõiduki registreerinud liikmesriigi pädev asutus on andnud kirjaliku või elektroonilise kinnituse, et taotlejal on õigus lasta sõiduk registreerida teises liikmesriigis.

4. RDW säilitab registreerimisdokumente või nende osi kuus kuud pärast nende kättesaamist ja teavitab registreerimistunnistuse väljastanud liikmesriigi asutusi kahe kuu jooksul pärast nende kättesaamist. RDW saadab saadud registreerimisdokumendid registreerimistunnistuse väljastanud liikmesriigi asutusele tagasi viimase esitatud taotluse korral.“

Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused

24 Esiteks X ja Y ning teiseks Z esitasid vastavalt 14. jaanuaril ja 10. juunil 2014 RDW-le taotluse kanda Madalmaade liiklusregistrisse mootorsõiduk. Esimese asjaomase sõiduki on 1950. aastal valmistanud Bentley Motors Limited, kes on sellele märkinud identifitseerimisnumbri (*Vehicle identification number*, edaspidi „VIN-kood“) B28J0 ja see sõiduk on registreeritud samal aastal Inglismaal. Teise asjaomase sõiduki on 1938. aastal valmistanud Alvis Car and Engineering Company Limited, kes on sellele märkinud VIN-koodi 14827.

25 Sõiduk Bentley ehitati 2013. aastal märkimisväärselt ümber. Belgia asutus väljastas 29. oktoobril 2013 selle sõiduki registreerimistunnistuse, mis sisaldas koondandmeid. Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab, et 2014. aasta veebruaris sellele sõidukile tehtud ülevaatusest nähtub, et sellel oli endiselt Bentley Mark VI originaalrung, Rolls Royce'i 8-silindriline mootor ja uus, Bentley Speed Six mudelile vastav kere, ning et selle rung ja jõuülekanne olid suures osas säilinud. Originaalmudeliga võrreldes tehtud muudatusi arvestades jättis RDW 10. veebruari 2014. aasta otsusega rahuldamata liiklusregistrisse kandmise taotluse, mille olid esitanud X ja Y.

26 X ja Y esitasid 4. juunil 2014 uue registrisse kandmise taotluse teise registreerimistunnistuse alusel, mille oli 19. mail 2014 väljastanud Belgia pädev asutus. RDW teatas 18. juuli 2014. aasta kirjas, et Belgia asutusele saadeti teabetaotlus. Sellele taotlusele saadud vastusest selgus, et Belgia asutus oli registreerimistunnistuse väljastamisel tuginenud Inglismaa 1950. aasta algupärasele registreerimistunnistusele. Neil asjaoludel jättis RDW 27. augusti 2014. aasta otsusega teise registrisse kandmise taotluse rahuldamata.

27 Mootorsõidukile Alvis, millele Inglise registreerimistunnistus oli väljastatud 14. oktoobril 2013 tootja koostatud tehnilistes dokumentides olevate andmete alusel, oli samuti tehtud hulk olulisi muudatusi. Seetõttu esitas RDW Z-i esitatud registrisse kandmise taotluse üle otsuse tegemise eesmärgil teabetaotluse Inglismaa pädevale asutusele. Viimati nimetatu teatas RDW-le, et oli registreerinud sõiduki tootja koostatud tehniliste dokumentide ning sõidukiomanike klubilt saadud fotode ja teabe alusel. Lisaks ei saanud RDW vastust küsimusele, mis puudutas Alvise kohta käivaid andmeid, mille alusel Inglismaa registreerimistunnistus väljastati. RDW jättis 29. septembri 2014. aasta otsusega Z-i esitatud registrisse kandmise taotluse rahuldamata.

