Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

24 януари 2019 година*

„Преюдициално запитване — Директива 1999/37/ЕО — Документи за регистрация на превозни средства — Пропуски в свидетелствата за регистрация — Взаимно признаване — Директива 2007/46/ЕО — Превозни средства, конструирани преди хармонизирането на техническите изисквания на равнището на Европейския съюз — Изменения, които се отразяват на техническите характеристики на превозното средство“

По дело C-326/17

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия) с акт от 24 май 2017 г., постъпил в Съда на 31 май 2017 г., в рамките на производството по дело

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

срещу

X,

Y,

и

X,

Y

срещу

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

и

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

срещу

Z,

* Езици на производството: английски и нидерландски.

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: T. von Danwitz, председател на седми състав, изпълняващ функцията на председател на четвърти състав, K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (докладчик) и C. Vajda, съдии,

генерален адвокат: N. Wahl,

секретар: M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 7 юни 2018 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), от C. B. J. Maenhout, в качеството на представител, подпомаган M. van Heezik, advocaat,

– за X и Y, от C. B. Krol Dobrov, в качеството на представител,

– за Z, от S. J.C. van Keulen, advocaat,

– за нидерландското правителство, от M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen и P Huurnink, в качеството на представители,

– за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от F. Meloncelli, avvocato dello Stato,

– за норвежкото правителство, от R. Nordeide и C. Anker, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от M. Huttunen, A. Nijenhuis и N. Yerrell, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 20 септември 2018 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на разпоредби от Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 година относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1999 г., стр. 57; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 7, стр. 74) и Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 2007 г., стр. 1).

2 Запитването е отправено в рамките на спор, от една страна, между Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (Дирекция на службата по пътното движение, Нидерландия, наричана по-нататък „RDW“) и X и Y, и от друга страна, между тези лица и RDW, както и в рамките на

друг спор, между RDW и Z относно отказа на RDW да признае свидетелства за регистрация на автомобили, издадени от други държави членки, и да регистрира такива превозни средства в Нидерландия.

Правната уредба

Правото на Съюза

Директива 70/156

3 Член 2 от Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно типовото одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 42, 1970 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 1, стр. 41), изменена с Директива 92/53/ЕИО на Съвета от 18 юни 1992 г. (ОВ L 225, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 11, стр. 135) (наричана по-нататък „Директива 70/156“), е озаглавен „Определения“ и предвижда:

„За целите на настоящата директива:

[…]

– превозно средство означава всяко моторно превозно средство, предназначено за употреба на път, завършено или незавършено, което има най-малко четири колела и неговата максимално достижима по конструкция скорост надвишава 25 км/ч, както и ремаркетата му, с изключение на превозни средства, които се движат по релси, на селскостопански и горски влекачи и на всички мобилни машини,

[…]“.

Директива 1999/37

4 Съображения 3—6 и 9 от Директива 1999/37 гласят:

„(3) […] хармонизирането на формата и съдържанието на свидетелството за регистрация ще улесни неговото разбиране и ще допринесе по този начин за свободното движение по пътищата на територията на друг[и] държав[и] членк[и] на превозни средства, регистрирани в [дадена] държава членка;

(4) […] съдържанието на свидетелството за регистрация трябва да позволява да се провери дали титуляр[я]т на свидетелството за управление на моторно превозно средство, издадено съгласно Директива 91/439/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства [(ОВ L 237, 1991 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 62)], управлява само тези категории превозни средства, за които му е разрешено; като има предвид, че такава проверка подобрява безопасността на движението по пътищата;

(5) […] като предварително условие за регистрация на превозно средство, което преди това е било регистрирано в друга държава членка, всички държави членки изискват документ, който удостоверява тази регистрация и техническите характеристики на превозното средство;

(6) […] хармонизирането на свидетелствата за регистрация ще улесни повторното въвеждане в експлоатация на превозните средства, които преди това са били регистрирани в друга държава членка, и ще допринесе за по-доброто функциониране на вътрешния пазар;

[…]

(9) […] за да се улеснят тези проверки, предназначени специално за борба срещу измамите и нелегалната търговия с крадени превозни средства, е уместно да се установи тясно сътрудничество между държавите членки на основата на ефективен обмен на информация“.

