Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 24 stycznia 2019 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Dyrektywa 1999/37 WE – Dokumenty rejestracyjne pojazdów – Braki w świadectwach rejestracji – Wzajemne uznawanie – Dyrektywa 2007/46/WE – Pojazdy zbudowane przed harmonizacją wymagań technicznych na poziomie Unii Europejskiej – Zmiany mające wpływ na właściwości techniczne pojazdu

W sprawie C-326/17

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Raad van State (radę stanu, Niderlandy) postanowieniem z dnia 24 maja 2017 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 31 maja 2017 r., w postępowaniu:

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

przeciwko

X,

Y

i

X,

Y

przeciwko

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

i

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

przeciwko

Z,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: T. von Danwitz, prezes siódmej izby, pełniący obowiązki prezesa czwartej izby, K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (sprawozdawca) i C. Vajda, sędziowie,

* Języki postępowania: angielski i niderlandzki.

rzecznik generalny: N. Wahl,

sekretarz: M. Ferreira, główny administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 7 czerwca 2018 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) przez C.B.J. Maenhouta, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez M. van Heezika, advocaat,

– w imieniu X i Y przez C.B. Krola Dobrova, działającego w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu Z przez S.J.C. van Keulena, advocaat,

– w imieniu rządu niderlandzkiego przez M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen oraz P. Huurnink, działające w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez F. Meloncellego, avvocato dello Stato,

– w imieniu rządu norweskiego przez R. Nordeide'a i C. Ankera, działających w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej przez M. Huttunena, A. Nijenhuisa oraz N. Yerrell, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 20 września 2018 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni przepisów dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. 1999, L 138, s. 57) i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy, po pierwsze, Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (dyrekcją urzędu komunikacji, Niderlandy, zwaną dalej „RDW"), a X i Y, oraz po drugie, X i Y a RDW, a także w ramach sporu pomiędzy RDW a Z w kwestii odmowy przez RDW uznania świadectw rejestracji pojazdów wydawanych przez inne państwa członkowskie i zarejestrowania tych pojazdów w Niderlandach.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 70/156

3 Dyrektywa Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. 1970, L 42, s. 1), zmieniona dyrektywą Rady 92/53/EWG z dnia 18 czerwca 1992 r. (Dz.U. 1992, L 225, s. 1) (zwana dalej „dyrektywą 70/156"), przewiduje w art. 2, zatytułowanym „Definicje":

„Do celów niniejszej dyrektywy:

[…]

– »pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do użycia na drodze, kompletny lub niekompletny, posiadający co najmniej cztery koła i osiągający maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, oraz jego przyczepy, z wyłączeniem pojazdów poruszających się po szynach, ciągników rolniczych i leśnych oraz wszelkich maszyn samobieżnych,

[…]".

Dyrektywa 1999/37

4 Motywy 3–6 i 9 dyrektywy 1999/37 stanowią:

„(3) Harmonizacja formy i treści świadectwa rejestracji ułatwi jego zrozumienie, wspomagając swobodny przepływ pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim na drogach znajdujących się na terytorium innego państwa członkowskiego.

(4) Treść świadectwa rejestracji musi umożliwiać kontrolę, czy posiadacz prawa jazdy wystawionego na mocy dyrektywy Rady 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy [(Dz.U. 1991, L 237, s. 1)] prowadzi jedynie te kategorie pojazdów, do których jest upoważniony; taka kontrola pomaga poprawić bezpieczeństwo drogowe.

(5) Jako warunek wstępny zarejestrowania pojazdu, który był wcześniej zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wszystkie państwa członkowskie wymagają dokumentu poświadczającego tę rejestrację oraz dane techniczne pojazdu.

(6) Harmonizacja świadectwa rejestracji ułatwi ponowne wprowadzenie do użytku pojazdów, które wcześniej były zarejestrowane w innym państwie członkowskim, oraz przyczyni się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

[…]

(9) W celu ułatwienia tych kontroli, przeznaczonych szczególnie do zwalczania nadużyć finansowych i nielegalnego handlu kradzionymi pojazdami, właściwe jest ustanowienie ścisłej współpracy między państwami członkowskimi, opartej na skutecznej wymianie informacji".

5 Artykuł 1 tej dyrektywy stanowi:

„Niniejszą dyrektywę stosuje się do dokumentów wydanych przez państwa członkowskie w trakcie rejestracji pojazdów.

Nie ogranicza to uprawnień państw członkowskich do używania, w celu tymczasowej rejestracji pojazdów, dokumentów, które mogą nie spełniać wymogów niniejszej dyrektywy pod każdym względem”.

6 Artykuł 2 wspomnianej dyrektywy przewiduje:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

a) »pojazd«: oznacza każdy pojazd określony w art. 2 dyrektywy Rady 70/156/EWG […] oraz w art. 1 dyrektywy Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych [(Dz.U. 1992, L 225, s. 72)];

b) »rejestracja«: oznacza administracyjne zezwolenie na wprowadzenie do użytku w ruchu drogowym pojazdu, dotyczące identyfikacji tego ostatniego i przyporządkowani[a] mu numeru seryjnego, znanego jako numer rejestracyjny;

c) »świadectwo rejestracji«: oznacza dokument, który poświadcza, że pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim;

d) »posiadacz świadectwa rejestracji«: oznacza osobę, na której nazwisko pojazd jest zarejestrowany”.