28 RDW märkis 10. veebruari 2014. aasta ja 29. septembri 2014. aasta otsuses, et keeldub registreerimisest, kuna asjaomased sõidukid ei ole põhjusel, et need ei vasta direktiivi 2007/46 kehtestatud tehnilistele nõuetele, sõidukid selle direktiivi artikli 3 ja direktiivi 1999/37 artikli 2 punkti a tähenduses, nii et viimati nimetatud direktiiv ei kuulu juhtumi suhtes kohaldamisele. RDW oli seisukohal, et kuna sõidukid kuuluvad direktiivi 1999/37 kohaldamisalasse, siis ei ole neile sõidukitele liikmesriikide asutuste poolt väljastatud registreerimistunnistused igal juhul viimati nimetatud direktiivi tähenduses ühtlustatud ning seetõttu ei pea neid selle direktiivi alusel tunnustama. Lisaks leidis RDW, et neid sõidukeid ei ole võimalik nende tunnistuste alusel identifitseerida. Lõpetuseks märkis RDW, et asjaomaseid sõidukeid ei ole kuupäeval, mil väljastati nende esimene registreerimistunnistus, st 1950. ja 1938. aastal, kunagi teeliiklusse lubatud nende praeguses seisundis ning et tema käsutuses olevatest andmetest ei nähtu selgelt, et need sõidukid on pärast ümberehitamist saanud üksiksõiduki kinnituse teeliiklusse lubamiseks.

29 Esiteks X ja Y ning teiseks Z esitasid neid puudutavate registreerimisest keeldumise otsuste peale kaebuse kohtule. Vaidlust esimeses astmes lahendanud kohtute sõnul kuuluvad asjaomased sõidukid direktiivi 1999/37 reguleerimisalasse, mistõttu kuulub see direktiiv kohaldamisele ja need sõidukid tuleb identifitseerida oma registreerimistunnistuste alusel, mis kujutavad endast ühtlustatud tunnistusi selle direktiivi tähenduses. Asjaomased kohtud olid seega seisukohal, et RDW peab X-ile ja Y-ile väljastama Madalmaade registreerimistunnistuse ning peab tegema Z-i esitatud registrisse kandmise taotluse kohta uue otsuse.

30 RDW kaebas need kohtuotsused edasi eelotsusetaotluse esitanud kohtusse. X ja Y esitasid neid puudutava kohtuotsuse peale samuti kaebuse eelnimetatud kohtule.

31 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et vaidluses on tegemist küsimusega, kas RDW rikkus registreerimistunnistuste määruse artiklit 25b, nii nagu seda on tõlgendatud direktiivi 1999/37 artiklist 4 lähtudes, kui ta keeldus sõidukite Madalmaades registreerimise kontekstis tunnustamast sõidukite Bentley ja Alvis kohta väljastatud registreerimistunnistusi, mis tähendab, et tuleb kindlaks teha, kas see direktiiv on kohaldatav. Nimetatud kohus lisab, et käesoleval juhul vastavad asjaomased dokumendid formaalselt kõnealuses direktiivis ette nähtud näidisele, kuid neis dokumentides puuduvad teatavad kohustuslikud andmed, mis on sõiduki ülevaatusel hõlpsalt leitavad. Lõpuks esitab see kohus küsimuse, kas RWD võib juhul, kui on esitatud teises liikmesriigis väljastatud registreerimistunnistuse tunnustamise taotlus, asjaomased sõidukid üle vaadata, et kontrollida nende vastavust direktiivis 2007/46 ette nähtud tehnilistele nõuetele.

32 Kuna Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) leidis, et neis kohtuasjades lahendi tegemiseks, mille osas tema poole pöörduti ja mille ta liitis, on vaja tõlgendada direktiivide 1999/37 ja 2007/46 sätteid, otsustas see kohus menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [direktiiv 1999/37] on kohaldatav mootorsõidukitele, mis eksisteerisid juba enne 29. aprilli 2009, mis on kuupäev, millest alates peavad liikmesriigid rakendama õigus- ja haldusnorme [direktiivi 2007/46/EÜ] ülevõtmiseks?