5 Член 1 от тази директива гласи:

„Настоящата директива се прилага за документите, издадени от държавите членки при регистрацията на превозни средства.

Тя не засяга правото на държавите членки да използват за временна регистрация на превозни средства документи, които може да не отговарят на изискванията на настоящата директива във всяко отношение“.

6 Член 2 от Директивата предвижда:

„За целите на настоящата директива:

а) „превозно средство“: означава всяко превозно средство, както е определено в член 2 от Директива 70/156/ЕИО […] и в член 1 от Директива 92/61/ЕИО на Съвета от 30 юни 1992 г. относно типовото одобрение на двуколесни и триколесни моторни превозни средства [(ОВ L 225, 1992 г., стр. 72)];

б) „регистрация“: означава административно разрешение за въвеждане в експлоатация по пътищата на превозно средство, включително идентифицирането на последното и издаването за него на сериен номер, известен като регистрационен номер;

в) „свидетелство за регистрация“: означава документ, който удостоверява, че превозното средство е регистрирано в държава членка;

г) „титуляр на свидетелството за регистрация“: означава лице, на чието име е регистрирано превозно средство“.

7 Член 3 от Директива 1999/37 гласи следното:

„1. Държавите членки издават свидетелства за регистрация на превозни средства, които са предмет на регистрация съгласно техните национални законодателства. Свидетелството се състои или от една част, съгласно приложение I, или от две части, съгласно приложения I и II.

Държавите членки могат да оправомощят определените от тях служби за регистрация, по-специално службите на производителите на превозни средства, да попълват техническата част от свидетелството за регистрация.

2. Когато се издава ново свидетелство за регистрация на превозно средство, регистрирано преди прилагането на настоящата директива, държавите членки използват образец за удостоверение, определен в настоящата директива, и могат да ограничат посочената в него информация до попълване само на наличните данни.

3. Информацията, съдържаща се в свидетелството за регистрация съгласно приложения I и II, се изразява чрез хармонизираните кодове на Общността, показани в тези приложения“.

8 Член 4 от тази директива гласи:

„За целите на настоящата директива, свидетелство за регистрация, издадено от държава членка, се признава от другите държави членки за идентифициране на превозното средство при международен трафик или за неговата пререгистрация в друга държава членка“.

9 Член 8, параграф 1 от тази директива предвижда, че държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, за да се съобразят с нея, най-късно до 1 юни 2004 г.

Директива 2007/46

10 Член 1 от Директива 2007/46 е озаглавен „Предмет“ и предвижда:

„Настоящата директива създава хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства в рамките на приложното ѝ поле, както и на системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за тези превозни средства, с оглед улесняване на тяхната регистрация, продажба и пускане в действие в [Европейския съюз].

[…]“.

11 Член 2 от тази директива е относно нейното „приложно поле“, като параграф 1 от тази разпоредба гласи:

„Настоящата директива се прилага за типово одобрение на превозни средства, проектирани и произведени на един или няколко етапа за употреба по пътищата, както и за системи, компоненти и отделни технически възли, проектирани и произведени за такива превозни средства.

Тя се прилага също така за индивидуално одобрение на такива превозни средства.

Настоящата директива се прилага също така за части и оборудване, предназначени за превозни средства, попадащи в обхвата на настоящата директива“.

12 Член 3 от посочената директива е озаглавен „Определения“ и предвижда:

„За целите на настоящата директива и на регулаторните актове, изброени в приложение IV, освен ако в тях не е предвидено друго:

[…]

11. „моторно превозно средство“ означава всяко превозно средство, което се задвижва с двигател и се придвижва на собствен ход, има поне четири колела и е комплектовано, напълно комплектовано или некомплектовано, с максимална проектна скорост, надвишаваща 25 км/ч“.