7 Artykuł 3 dyrektywy 1999/37 ma następujące brzmienie:

„1. Państwa członkowskie wydają świadectwo rejestracji dla pojazdów, które podlegają rejestracji na mocy ich ustawodawstwa krajowego. Świadectwo składa się zarówno z jednej części zgodnie z załącznikiem I lub z dwóch części zgodnie z załącznikami I i II.

Państwa członkowskie mogą upoważnić służby, które w tym celu powołają, w szczególności służby producentów, do wypełnienia technicznych części świadectwa rejestracji.

2. W przypadku gdy nowe świadectwo rejestracji zostaje wydane dla pojazdu zarejestrowanego przed wykonaniem niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie używają wzoru świadectwa określonego w niniejszej dyrektywie oraz mogą ograniczać dane szczegółowe w nim zawarte do tych, które są dostępne.

3. Dane podane w świadectwie rejestracji, zgodnie z załącznikami I i II są przedstawione za pomocą zharmonizowanych kodów wspólnotowych znajdujących się w tych załącznikach”.

8 Artykuł 4 tej dyrektywy stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy, świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie jest uznawane przez inne państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim”.

9 Artykuł 8 ust. 1 wspomnianej dyrektywy przewiduje, że państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania wspomnianej dyrektywy w terminie do dnia 1 czerwca 2004 r.

Dyrektywa 2007/46

10 Artykuł 1 dyrektywy 2007/46, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi:

„Niniejsza dyrektywa ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem zastosowania oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, mając na uwadze uproszczenie ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze [Unii Europejskiej].

[…]”.

11 Artykuł 2 tej dyrektywy, dotyczący „[z]akresu” jej stosowania, stanowi w ust. 1:

„Niniejszą dyrektywę stosuje się do homologacji typu pojazdów drogowych zaprojektowanych i zbudowanych w jednym lub kilku etapach, oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla takich pojazdów.

Niniejszą dyrektywę stosuje się również do dopuszczenia indywidualnego takich pojazdów.

Niniejszą dyrektywę stosuje się również do części i wyposażenia przeznaczonego do pojazdów objętych niniejszą dyrektywą”.

12 Artykuł 3 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Definicje”, przewiduje:

„Na użytek niniejszej dyrektywy i aktów prawnych wymienionych w załączniku IV, chyba że w tych aktach prawnych podano inaczej:

[…]

11. »pojazd silnikowy« oznacza napędzany mechanicznie pojazd, który porusza się dzięki własnemu napędowi, mający co najmniej cztery koła, kompletny, skompletowany lub niekompletny, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h;

12. »przyczepa« oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;

13. »pojazd« oznacza każdy pojazd silnikowy lub jego przyczepę, jak określono w pkt 11 i 12;

[…]

19. »pojazd niekompletny« oznacza każdy pojazd, który w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niniejszej dyrektywy wymaga kompletacji w przynajmniej jednym dalszym etapie;

20. »pojazd skompletowany« oznacza pojazd, który w rezultacie procesu wielostopniowej homologacji typu spełnia odpowiednie wymagania techniczne niniejszej dyrektywy;

21. »pojazd kompletny« oznacza każdy pojazd, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niniejszej dyrektywy;

[…]”.

13 Artykuł 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 ma następujące brzmienie:

„Państwa członkowskie rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do korzystania lub użycia na drogach pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych z powodów związanych z aspektami ich budowy i funkcjonowania objętych niniejszą dyrektywą, jeśli spełniają one jej wymagania".

14 Artykuł 24 tej dyrektywy, zatytułowany „Dopuszczenie indywidualne", stanowi:

„1. Państwa członkowskie mogą zwolnić określony pojazd, niezależnie od tego, czy jest to jedyny egzemplarz pojazdu, z obowiązku spełniania wymagań jednego lub kilku przepisów niniejszej dyrektywy lub jednego lub kilku aktów prawnych wymienionych w załączniku IV lub w załączniku XI, pod warunkiem że zastosują wymagania alternatywne.

Stosowanie przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym, wyłącza się jedynie w przypadkach, gdy państwo członkowskie ma ku temu uzasadnione powody.

»Wymagania alternatywne« oznaczają przepisy administracyjne lub wymagania techniczne, które mają na celu zapewnienie poziomu bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska, równoważnego w najwyższym możliwym do realizacji zakresie poziomom przewidzianym w przepisach, odpowiednio, załączników IV lub XI.

[…]

6. Dopuszczenie indywidualne jest ważne wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, które udzieliło dopuszczenia.

Jeżeli wnioskodawca pragnie […] sprzedać, zarejestrować lub dopuścić do ruchu w innym państwie członkowskim pojazd, któremu udzielono dopuszczenia indywidualnego, państwo członkowskie, które udzieliło dopuszczenia, dostarcza wnioskodawcy na jego wniosek oświadczenie dotyczące przepisów technicznych, na podstawie których pojazdowi udzielono dopuszczenia.

Państwo członkowskie zezwala na sprzedaż, rejestrację lub dopuszczenie do ruchu pojazdu, któremu inne państwo członkowskie udzieliło dopuszczenia indywidualnego zgodnie z przepisami niniejszego artykułu, chyba że ma uzasadnione powody, by uważać, że przepisy techniczne, zgodnie z którymi danemu pojazdowi udzielono dopuszczenia, nie są równoważne przepisom obowiązującym w tym państwie.