2. Kas mootorsõiduk, mis on ühelt poolt kokku pandud olulistest osadest, mis olid valmistatud enne direktiivi 2007/46 kohaldamise algust, ning teiselt poolt olulistest osadest, mis lisati alles pärast nimetatud direktiivi kohaldamise algust, on mootorsõiduk, mis eksisteeris juba enne direktiivi kohaldamise algust, või on selline mootorsõiduk toodetud alles pärast direktiivi kohaldamise algust?

3. Kas direktiivi 1999/37 artikli 3 lõike 2 alusel kehtib registreerimisnõue nimetatud direktiivi artikli 4 tähenduses piiramatult, kui registreerimistunnistusel ei ole teatud ühenduse koodi (mille märkimine on direktiivi lisade kohaselt kohustuslik) puhul andmeid esitatud, kuid neid on lihtne välja selgitada?

4. Kas direktiivi 1999/37 artikli 4 kohaselt on lubatav tunnustada teise liikmesriigi registreerimistunnistust, kuid siiski viia läbi sõiduki tehniline kontroll direktiivi 2007/46 artikli 24 lõike 6 tähenduses, ning kui sõiduk ei vasta liikmesriigi tehnilistele eeskirjadele, siis siduda see tagajärjega, et keeldutakse registreerimistunnistuse väljastamisest?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

33 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada saada, kas direktiivi 1999/37 artikli 2 punkti a koostoimes direktiivi 2007/46 artikli 3 punktidega 11 ja 13 tuleb tõlgendada nii, et direktiiv 1999/37 on kohaldatav dokumentidele, mille liikmesriik on väljastanud sellise sõiduki registreerimisel, mis toodeti enne 29. aprilli 2009, mil möödus direktiivi 2007/46 ülevõtmise tähtaeg.

34 Vastavalt direktiivi 1999/37 artikli 2 punktile a on sõiduk selle direktiivi tähenduses mis tahes sõiduk, mis vastab nõukogu direktiivi 70/156 artikli 2 määratlusele.

35 Järelikult peab direktiiv 1999/37 olema enne 29. aprilli 2009 turule viidud sõidukite suhtes kohaldatav oma vastuvõtmise kuupäevast alates.

36 Seda tuvastust toetab direktiivi 1999/37 artikli 3 lõige 2, mille kohaselt, juhul kui enne selle direktiivi rakendamist registreeritud sõidukile antakse välja uus registreerimistunnistus, kasutavad liikmesriigid käesolevas direktiivis määratletud tunnistuse näidist ja võivad selles täita ainult need lahtrid, mille kohta on nõutav teave olemas.

37 See säte kujutab endast erinormi nende sõidukite kohta, mis on registreeritud enne direktiivi 1999/37 rakendamist, mille ülevõtmise piiratud tähtaeg on selle direktiivi artiklis 8 ette nähtud 1. juuni 2004.

38 Eeltoodud tuvastust toetab samuti direktiivi 1999/37 põhjenduses 6 esitatud eesmärk aidata registreerimistunnistuse ühtlustamisega kaasa nende sõidukite uuele kasutuselevõtule, mis on eelnevalt registreeritud teises liikmesriigis. Enne 29. aprilli 2009 toodetud sõidukitele liikmesriikides väljastatud registreerimistunnistuste välistamine selle direktiivi kohaldamisalast oleks selle eesmärgiga vastuolus.

39 Seda tuvastust ei mõjuta pelk asjaolu, et direktiiv 70/156 tunnistati alates 29. aprillist 2009 kehtetuks direktiiviga 2007/46, mille artikkel 49 näeb ette, et viiteid esimesena nimetatud direktiivile käsitatakse viidetena direktiivile 2007/46 ja neid tuleb lugeda vastavalt XXI lisas esitatud vastavustabelile.