12. „ремарке“ означава всяко превозно средство на колела, което не се придвижва на собствен ход и което е проектирано и произведено с цел да бъде теглено от моторно превозно средство;

13. „превозно средство“ означава всяко моторно превозно средство или неговото ремарке според дефинициите в точки 11 и 12;

[…]

19. „некомплектовано превозно средство“ означава всяко превозно средство, което подлежи на завършване на поне един по-нататъшен етап, за да отговаря на съответните технически изисквания на настоящата директива;

20. „напълно комплектовано превозно средство“ означава превозно средство, което е преминало през процеса на многоетапно типово одобрение и отговаря на съответните технически изисквания на настоящата директива;

21. „комплектовано превозно средство“ означава превозно средство, което не се нуждае от довършване, за да отговаря на съответните технически изисквания на настоящата директива;

[…]“.

13 Член 4, параграф 3 от Директива 2007/46 гласи следното:

„Държавите членки регистрират или позволяват продажбата или пускането в действие само на такива превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, които отговарят на изискванията на настоящата директива.

Те не забраняват, ограничават или препятстват регистрацията, продажбата или пускането в действие или в движение на пътни превозни средства, компоненти или отделни технически възли по причини, свързани с аспекти на конструкцията или функционирането им, предвидени в настоящата директива, ако те отговарят на нейните изисквания“.

14 Член 24 от тази директива е озаглавен „Индивидуални одобрения“ и гласи:

„1. Държавите членки могат да освободят дадено превозно средство, независимо от това дали е единствено по рода си или не, от спазване на изискванията на една или няколко разпоредби на настоящата директива или на един или няколко от регулаторните актове, посочени в приложение IV или приложение XI, при условие че наложат алтернативни изисквания.

Изключение от изискването за прилагане на разпоредбите на алинея 1 се допуска само когато дадена държава членка има основателни причини да направи това.

„Алтернативни изисквания“ означава административни разпоредби и технически изисквания, които целят да осигурят ниво на безопасност по пътищата и на опазване на околната среда, равностойно в най-високата възможна степен на нивото, предвидено от разпоредбите на приложение IV или приложение XI, ако е целесъобразно.

[…]

6. Валидността на индивидуалното одобрение се ограничава до територията на държавата членка, издала одобрението.

По молба на кандидат за продажба, регистрация или пускане в действие на превозно средство в друга държава членка, държавата членка, издала одобрението, му предоставя справка за техническите разпоредби, спрямо които е било одобрено превозно средство.

По отношение на превозно средство, получило индивидуално одобрение от държава членка съгласно разпоредбите на настоящия член, друга държава членка дава разрешение това превозно средство да бъде продадено, регистрирано или пуснато в действие, освен ако има основателни причини да смята, че техническите разпоредби, в съответствие с които е било одобрено превозното средство, не са равностойни на нейните собствени.

7. По молба на производителя или собственика на превозното средство държавите членки предоставят индивидуално одобрение на превозно средство, отговарящо на разпоредбите на настоящата директива и на регулаторните актове, изброени в приложение IV или приложение XI, ако е целесъобразно.

В такъв случай държавите членки признават индивидуалното одобрение и разрешават продажбата, регистрацията и пускането в действие на превозното средство.

[…]“.

15 Съгласно член 26 от посочената директива, озаглавен „Регистриране, продажба и пускане в действие на превозни средства“:

„1. Без да се засягат разпоредбите на член 29 и 30, държавите членки регистрират и разрешават продажбата и пускането в действие на превозни средства само ако те са придружени от валиден сертификат за съответствие, издаден съгласно член 18.

Що се отнася до незавършените превозни средства, държавите членки разрешават продажбата на такива превозни средства, но могат да откажат постоянната им регистрация и пускане в действие за периода, в който те остават незавършени.

[…]“.

16 Член 48 от Директива 2007/46 е озаглавен „Транспониране“ и гласи:

„1. Държавите членки приемат и публикуват преди 29 април 2009 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят със съществените изменения на настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези мерки.

Държавите членки прилагат тези разпоредби, считано от 29 април 2009 г.