7. Na wniosek producenta lub właściciela pojazdu państwa członkowskie udzielają dopuszczenia indywidualnego w odniesieniu do pojazdu zgodnego z przepisami niniejszej dyrektywy oraz z aktami prawnymi wymienionymi, odpowiednio, w załączniku IV lub w załączniku XI.

W takim przypadku państwa członkowskie uznają dopuszczenie indywidualne i zezwalają na sprzedaż, rejestrację i dopuszczenie pojazdu do ruchu.

[…]".

15 Zgodnie z art. 26 tej dyrektywy, zatytułowanym „Rejestracja, sprzedaż i dopuszczenie do ruchu pojazdów”:

„1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 29 i 30 państwa członkowskie dokonują rejestracji i zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu pojazdów wyłącznie, gdy pojazdy te mają ważny certyfikat zgodności wydany zgodnie z art. 18.

Państwa członkowskie zezwalają na sprzedaż pojazdów niekompletnych, ale mogą odmówić ich stałej rejestracji i dopuszczenia do ruchu, dopóki nie zostaną skompletowane.

[…]”.

16 Artykuł 48 dyrektywy 2007/46, zatytułowany „Transpozycja”, stanowi:

„1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują w terminie do dnia 29 kwietnia 2009 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do dostosowania się do istotnych zmian niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują one Komisji teksty tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 29 kwietnia 2009 r.

[…]”.

17 Artykuł 49 dyrektywy 2007/46, zatytułowany „Uchylenie”, przewiduje:

„Dyrektywa 70/156/EWG zostaje uchylona ze skutkiem od dnia 29 kwietnia 2009 r. bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących ograniczeń czasowych dla przeniesienia do prawa krajowego i stosowania dyrektyw wymienionych w załączniku XX część B.

Odniesienia do uchylonej dyrektywy interpretowane są jak odniesienia do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku XXI”.

Dyrektywa 2009/40/WE

18 Motyw 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. 2009, L 141, s. 12) stanowi, że „[w] ramach wspólnej polityki transportowej konieczne jest stworzenie jak najlepszych warunków bezpieczeństwa, jak również konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi w państwach członkowskich”.

19 Artykuł 1 tej dyrektywy stanowi:

„1. W każdym państwie członkowskim pojazdy silnikowe, ich przyczepy i naczepy zarejestrowane w tym państwie podlegają regularnym badaniom przydatności do ruchu drogowego zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Kategorie pojazdów podlegające badaniom, odstępy czasu między badaniami oraz podlegające badaniom podzespoły są określone w załącznikach I i II”.

20 Artykuł 3 ust. 2 wspomnianej dyrektywy brzmi następująco:

„Każde państwo członkowskie uznaje dowód wydany w innym państwie członkowskim, tak samo jakby to był dowód wydany przez to państwo, świadczący, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego państwa, razem z przyczepą lub naczepą, przeszedł z pozytywnym rezultatem badania zdatności do ruchu drogowego, które odpowiadają co najmniej wymogom niniejszej dyrektywy".

21 Artykuł 5 lit. a) tej dyrektywy stanowi:

„Nie naruszając przepisów zawartych w załącznikach I i II, państwa członkowskie mogą:

a) wyznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania zdatności do ruchu drogowego oraz, w odpowiednich przypadkach, zażądać skierowani[a] pojazdu na badania przed rejestracją".

Prawo niderlandzkie

22 Zgodnie z art. 52a ust. 1 Wegenverkeerswet 1994 (ustawy z 1994 r. o ruchu drogowym) „RDW wydaje świadectwo rejestracji potwierdzające wpis w rejestrze pojazdów wraz ze wskazaniem nazwiska posiadacza świadectwa rejestracji".

23 Artykuł 25b Kentekenreglement (rozporządzenia w sprawie rejestracji pojazdów) przewiduje:

„1. Właściciel lub posiadacz pojazdu, w odniesieniu do którego występuje on o pierwszą rejestrację ze wskazaniem nazwiska posiadacza świadectwa rejestracji i który to pojazd był uprzednio zarejestrowany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, przedstawia część I świadectwa rejestracji wydanego w tym państwie członkowskim oraz, jeżeli została ona wydana, także część II tego świadectwa.

2. Odmawia się rejestracji ze wskazaniem nazwiska posiadacza świadectwa rejestracji, o którym mowa w ust. 1, jeśli nie przedstawiono części II świadectwa rejestracji, o ile została ona wydana.

3. W przypadkach wyjątkowych i w drodze odstępstwa od postanowień ust. 2 RDW może zarejestrować pojazd i wskazać nazwisko posiadacza świadectwa rejestracji, jeżeli właściwe organy państwa członkowskiego, w którym pojazd był uprzednio zarejestrowany, potwierdzą na piśmie lub drogą elektroniczną, że wnioskodawca jest uprawniony do zarejestrowania pojazdu w innym państwie członkowskim.

4. RDW przechowuje przez okres sześciu miesięcy dokumenty rejestracyjne lub uzyskane ich części oraz powiadamia o tym organ państwa członkowskiego, który wydał świadectwo rejestracji, w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym dokumenty te zostały otrzymane. Na wniosek organu państwa członkowskiego, które wydało świadectwo rejestracji, RDW zwraca otrzymane dokumenty rejestracyjne".