40 Nimetatud XXI lisast nähtub tõepoolest, et viidet direktiivi 70/156 artiklile 2 tuleb käsitada viitena direktiivi 2007/46 artiklile 3. Samuti peab paika, et vastavalt selle artikli 3 punktile 11 koostoimes selle artikli punktiga 13 on mootorsõiduk komplektne, komplekteeritud või mittekomplektne sõiduk, ning vastavalt artikli 3 punktidele 19–21 peab mittekomplektne sõiduk olema komplekteeritud vastavalt direktiiviga 2007/46 kehtestatud tehnilistele nõuetele, samas kui komplektne või komplekteeritud sõiduk vastab neile nõuetele.

41 Üksnes sõiduki mõiste määratlemiseks tehtud viidet direktiivi 2007/46 artiklile 3 ei saa siiski tõlgendada nii, et see kohustab järgima neid tehnilisi nõudeid enne 29. aprilli 2009 liiklusse lubatud sõidukite puhul.

42 Komisjoni eeskujul tuleb nimelt tõdeda, et direktiivi 2007/46 artiklist 1 tulenevalt kohaldatakse selliseid tehnilisi nõudeid ainult tüübikinnituse andmisel uutele sõidukitele alates 29. aprillist 2009.

43 Seega tuleb esimesele küsimusele vastata, et direktiivi 1999/37 artikli 2 punkti a koostoimes direktiivi 2007/46 artikli 3 punktidega 11 ja 13 tuleb tõlgendada nii, et direktiiv 1999/37 on kohaldatav dokumentidele, mille liikmesriik on väljastanud sellise sõiduki registreerimisel, mis toodeti enne 29. aprilli 2009, mil möödus direktiivi 2007/46 ülevõtmise tähtaeg.

Teine küsimus

44 Arvestades esimesele küsimusele antud vastust, ei ole vaja teisele küsimusele vastata.

Kolmas küsimus

45 Kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada saada, kas direktiivi 1999/37 artiklit 4 koostoimes selle direktiivi artikli 3 lõikega 2 tuleb tõlgendada nii, et selle liikmesriigi asutusel, kus taotletakse kasutatud sõiduki uut registreerimist, on õigus keelduda varasema registreerimise liikmesriigi väljastatud registreerimistunnistuse tunnustamisest põhjusel, et teatavad registreerimistunnistuse kohustuslikud andmed puuduvad, kuigi neid on lihtne välja selgitada.

46 Kõigepealt tuleb tõdeda, et juba direktiivi 1999/37 artikli 4 enda sõnastusest, mis näeb ette, et liikmesriigid tunnustavad teises liikmesriigis vastavalt selle direktiivi lisas olevale näidisele väljastatud registreerimistunnistust sõiduki uuel registreerimisel nendes liikmesriikides, tuleneb, et see artikkel ei jäta liikmesriikidele sõidukite registreerimistunnistuste tunnustamise põhimõtte järgimisel mingit kaalutlusruumi (6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 73).

47 Euroopa Kohus on otsustanud, et direktiiv 1999/37 ei võimalda liikmesriikidel nõuda varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki registreerimisel muid dokumente kui registreerimistunnistus (vt selle kohta 6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 79).

48 Siiski on Euroopa Kohus asunud seisukohale, et liikmesriigil on õigus enne teises liikmesriigis varem registreeritud sõiduki registreerimist kõnealune sõiduk identifitseerida ja nõuda sellel otstarbel sõiduki esitamist füüsiliseks ülevaatuseks, et kontrollida, kas see sõiduk asub tegelikult liikmesriigi territooriumil ja vastab registreerimistunnistuses olevatele andmetele (vt selle kohta 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, C-297/05, EU:C:2007:531, punktid 54, 55 ja 57–63).

49 Euroopa Kohus määratles sellise esitamise üksnes haldusformaalsusena, mis ei too kaasa mingisugust täiendavat kontrollimist, vaid on lahutamatult seotud registreerimistaotluse kui sellise läbivaatamise ja menetluse käiguga (vt selle kohta 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, C-297/05, EU:C:2007:531, punkt 58).