[…]“.

17 Член 49 от Директива 2007/46 е озаглавен „Отмяна“ и предвижда:

„Директива 70/156/ЕО се отменя, считано от 29 април 2009 г., без да се засягат задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното законодателство и прилагане на директивите, посочени в приложение XX, част Б.

Позоваванията към отменената директива се тълкуват като позовавания към настоящата директива и следва да се четат съгласно таблицата за съответствие, посочена в приложение XXI“.

Директива 2009/40/ЕО

18 Съображение 2 от Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 година относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 141, 2009 г., стр. 12), гласи, че „[в] рамките на общата транспортна политика определени видове пътно движение в рамките на Общността би следвало да се осъществява при най-благоприятни условия по отношение на безопасността и конкурентните условия, които се прилагат за превозвачите в държавите членки“.

19 Член 1 от тази директива гласи:

„1. Във всяка държава членка моторните превозни средства, които са регистрирани в тази държава, и техните ремаркета и полуремаркета преминават през периодични прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с настоящата директива.

2. Категориите превозни средства, които подлежат на прегледи за проверка на техническата изправност, честотата на тези прегледи и елементите, които трябва да бъдат проверявани, са изброени в приложения I и II“.

20 Член 3, параграф 2 от посочената директива гласи следното:

„Всяка държава членка на същото основание, както ако тя самата е издала доказателството, признава доказателства, издадени в друга държава членка в уверение на това, че дадено моторно превозно средство, регистрирано на територията на друга държава, заедно с неговото ремарке или полуремарке, е преминало преглед за проверка на техническата изправност, при който са спазени най-малко разпоредбите на настоящата директива“.

21 Член 5, буква а) от същата директива гласи:

„Независимо от разпоредбите на приложения I и II държавите членки могат:

а) да определят по-ранна дата за първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност и, когато е уместно, да изискват превозното средство да бъде подложено на проверка преди регистрация […]“.

Нидерландското право

22 Съгласно член 52a, параграф 1 от wegenverkeerswet 1994 (Закон за движението по пътищата от 1994 г.) „RDW издава свидетелство за регистрация, потвърждаващо вписването в регистъра с посочване на името на титуляря на свидетелството за регистрация“.

23 Член 25b от kentekenreglement (Наредба за свидетелствата за регистрация) предвижда:

„1. Когато собственикът или държателят на автомобил го заявява за първа регистрация, като посочва името на титуляря на свидетелството за регистрация, когато автомобилът преди това е бил регистриран в друга държава — членка на Европейския съюз, той представя част I от свидетелството за регистрация, издадено в тази държава членка, както и част II, ако такава е била издадена.

2. Отказва се регистрация с посочване на името на титуляря на свидетелството за регистрация по параграф 1, ако липсва част II от свидетелството за регистрация, доколкото тази част е била издадена.

3. По изключение и в отклонение от параграф 2 RDW може да регистрира моторно превозно средство, като посочи името на титуляря на свидетелството за регистрация, ако компетентните власти на държавата членка, в която преди това превозното средство е било регистрирано, потвърдят писмено или по електронен път, че заявителят има право да регистрира превозното средство в друга държава членка.

4. В продължение на шест месеца RDW съхранява събраните регистрационни документи или техни части и в срок от два месеца след датата на получаване на тези документи уведомява за това органите на държавата членка, която е издала свидетелството за регистрация. По тяхно искане RDW връща събраните документи за регистрация на органите на държавата членка, която е издала свидетелството за регистрация“.

Споровете в главните производства и преюдициалните въпроси

24 Всяко от лицата X и Y, от една страна, и Z, от друга страна, са подали съответно на 14 януари и на 10 юни 2014 г. заявление пред RDW за вписване на моторно превозно средство в нидерландския регистър. Първият от тези автомобили е произведен през 1950 г. от Bentley Motors Limited, като производителят му е поставил идентификационен номер (*Vehicle Identification Number*, наричан по-нататък „VIN“) B28J0, а автомобилът е регистриран през същата година в Англия. Другият автомобил е произведен през 1938 г. от Alvis Car and Engineering Company Limited, което му е поставило VIN 14827.