Spory w postępowaniach głównych i pytania prejudycjalne

24 X i Y, z jednej strony, oraz Z, z drugiej, złożyli odpowiednio w dniach 14 stycznia i 10 czerwca 2014 r. osobne wnioski do RDW w celu rejestracji pojazdu silnikowego w niderlandzkim rejestrze pojazdów. Jeden z tych pojazdów został wyprodukowany w 1950 r. przez Bentley Motors Limited z numerem identyfikacyjnym (*Vehicle identification number*, zwanym dalej „VIN") B28J0 i został zarejestrowany w tym samym roku w Anglii. Drugi pojazd został wyprodukowany w 1938 r. przez Alvis Car and Engineering Company Limited z numerem identyfikacyjnym VIN 14827.

25 W 2013 r. pojazd marki Bentley został poddany istotnym zmianom. W dniu 29 października 2013 r. organy belgijskie wydały świadectwo rejestracji dla tego pojazdu zawierające dane podsumowujące. Sąd odsyłający wyjaśnia, że z kontroli tego pojazdu dokonanej w lutym 2014 r. wynika, że składa się on obecnie z podwozia pochodzenia Bentley Mark VI, ośmiocylindrowego silnika Rolls Royce i nowego nadwozia o odmiennym wyglądzie, opartym na modelu Bentley Speed Six, oraz że jego podwozie i układ napędowy zostały w znacznej mierze zachowane. Z uwagi na zmiany dokonane w stosunku do oryginalnego modelu decyzją z dnia 10 lutego 2014 r. RDW oddaliła wnioski o wpis do rejestru pojazdów złożone przez X i Y.

26 Na podstawie drugiego świadectwa rejestracji wydanego przez właściwy organ belgijski w dniu 19 maja 2014 r. X i Y przedłożyli w dniu 4 czerwca 2014 r. nowe wnioski o rejestrację pojazdów. W piśmie z dnia 18 lipca 2014 r. RDW poinformowała, że skierowała ona do władz belgijskich wniosek o udzielenie informacji. Z odpowiedzi udzielonej na ten wniosek wynika, że do celów wydania świadectwa rejestracji organy belgijskie przejęły oryginalne angielskie świadectwo rejestracji z 1950 r. Na podstawie tych informacji decyzją z dnia 27 sierpnia 2014 r. RDW oddaliła drugi wniosek o rejestrację.

27 Pojazd silnikowy marki Alvis – w odniesieniu do którego w dniu 14 października 2013 r. zostało wydane na podstawie danych zawartych w dokumentacji towarzyszącej sporządzonej przez producenta angielskie świadectwo rejestracji – przeszedł również kilka istotnych zmian. W konsekwencji, w celu rozpatrzenia wniosku o rejestrację złożonego przez Z, RDW zwróciła się do właściwego organu angielskiego o udzielenie informacji. Organ ten stwierdził, że zarejestrował rzeczony pojazd na podstawie danych zawartych w dokumentacji towarzyszącej sporządzonej przez producenta, a także na podstawie zdjęć i informacji przekazanych przez automobilklub. Ponadto RDW nie udało się uzyskać odpowiedzi na pytania dotyczące danych Alvis, w świetle których wydane zostało angielskie świadectwo rejestracji. Decyzją z dnia 29 września 2014 r. RDW oddaliła wniosek o rejestrację złożony przez Z.

28 W decyzjach z dnia 10 lutego 2014 r. i 29 września 2014 r. RDW wskazała, że odmówiła rejestracji przedmiotowych pojazdów z tego powodu, że ponieważ nie spełniają one wymagań technicznych określonych w dyrektywie 2007/46, nie są pojazdami w rozumieniu zarówno art. 3 tej dyrektywy, jak i art. 2 lit. a) dyrektywy 1999/37, w związku z czym dyrektywa ta nie ma zastosowania w niniejszym przypadku. W każdym razie RDW uważa, że w przypadku gdyby pojazdy te były objęte zakresem dyrektywy 1999/37, świadectwa rejestracji, które zostały już wydane w odniesieniu do tych pojazdów przez organy innych państw członkowskich, nie stanowią zharmonizowanych świadectw rejestracji w rozumieniu tej dyrektywy, a tym samym nie muszą być uznawane na jej podstawie. Ponadto RDW uważa, że świadectwa te nie pozwalają na identyfikację tych pojazdów. Wreszcie zdaniem RDW odnośne pojazdy – w aktualnym stanie – nie zostały dopuszczone do ruchu w dniu, w którym uzyskały pierwsze świadectwa rejestracji, odpowiednio w 1950 r. i 1938 r., a z informacji znajdujących się w jej posiadaniu nie wynika jasno, czy pojazdy te uzyskały dopuszczenie indywidualne do celów takiego dopuszczenia do ruchu po poddaniu ich zmianom.

29 X i Y, z jednej strony, oraz Z, z drugiej, zaskarżyli do sądu dotyczące ich decyzje o odmowie rejestracji. Zdaniem sądów rozpoznających skargi w pierwszej instancji przedmiotowe pojazdy objęte są zakresem stosowania dyrektywy 1999/37, wobec czego dyrektywa ta znajduje zastosowanie, a pojazdy te należy zidentyfikować na podstawie świadectw rejestracji, które stanowią zharmonizowane dokumenty w rozumieniu wspomnianej dyrektywy. Sądy te uznały na tej podstawie, że RDW była zobowiązana do wydania X i Y niderlandzkiego świadectwa rejestracji oraz że RDW powinna ponownie rozpoznać wniosek o rejestrację złożony przez Z.