50 Mis puutub direktiivi 1999/37 eesmärkidesse, siis tuleb märkida, et selle direktiivi eesmärk on hõlbustada sõidukite vaba liikumist teiste liikmesriikide territooriumil asuvatel teedel, nähes teises liikmesriigis eelnevalt registreeritud sõiduki registreerimise vajaliku tingimusena ette tunnistuse, mis kinnitab seda registreerimist ja sõiduki tehnilisi omadusi, eesmärgiga aidata kaasa nende sõidukite uuele kasutuselevõtule teises liikmesriigis ja siseturu nõuetekohasele toimimisele (6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 74).

51 Nagu nähtub selle direktiivi põhjendusest 4, peavad lisaks registreerimistunnistuses olevad andmed võimaldama kontrollida, et juhiloa omanik juhib ainult nendesse kategooriatesse kuuluvaid sõidukeid, milleks talle on antud luba, sest kõnealune kontrollimine aitab parandada liiklusohutust.

52 Selles küsimuses olgu öeldud, et kuna teises liikmesriigis varem väljastatud registreerimistunnistus peab võimaldama asjaomase sõiduki identifitseerimist, siis peab see sõiduk vastama selles tunnistuses olevatele andmetele, et selle saaks uuesti registreerida teises liikmesriigis (vt selle kohta 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, C-297/05, EU:C:2007:531, punktid 54–56), et tagada liiklusohutuse nõuete järgimine.

53 Lisada tuleb, et vastavalt direktiivi 1999/37 artikli 3 lõikele 2 võivad liikmesriigid sellises olukorras, millega on tegemist põhikohtuasjades ja kus registreerimistunnistus tuleb väljastada enne selle direktiivi rakendamist, nimelt enne 1. juunit 2004 registreeritud sõidukile, täita ainult need registreerimistunnistuse lahtrid, mille kohta on nõutav teave olemas.

54 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 67 on märkinud, ei tähenda asjaolu, et liikmesriigid võivad kasutada sellist erandit, et asjaomast registreerimistunnistust ei pea pärast enam tunnustama.

55 Kuivõrd aga eelotsusetaotlusest nähtub, et vähemalt teatavaid põhikohtuasjas kõne all olevatest registreerimistunnistustest puuduvaid kohustuslikke andmeid nagu istekohtade arv on lihtne välja selgitada, siis tuleb neid andmeid käsitada nii, et need on asjaomaste tunnistuste koostamise ajal kättesaadavad. Lisaks puuduvad põhjusel, et põhikohtuasjas kõne all olevad sõidukid on olulisel määral ümber ehitatud, neis registreerimistunnistustes teatavad olulised tehnilised andmed ja RDW on seisukohal, et tal ei ole võimalik neid sõidukeid identifitseerida.

56 Seoses sellega tuleb märkida, nagu on sedastatud käesoleva kohtuotsuse punktis 48, et enne kõnealuse direktiivi rakendamist väljastatud registreerimistunnistuses olevad andmed peavad vastama sõidukile, mida selles tunnistuses kirjeldatakse, ja võimaldama asjaomase sõiduki identifitseerimist sellise käesoleva otsuse punktides 48 ja 49 käsitletud lihtsa ülevaatuse teel, mis ei kätke endas mingit täiendavat kontrolli.

57 Kui see nii ei ole, siis on selle liikmesriigi asutusel, kus taotletakse varem teises liikmesriigis registreeritud sõiduki uut registreerimist, õigus keelduda selle tunnistuse tunnustamisest.

58 Mis puudutab olukordi, millega on tegemist põhikohtuasjas, siis ei pea eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollima mitte ainult seda, kas põhikohtuasjas käsitletavatesse tunnistustesse kantud andmed vastavad sõidukile, mida need kirjeldavad, vaid ka seda, kas need andmed võimaldavad asjaomase sõiduki identifitseerida.