25 Автомобилът с марка „Bentley“ е претърпял значителни изменения през 2013 г. На 29 октомври 2013 г. белгийските органи са издали съдържащо обобщени данни свидетелство за неговата регистрация. Запитващата юрисдикция уточнява, че след извършена през февруари 2014 г. проверка на този автомобил става ясно, че понастоящем той се състои от шаси с произход от Bentley Mark VI, има редови осемцилиндров двигател на Rolls Royce и нова каросерия с различен външен вид — по модела на Bentley Speed Six, а шасито и силовото му предаване са в голямата си част запазени. Предвид направените изменения в сравнение с оригиналния модел с решение от 10 февруари 2014 г. RDW отхвърля подаденото от X и Y искане за вписване в регистъра.

26 Въз основа на издаденото на 19 май 2014 г. от компетентният орган на Белгия второ свидетелство за регистрация на 4 юни 2014 г. X и Y подават ново заявление за регистрация. С писмо от 18 юли 2014 г. RDW заявява, че до белгийските органи е изпратено искане за предоставяне на информация. От отговорите на това искане е видно, че за целите на издаването на свидетелството за регистрация белгийските органи са взели предвид оригиналното английско свидетелство за регистрация от 1950 г. Предвид тези обстоятелства RDW отхвърля втората заявка за регистрация с решение от 27 август 2014 г.

27 Автомобилът с марка Alvis, за който на 14 октомври 2013 г. е издадено английско свидетелство за регистрация въз основа на данните в изготвените от производителя придружаващи документи, е претърпял редица съществени изменения. Поради това, за да се произнесе по подаденото от Z заявление за регистрация, RDW изисква разяснения от компетентния английски орган. Последният отговаря, че е регистрирал автомобила въз основа на данните в придружаващите документи, изготвени от производителя, и въз основа на снимки и информация от клуб на собственици на автомобили. Освен това RDW не успява да получи отговор на въпроса относно предоставените от Alvis данни, с оглед на които е издадено английското свидетелство за регистрация. С решение от 29 септември 2014 г. RDW отхвърля искането за регистрация.

28 В решенията си от 10 февруари 2014 г. и от 29 септември 2014 г. RDW посочва, че е отказала регистрацията с мотива, че тъй като разглежданите автомобили не отговарят на поставените с Директива 2007/46 технически изисквания, тези автомобили не са превозни средства по смисъла както на член 3 от тази директива, така и на член 2, буква а) от Директива 1999/37, поради което тази директива не е приложима в конкретния случай. При всички положения, ако тези автомобили попадат в приложното поле на Директива 1999/37, RDW счита, че свидетелствата за регистрация, които вече са били издадени за тези автомобили от органите на други държави членки, не са хармонизирани свидетелства за регистрация по смисъла на тази директива и следователно не трябва да бъдат признавани въз основа на нея. Освен това RDW счита, че тези свидетелства не позволяват да се идентифицират посочените автомобили. Накрая, според RDW разглежданите автомобили в настоящия им вид никога не биха могли да бъдат пуснати в движение на датата, на която са получили първото си свидетелство за регистрация, тоест през 1950 г. и през 1938 г., а от материалите по преписката, с които RDW разполагала, не следвало ясно, че тези автомобили са получили индивидуално одобрение за целите на пускането им в движение след тяхното изменение.

29 X и Y, от една страна, и Z, от друга страна, обжалват по съдебен ред съответните решения за отказ на регистрация. Според сезираните първоинстанционни съдилища разглежданите автомобили попадат в приложното поле на Директива 1999/37, в резултат на което тази директива е приложима, а автомобилите трябва да бъдат идентифицирани чрез техните свидетелства за регистрация, които представляват хармонизирани свидетелства за регистрация за целите на посочената директива. Въз основа на това тези съдилища приемат, че RDW е длъжна да издаде нидерландско свидетелство за регистрация на X и на Y и че RDW трябва да се произнесе отново по подаденото от Z искане за регистрация.