30 RDW wniosła odwołania od tych wyroków do sądu odsyłającego. X i Y wnieśli również do tego sądu odwołanie od dotyczącego ich wyroku.

31 Sąd odsyłający podnosi, że spór dotyczy kwestii, czy RDW naruszyła art. 25b Kentekenreglement (rozporządzenia o świadectwach rejestracji), interpretowany w świetle art. 4 dyrektywy 1999/37, ponieważ nie uznała ona do celów rejestracji w Niderlandach dokumentów rejestracyjnych wydanych dla pojazdów marki Bentley i Alvis, co wymaga ustalenia, czy dyrektywa ta ma zastosowanie. Sąd ten dodaje, że w niniejszym przypadku dokumenty te są formalnie zgodne ze wzorem określonym w tej dyrektywie, lecz niektóre obowiązkowe dane, które można łatwo ustalić dzięki przeprowadzeniu kontroli pojazdu, nie znajdują się we wspomnianych dokumentach. Wreszcie, wspomniany sąd dąży do ustalenia, czy RDW może w ramach rozpatrywania wniosku o uznanie świadectwa rejestracji wydanego przez inne państwo członkowskie badać, czy przedmiotowe pojazdy spełniają wymogi techniczne określone w dyrektywie 2007/46.

32 Uznając, że rozwiązanie zawisłych przed nim sporów, które zostały połączone do wspólnego rozpoznania, wymaga dokonania wykładni przepisów dyrektyw 1999/37 i 2007/46, Raad van State (rada stanu, Niderlandy) postanowiła zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy dyrektywa [1999/37] ma zastosowanie w przypadku pojazdów silnikowych, które istniały już przed dniem 29 kwietnia 2009 r., tj. dniem, od którego państwa członkowskie były zobowiązane do stosowania przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych służących wykonaniu dyrektywy [2007/46/WE]?

2) Czy pojazd silnikowy, który z jednej strony jest złożony z podstawowych części wykonanych przed rozpoczęciem stosowania dyrektywy 2007/46, a drugiej strony z podstawowych części, które zostały dodane dopiero po rozpoczęciu stosowania tej dyrektywy, jest pojazdem silnikowym, który istniał już przed wejściem w życie tej dyrektywy, lub czy należy uznać, że pojazd taki został wyprodukowany dopiero po jej wejściu w życie?

3) Czy na podstawie art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/37 wymóg rejestracji w rozumieniu art. 4 tej dyrektywy obowiązuje bez ograniczeń, jeżeli w świadectwie rejestracji przy określonych kodach Wspólnoty (które według załączników do tej dyrektywy obowiązkowo należy podać) nie zostały wpisane żadne dane, jeżeli dane te można łatwo ustalić?

4) Czy w świetle art. 4 dyrektywy 1999/37 dopuszczalne jest uznanie świadectwa rejestracji z innego państwa członkowskiego przy jednoczesnym poddaniu pojazdu kontroli technicznej [badaniu zdatności do ruchu drogowego] w rozumieniu art. 24 ust. 6 dyrektywy 2007/46, a w przypadku gdy pojazd ten nie odpowiada przepisom technicznym państwa członkowskiego – powiązanie z tym skutku w postaci odmowy wydania świadectwa rejestracji?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

33 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 2 lit. a) dyrektywy 1999/37 w związku z art. 3 pkt 11 i 13 dyrektywy 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że dyrektywa 1999/37 ma zastosowanie do dokumentów wydanych przez państwa członkowskie w trakcie rejestracji pojazdów zbudowanych przed dniem 29 kwietnia 2009 r., kiedy to upłynął termin transpozycji dyrektywy 2007/46.

34 Zgodnie z art. 2 lit. a) dyrektywy 1999/37 przez pojazd należy rozumieć do celów tej dyrektywy każdy pojazd zgodny z definicją określoną w art. 2 dyrektywy 70/156.

35 Wynika z tego, że od momentu przyjęcia dyrektywy 1999/37 miała ona zastosowanie do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 29 kwietnia 2009 r.

36 Stwierdzenie to znajduje potwierdzenie w art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/37, zgodnie z którym, w przypadku gdy nowe świadectwo rejestracji zostaje wydane dla pojazdu zarejestrowanego przed wdrożeniem tej dyrektywy, państwa członkowskie używają wzoru świadectwa zgodnego z tą dyrektywą oraz mogą ograniczać się do rejestracji tylko tych informacji, w odniesieniu do których dostępne są wymagane dane.

37 Przepis ten stanowi bowiem przepis szczególny dla pojazdów zarejestrowanych przed wdrożeniem dyrektywy 1999/37, której termin transpozycji, określony w art. 8 tej dyrektywy, został ustalony na dzień 1 czerwca 2004 r.

38 Stwierdzenie to znajduje również potwierdzenie w celu realizowanym przez dyrektywę 1999/37 polegającym, jak wynika to z jej motywu 6, na ułatwieniu za pomocą harmonizacji świadectwa rejestracji ponownego wprowadzenia do ruchu pojazdów, które wcześniej były zarejestrowane w innym państwie członkowskim. Wyłączenie z zakresu stosowania tej dyrektywy wydanych przez państwa członkowskie dokumentów rejestracyjnych pojazdów zbudowanych przed dniem 29 kwietnia 2009 r. byłoby bowiem sprzeczne z tym celem.