59 Eeltoodust lähtudes tuleb kolmandale küsimusele vastata, et direktiivi 1999/37 artiklit 4 koostoimes selle direktiivi artikli 3 lõikega 2 tuleb tõlgendada nii, et selle liikmesriigi asutusel, kus taotletakse kasutatud sõiduki uut registreerimist, on õigus keelduda varasema registreerimise liikmesriigi väljastatud registreerimistunnistuse tunnustamisest, kui teatavad kohustuslikud andmed puuduvad, kui registreerimistunnistuses olevad andmed ei vasta sellele sõidukile ja kui see tunnistus ei võimalda seda sõidukit identifitseerida.

Neljas küsimus

60 Neljanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada saada, kas direktiivi 2007/46 artikli 24 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et see võimaldab saata liikmesriigis registreeritud sõiduki tehnoülevaatusele siis, kui see esitatakse uueks registreerimiseks teises liikmesriigis.

61 Nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 42 on märgitud, kehtib direktiiv 2007/46 – sealhulgas selle artikkel 24 – ainult uute sõidukite suhtes.

62 Põhikohtuasjas aga on tegemist kasutatud sõidukitega, mis on toodetud vastavalt 1950. ja 1938. aastal.

63 Nagu komisjon õigesti märkis, ei saa küsimust, kas need sõidukid on või ei ole pärast nende tootmise aastat sel määral ümber ehitatud, et need tuleb samastada uute sõidukitega, mis tähendab neile vajaduse korral üksiksõiduki kinnituse andmist, põhikohtuasjades tekkida põhjusel, kuna on selge, et neile sõidukitele ei ole registreerimistunnistuse kuupäeva ja Madalmaade liiklusregistrisse kandmise taotluste esitamise kuupäevade vahele jäävas ajavahemikus tehtud ühtki olulist muudatust.

64 Neil tingimustel ei saa kõnealuseid sõidukeid käsitada uute sõidukitena direktiivi 2007/46 tähenduses, mistõttu ei ole selle direktiivi artikli 24 lõige 6 nende sõidukite suhtes kohaldatav.

65 Siiski ei takista asjaolu, et liikmesriigi kohus on eelotsusetaotluse vormiliselt sõnastanud viitega teatavatele liidu õigusnormidele, Euroopa Kohut esitamast sellele kohtule kogu tõlgenduslikku teavet, mis võib viimasel aidata tema menetletavat kohtuasja lahendada, olenemata sellest, kas liikmesriigi kohus on neile aspektidele oma küsimustes viidanud või mitte. Sellisel juhul on Euroopa Kohtu ülesanne tuletada liikmesriigi kohtu esitatud andmete kogumist ja eelkõige eelotsusetaotluse põhjendustest need liidu õiguse aspektid, mida on vaidluse eset silmas pidades vaja tõlgendada (29. septembri 2016. aasta kohtuotsus Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika).

66 Käesolevas asjas nähtub eelotsusetaotlusest, et RDW tuvastas, et põhikohtuasjas kõne all olevad sõidukid on pärast nende esimest korda liiklusse lubamist olulisel määral ümber ehitatud ja et esitatud tunnistustes puuduvad teatatavad andmed. Ent nagu märgib komisjon, võib põhikohtuasjas kõne all olev olukord – kuigi eeltoodud tuvastused tekitavad nende sõidukite liiklusohutuse osas kahtluse, mida peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus – kuuluda direktiivi 2009/40 kohaldamisalasse.