30 RDW обжалва тези съдебни решения по въззивен ред пред запитващата юрисдикция. X и Y също подават въззивна жалба срещу засягащите ги решения пред тази юрисдикция.

31 Запитващата юрисдикция отбелязва, че в делото следва да се отговори на въпроса дали, тъй като във връзка с регистрацията в Нидерландия на автомобилите с марка Bentley и Alvis не е признала издадени документите за тяхната регистрация, RDW е нарушила член 25b от kentekenreglement (Наредбата за свидетелствата за регистрация), тълкуван в светлината на член 4 от Директива 1999/37, което предполага да се определи дали е приложима тази директива. Тази юрисдикция добавя, че макар в конкретния случай тези документи да са формално съобразени с предвижданията в тази директива модел, в тях не са включени в някои задължителни данни, които могат лесно да бъдат открити при инспекцията на превозното средство. Накрая, посочената юрисдикция поставя въпроса дали по повод на искане за признаване на свидетелството за регистрация, издадено от друга държава членка, RDW може да извърши преглед на въпросните превозни средства, за да провери дали те отговарят на предвидените в Директива 2007/46 технически изисквания.

32 Тъй като счита, че за разрешаването на споровете, с които е сезиран и които е съединил за общо разглеждане, е необходимо тълкуване на разпоредбите на директиви 1999/37 и 2007/46, Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия) решава да спре производството по делата и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Приложима ли е Директива[1999/37] по отношение на моторни превозни средства, които са съществували още преди 29 април 2009 г. — датата, от която държавите членки трябва да прилагат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за транспониране на Директива [2007/46/ЕО]?

2) Следва ли моторно превозно средство, съставено, от една страна, от основни компоненти, произведени преди влизането в сила на Директива 2007/46, и от друга страна, от основни компоненти, добавени едва след влизането в сила на тази директива, да се смята за моторно

превозно средство, което е съществувало още преди датата, от която влиза в сила Директива 2007/46, или следва да се счита за моторно превозно средство, което е произведено едва след тази дата?

3) С оглед на член 3, параграф 2 от Директива 1999/37 неограничено ли се прилага задължението за признаване по член 4 от тази директива, когато в свидетелството за регистрация не са посочени данни по отношение на определени кодове на Общността (които следва да бъдат попълнени съгласно приложенията към тази директива), но тези данни могат лесно да бъдат установени?

4) Допустимо ли е на основание член 4 от Директива 1999/37 дадена държава членка да признае издадено от друга държава членка свидетелство за регистрация, като въпреки това подложи съответното превозно средство на технически преглед по смисъла на член 24, параграф 6 от Директива 2007/46, и ако превозното средство не отговаря на техническите изисквания, да стигне до заключението, че следва да бъде отказано издаването на свидетелство за регистрация?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

33 С първия поставен въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 2, буква а) от Директива 1999/37 във връзка с член 3, точки 11 и 13 от Директива 2007/46 следва да се тълкува в смисъл, че Директива 1999/37 се прилага за документите, издадени от държавите членки при регистрацията на превозни средства, конструирани преди 29 април 2009 г. — датата, на която изтича срокът за транспониране на Директива 2007/46.

34 Съгласно член 2, буква а) от Директива 1999/37 за целите на тази директива превозно средство означава всяко превозно средство, отговарящо на определението по член 2 от Директива 70/156.

35 От това следва, че целта на Директива 1999/37 от датата на нейното приемане е да се прилага към превозни средства, пуснати на пазара преди 29 април 2009 г.

36 Тази констатация се подкрепя от член 3, параграф 2 от Директива 1999/37, съгласно който, когато се издава ново свидетелство за регистрация на превозно средство, регистрирано преди прилагането на настоящата директива, държавите членки използват образец за удостоверение в съответствие с тази директива и могат да се ограничат да впишат в него единствено изискуемите данни, които са налични.