39 Sama okoliczność, że dyrektywa 70/156 została uchylona ze skutkiem od dnia 29 kwietnia 2009 r. przez dyrektywę 2007/46, której art. 49 stanowi, że odesłania do wspomnianej uchylonej dyrektywy interpretowane są jak odniesienia do dyrektywy 2007/46 i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku XXI, nie może zmienić tego stwierdzenia.

40 Prawdą jest, że ze wspomnianego załącznika XXI wynika, że odniesienia do art. 2 dyrektywy 70/156 interpretowane są jako odniesienia do art. 3 dyrektywy 2007/46. Prawdą jest również, że zgodnie z pkt 11 wspomnianego artykułu w związku z jego pkt 13 pojazd silnikowy jest albo kompletny, albo skompletowany, albo niekompletny oraz że zgodnie z pkt 19–21 pojazd niekompletny powinien zostać skompletowany zgodnie z wymaganiami technicznymi ustanowionymi w dyrektywie 2007/46, podczas gdy pojazdy kompletne i skompletowane spełniają takie wymagania.

41 Jednakże dokonanego w ten sposób przez art. 3 dyrektywy 2007/46 odesłania wyłącznie do celów definicji „pojazdu” nie można interpretować jako nakładającego obowiązek poszanowania wspomnianych wymogów technicznych dotyczących pojazdów dopuszczonych do ruchu przed dniem 29 kwietnia 2009 r.

42 Należy bowiem zaznaczyć, podobnie jak uczyniła to Komisja, że takie wymogi techniczne znajdują na mocy samego art. 1 dyrektywy 2007/46 zastosowanie jedynie do homologacji nowych pojazdów od dnia 29 kwietnia 2009 r.

43 Na pytanie pierwsze trzeba zatem odpowiedzieć, że art. 2 lit. a) dyrektywy 1999/37 w związku z art. 3 pkt 11 i 13 dyrektywy 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że dyrektywa 1999/37 ma zastosowanie do dokumentów wydanych przez państwa członkowskie w trakcie rejestracji pojazdów zbudowanych przed dniem 29 kwietnia 2009 r., kiedy to upłynął termin transpozycji dyrektywy 2007/46.

W przedmiocie pytania drugiego

44 Ze względu na odpowiedź udzieloną na pytanie pierwsze nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie drugie.

W przedmiocie pytania trzeciego

45 Poprzez pytanie trzecie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 4 dyrektywy 1999/37 w związku z art. 3 ust. 2 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że organy państwa członkowskiego, w którym złożony został wniosek o ponowną rejestrację używanego pojazdu, mają prawo odmówić uznania świadectwa rejestracji wydanego w państwie członkowskim, w którym pojazd był uprzednio zarejestrowany, z tego względu, że brakuje w tym świadectwie pewnych obowiązkowych danych, jeżeli można je łatwo ustalić.

46 Przede wszystkim z samego brzmienia art. 4 dyrektywy 1999/37, który stanowi, że świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku do tej dyrektywy musi być uznane przez inne państwa członkowskie do celów ponownej rejestracji pojazdu w tych państwach, wynika, iż przepis ten nie pozostawia państwom członkowskim jakiegokolwiek zakresu uznania w kwestii poszanowania zasady uznawania świadectw rejestracyjnych pojazdów (wyrok z dnia 6 września 2012 r., Komisja/Belgia, C-150/11,EU:C:2012:539, pkt 73).

47 Trybunał orzekł, że dyrektywa 1999/37 nie zezwala państwom członkowskim na ustanowienie wymogu posiadania dokumentu innego niż świadectwo rejestracji przy dokonywaniu rejestracji pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim (zob. podobnie wyrok z dnia 6 września 2012 r., Komisja/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, pkt 79).

48 Trybunał uznał jednak, że państwo członkowskie ma prawo przed zarejestrowaniem pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim przeprowadzić identyfikację tego pojazdu oraz wymagać w tym celu przedstawienia pojazdu wiążącego się z fizyczną kontrolą w celu sprawdzenia, czy pojazd ten rzeczywiście znajduje się na terytorium tego państwa członkowskiego i czy odpowiada danym wskazanym w świadectwie rejestracji (zob. podobnie wyrok z dnia 20 września 2007 r., Komisja/Niderlandy, C-297/05, EU:C:2007:531, pkt 54, 55, 57–63).

49 Przedstawienie takie zostało uznane przez Trybunał za zwykłą formalność administracyjną, która nie wprowadza żadnej dodatkowej kontroli, lecz jest właściwa rozpatrzeniu wniosku o rejestrację i przebiegowi związanego z nim postępowania (zob. podobnie wyrok z dnia 20 września 2007 r., Komisja/Niderlandy, C-297/05, EU:C:2007:531, pkt 58).

50 W odniesieniu do celów dyrektywy 1999/37 należy przypomnieć, że ma ona wspomagać swobodny ruch drogowy pojazdów na terytoriach innych państw członkowskich, przewidując jako warunek wstępny zarejestrowania pojazdu, który był wcześniej zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wymóg posiadania dokumentu poświadczającego tę rejestrację oraz dane techniczne pojazdu w celu ułatwienia ponownego dopuszczenia do ruchu wskazanych pojazdów w innym państwie członkowskim oraz przyczynienia się do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego (wyrok z dnia 6 września 2012 r., Komisja/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, pkt 74).