67 Mis puutub sellesse küsimusse, siis selle direktiivi artikli 3 lõige 2 näeb ette, et teise liikmesriigi poolt väljastatud tõendit selle kohta, et selle riigi territooriumil registreeritud mootorsõiduk on läbinud vähemalt käesoleva direktiivi sätetele vastava tehnoülevaatuse, tunnustab iga liikmesriik samadel alustel kui tema enda välja antud tõendeid. Seevastu näeb selle direktiivi artikli 5 punkt a otsesõnu ette, et liikmesriigid võivad nihutada esimese kohustusliku tehnoülevaatuse tähtaega ettepoole ning vajaduse korral nõuda sõiduki ülevaatust enne selle registreerimist.

68 Nagu nähtub Euroopa Kohtu praktikast, on liikmesriigid üldjuhul kohustatud kohaselt arvesse võtma teises liikmesriigis varem registreeritud sõiduki selle liikmesriigi tehnoülevaatuse tulemust ning nende sõidukite puhul ei saa üldiselt ja süstemaatiliselt nõuda tehnoülevaatust (vt selle kohta 5. juuni 2008. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Poola, C-170/07, ei avaldata, EU:C:2008:322, punktid 39 ja 44, ning 6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 62). Arvestades eesmärki tagada liidus maanteeliikluse ohutus, mida järgitakse direktiiviga 2009/40, nagu see selgub direktiivi põhjendusest 2, on liikmesriigil siiski õigus saata imporditud sõiduk enne selle seal liikmesriigis registreerimist ülevaatusele, kui teises liikmesriigis tehtud tehnoülevaatuse tulemuste arvesse võtmisele vaatamata viitavad konkreetsed asjaolud sellele, et see sõiduk on maanteeliikluses tegelikult ohtlik (vt selle kohta 6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punktid 59–61).

69 Seega tuleb neljandale küsimusele vastata, et direktiivi 2007/46 artikli 24 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et selles ette nähtud korda ei kohaldata juba teises liikmesriigis registreeritud kasutatud sõiduki suhtes, kui see sõiduk esitatakse direktiivi 1999/37 artikli 4 alusel uueks registreerimiseks teise liikmesriigi pädevale asutusele. Siiski võib see asutus juhul, kui konkreetsed asjaolud viitavad sellele, et sõiduk on maanteeliikluses ohtlik, direktiivi 2009/40 artikli 5 punkti a alusel nõuda, et see sõiduk saadetakse enne registreerimist ülevaatusele.

Kohtukulud

70 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

1. **Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta artikli 2 punkti a koostoimes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta, artikli 3 punktidega 11 ja 13 tuleb tõlgendada nii, et direktiiv 1999/37 on kohaldatav dokumentidele, mille liikmesriik on väljastanud sellise sõiduki registreerimisel, mis toodeti enne 29. aprilli 2009, mil möödus direktiivi 2007/46 ülevõtmise tähtaeg.**

2. **Direktiivi 1999/37 artiklit 4 koostoimes selle direktiivi artikli 3 lõikega 2 tuleb tõlgendada nii, et selle liikmesriigi asutusel, kus taotletakse kasutatud sõiduki uut registreerimist, on õigus keelduda varasema registreerimise liikmesriigi väljastatud registreerimistunnistuse tunnustamisest, kui teatavad kohustuslikud andmed puuduvad, kui registreerimistunnistuses olevad andmed ei vasta sellele sõidukile ja kui see tunnistus ei võimalda seda sõidukit identifitseerida.**

3. **Direktiivi 2007/46 artikli 24 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et selles ette nähtud korda ei kohaldata juba teises liikmesriigis registreeritud kasutatud sõiduki suhtes, kui see sõiduk esitatakse direktiivi 1999/37 artikli 4 alusel uueks registreerimiseks teise liikmesriigi pädevale asutusele. Siiski võib see asutus juhul, kui konkreetsed asjaolud viitavad sellele, et see sõiduk on maanteeliikluses ohtlik, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivi 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta artikli 5 punkti a alusel nõuda, et see sõiduk saadetakse enne registreerimist ülevaatusele.**

Allkirjad