51 Ponadto zgodnie z motywem 4 tej dyrektywy treść świadectwa rejestracji musi umożliwiać kontrolę, czy posiadacz prawa jazdy prowadzi jedynie te kategorie pojazdów, do których jest upoważniony, ponieważ taka kontrola przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa drogowego.

52 W tym względzie świadectwo rejestracji wydane uprzednio przez państwo członkowskie musi umożliwiać identyfikację danego pojazdu, który powinien odpowiadać danym wskazanym w tym świadectwie do celów jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim (zob. podobnie wyrok z dnia 20 września 2007 r., Komisja/Niderlandy, C-297/05, EU:C:2007:531, pkt 54–56), by zapewnić spełnienie wymogów bezpieczeństwa drogowego.

53 Należy dodać, że zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/37 w przypadku, w którym, tak jak w sporach w postępowaniach głównych, nowe świadectwo rejestracji zostaje wydane dla pojazdu zarejestrowanego przed wdrożeniem tej dyrektywy, które miało miejsce w dniu 1 czerwca 2004 r., państwa członkowskie używają wzoru świadectwa określonego w niniejszej dyrektywie oraz mogą ograniczać się do rejestracji tych wymaganych danych, które są dostępne.

54 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 67 opinii, korzystanie z tego odstępstwa przez państwa członkowskie nie oznacza, że dane świadectwo rejestracji nie musi już być później uznane.

55 Jednakże w zakresie, w jakim z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika przynajmniej, że w rozpatrywanych w postępowaniu głównym świadectwach rejestracji pewne brakujące obowiązkowe dane, takie jak liczba miejsc siedzących, można łatwo ustalić, należy uznać je za dostępne w momencie sporządzania tych świadectw. Ponadto z uwagi na to, że pojazdy będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym przeszły istotne zmiany, a niektóre istotne właściwości techniczne nie zostały zawarte w rzeczonych świadectwach rejestracji, RDW stwierdziła, że nie była w stanie dokonać identyfikacji tych pojazdów.

56 W tym względzie należy zauważyć, jak wynika z pkt 48 niniejszego wyroku, że dane wskazane w świadectwie rejestracji wydanym przed wdrożeniem wspomnianej dyrektywy muszą odpowiadać pojazdowi, którego to świadectwo dotyczy, i powinny umożliwiać identyfikację danego pojazdu na podstawie zwykłego badania niewiążącego się z żadną dodatkową kontrolą – takiego jak to, o którym mowa w pkt 48 i 49 niniejszego wyroku.

57 W przeciwnym razie organy państwa członkowskiego, w którym złożony został wniosek o ponowną rejestrację pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim, mają prawo odmówić uznania takiego świadectwa rejestracji.

58 Jeśli chodzi o sytuacje rozpatrywane w postępowaniach głównych, do sądu odsyłającego należy nie tylko zbadanie, czy dane zawarte w świadectwach będących przedmiotem postępowania głównego odnoszą się do pojazdów, które zostały w nich opisane, ale także, czy umożliwiają one ich identyfikację.

59 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie trzecie trzeba odpowiedzieć, że art. 4 dyrektywy 1999/37 w związku z art. 3 ust. 2 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że organy państwa członkowskiego, w którym złożony został wniosek o ponowną rejestrację używanego pojazdu, mają prawo odmówić uznania świadectwa rejestracji wydanego w państwie członkowskim, w którym pojazd ten był uprzednio zarejestrowany, jeżeli brakuje w nim pewnych obowiązkowych danych, wskazane w nim dane nie odpowiadają temu pojazdowi oraz rzeczone świadectwo nie pozwala na identyfikację tego pojazdu.

W przedmiocie pytania czwartego

60 Poprzez pytanie czwarte sąd odsyłający zasadniczo zmierza do ustalenia, czy art. 24 ust. 6 dyrektywy 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że zezwala on na poddanie badaniu zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego w danym państwie członkowskim, gdy jest on przedstawiony do celów ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim.

61 Jak wskazano w pkt 42 niniejszego wyroku, dyrektywa 2007/46, w tym jej art. 24, dotyczy wyłącznie nowych pojazdów.

62 Tymczasem pojazdy będące przedmiotem postępowania głównego stanowią pojazdy używane, wyprodukowane odpowiednio w latach 1950 i 1938.

63 Jak słusznie podnosi Komisja, kwestia, czy pojazdy te zostały zmienione od roku ich wyprodukowania w taki sposób, że należy je zrównać z nowymi pojazdami, co wiązałoby się z ich ewentualnym dopuszczeniem indywidualnym – nie pojawia się w sprawie w postępowaniu głównym, albowiem bezsporne jest, że pojazdy te nie uległy żadnej istotnej zmianie między datami świadectw rejestracji i datami złożenia wniosków o rejestrację w niderlandzkim rejestrze pojazdów.

64 W tych okolicznościach pojazdów takich nie można uznawać za nowe pojazdy w rozumieniu dyrektywy 2007/46, wobec czego art. 24 ust. 6 wspomnianej dyrektywy nie może mieć do nich zastosowania.

65 Jednakże okoliczność, że sąd krajowy wskazał formalnie w pytaniu prejudycjalnym określone przepisy prawa Unii, nie stoi na przeszkodzie temu, by Trybunał przekazał temu sądowi wszystkie elementy wykładni, które mogą być użyteczne w rozstrzyganiu rozpatrywanej przez niego sprawy, niezależnie od tego, czy sąd krajowy powołał się na nie w treści pytań. W tym względzie do Trybunału należy wskazanie na podstawie całości informacji przedstawionych przez sąd krajowy, a w szczególności na podstawie uzasadnienia postanowienia odsyłającego, elementów prawa Unii, które wymagają wykładni w świetle przedmiotu sporu (wyrok z dnia 29 września 2016 r., Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, pkt 43 i przytoczone tam orzecznictwo).

66 W niniejszym przypadku z postanowienia odsyłającego wynika, iż RDW stwierdziła, że pojazdy będące przedmiotem postępowania głównego przeszły istotne zmiany od czasu ich pierwszego dopuszczenia do ruchu oraz że przedstawione świadectwa zawierały pewne braki. Tymczasem, jak podniosła Komisja, pomimo że takie ustalenia budzą wątpliwości co do bezpieczeństwa tych pojazdów w ruchu drogowym, czego weryfikacja należy do sądu odsyłającego, sytuacja rozpatrywana w postępowaniu głównym może być objęta dyrektywą 2009/40.

67 W tym względzie art. 3 ust. 2 tej dyrektywy stanowi, że każde państwo członkowskie uznaje dowód wydany w innym państwie członkowskim świadczący, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego państwa przeszedł z pozytywnym rezultatem badania zdatności do ruchu drogowego, które co najmniej odpowiadają wymogom tej dyrektywy. Natomiast art. 5 lit. a) dyrektywy 2009/40 wyraźnie stanowi, że państwa członkowskie mogą wyznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania zdatności do ruchu drogowego oraz, w odpowiednich przypadkach, zażądać skierowania pojazdu na badania przed rejestracją.

68 Jak wynika z orzecznictwa Trybunału, państwa członkowskie są co do zasady zobowiązane do należytego uwzględnienia w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innych państwach członkowskich wyników badań zdatności do ruchu drogowego przeprowadzonych w tych państwach członkowskich, a obowiązek badania technicznego tych pojazdów nie może być nakładany w sposób ogólny i systematyczny (zob. podobnie wyrok z dnia 5 czerwca 2008 r., Komisja/Polska, C-170/07, niepublikowany, EU:C:2008:322, pkt 39, 44; z dnia 6 września 2012 r., Komisja/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, pkt 62). Jednak z uwagi na znaczenie celu zagwarantowania bezpieczeństwa drogowego na terytorium Unii, do którego dąży dyrektywa 2009/40 zgodnie z jej motywem 2, państwo członkowskie może wprowadzić przed rejestracją w tym państwie członkowskim wymóg badania technicznego w stosunku do przywożonego pojazdu, jeżeli pomimo uwzględnienia wyników badań zdatności do ruchu drogowego przeprowadzonych w innym państwie członkowskim istnieją uzasadnione podstawy, że wspomniany pojazd rzeczywiście stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego (zob. podobnie wyrok z dnia 6 września 2012 r., Komisja/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, pkt 59–61).

69 W konsekwencji na pytanie czwarte trzeba odpowiedzieć, że art. 24 ust. 6 dyrektywy 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że przewidziany w nim reżim nie ma zastosowania do pojazdu używanego, który został już zarejestrowany w państwie członkowskim, jeżeli został on na podstawie art. 4 dyrektywy 1999/37 przedstawiony właściwemu w tej dziedzinie organowi innego państwa

członkowskiego w celu jego ponownej rejestracji. Jednakże, jeżeli istnieją przesłanki, by sądzić, że pojazd ten stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, organ ten może na mocy art. 5 lit. a) dyrektywy 2009/40 zażądać skierowania pojazdu na badania techniczne przed jego rejestracją.

W przedmiocie kosztów

70 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 2 lit. a) dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów w związku z art. 3 pkt 11 i 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów należy interpretować w ten sposób, że dyrektywa 1999/37 ma zastosowanie do dokumentów wydanych przez państwa członkowskie w trakcie rejestracji pojazdów zbudowanych przed dniem 29 kwietnia 2009 r., kiedy to upłynął termin transpozycji dyrektywy 2007/46.**

2) **Artykuł 4 dyrektywy 1999/37 w związku z art. 3 ust. 2 tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że organy państwa członkowskiego, w którym złożony został wniosek o ponowną rejestrację używanego pojazdu, mają prawo odmówić uznania świadectwa rejestracji wydanego w państwie członkowskim, w którym pojazd ten był uprzednio zarejestrowany, jeżeli brakuje w nim pewnych obowiązkowych danych, wskazane w nim dane nie odpowiadają temu pojazdowi oraz rzeczone świadectwo nie pozwala na identyfikację tego pojazdu.**

3) **Artykuł 24 ust. 6 dyrektywy 2007/46 należy interpretować w ten sposób, że przewidziany w nim reżim nie ma zastosowania do pojazdu używanego, który został już zarejestrowany w państwie członkowskim, jeżeli został on na podstawie art. 4 dyrektywy 1999/37 przedstawiony właściwemu w tej dziedzinie organowi innego państwa członkowskiego w celu jego ponownej rejestracji. Jednakże, jeżeli istnieją przesłanki, by sądzić, że pojazd ten stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, organ ten może na mocy art. 5 lit. a) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep zażądać skierowania pojazdu na badania techniczne przed jego rejestracją.**

Podpisy