37 Всъщност тази норма е специална разпоредба относно превозните средства, които са регистрирани преди прилагането на Директива 1999/37, чийто срок за транспониране съгласно член 8 от тази директива е определен до 1 юни 2004 г.

38 Посочената констатация се потвърждава и от преследваната от Директива 1999/37 цел, която, както следва от съображение 6 от тази директива, се изразява в хармонизиране на свидетелствата за регистрация да улесни повторното въвеждане в движение на превозните средства, които преди това са били регистрирани в друга държава членка. Всъщност би било налице противоречие с тази цел, ако от приложното поле на тази директива се изключват издаваните от държавите членки документите за регистрация на произведените преди 29 април 2009 г. превозни средства.

39 Тази констатация не може да бъде променена единствено от обстоятелството, че Директива 70/156 е отменена, считано от 29 април 2009 г., с Директива 2007/46, член 49 от която гласи, че позоваванията на посочената отменена директива се считат за позовавания на Директива 2007/46 и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение XXI.

40 Безспорно от това приложение XXI следва, че позоваванията на член 2 от Директива 70/156 трябва да се разбират като позовавания на член 3 от Директива 2007/46. Също така е вярно, че съгласно член 3, точка 11 във връзка с точка 13 моторното превозно средство може да е или комплектовано, или напълно комплектовано, или напълно некомплектовано, като съгласно точки 19—21 от посочения член 3, докато некомплектованото превозно средство следва да полежи на завършване, за да отговаря на наложените с Директива 2007/46 технически изисквания, комплетованите или напълно комплектованите превозни средства трябва да отговарят на тези изисквания.

41 Това препращане към член 3 от Директива 2007/46, което е направено единствено за целите на определението на термина „превозно средство“, обаче не може да бъде тълкувано като налагащо задължение за спазване посочените технически изисквания по отношение на превозните средства, пуснати в движение преди 29 април 2009 г.

42 Всъщност следва да се отбележи, както прави и Комисията, че тези технически изисквания са предназначени да се прилагат по силата на член 1 от Директива 2007/46 едва ако след 29 април 2009 г. се получават нови превозни средства.

43 Следователно на първия въпрос трябва да се отговори, че член 2, буква а) от Директива 1999/37 във връзка с член 3, точки 11 и 13 от Директива 2007/46 следва да се тълкува в смисъл, че Директива 1999/37 се прилага за документите, издадени от държавите членки при регистрацията на превозни средства, конструирани преди 29 април 2009 г. — датата, на която изтича срокът за транспониране на Директива 2007/46.

По втория въпрос

44 Предвид отговора на първия въпрос не следва да се отговаря на втория въпрос.

По третия въпрос

45 С третия въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 4 от Директива 1999/37 във връзка с член 3, параграф 2 от тази директива следва да се тълкува в смисъл, че органите на държавата членка, в която е поискана нова регистрация на употребявано превозно средство, имат право да откажат да признаят свидетелството за регистрация, издадено от държавата членка, в която превозното средство е било регистрирано преди това, с мотив, че в свидетелството липсват някои от задължителните данни, но те могат лесно да бъдат установени.

46 Преди всичко от самия текст на член 4 от Директива 1999/37, според който свидетелство за регистрация, издадено от държава членка съгласно посочения в приложението към тази директива образец, трябва да се признае от другите държави членки с оглед на новата регистрация на превозното средство в тези държави, следва, че този член не оставя никаква свобода на преценка на държавите членки, що се отнася до спазването на принципа на признаване на свидетелствата за регистрация на превозни средства (решение от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия, C-150/11, EU:C:2012:539, т. 73).

47 Съдът постановява, че Директива 1999/37 не позволява на държавите членки да изискват документ, различен от свидетелството за регистрация при регистрацията на превозно средство, което преди това е било регистрирано в друга държава членка (вж. в този смисъл решение от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия, C-150/11, EU:C:2012:539, т. 79).

48 Съдът обаче приема, че преди да регистрира превозно средство, регистрирано по-рано в друга държава членка, съответната държава членка има право да идентифицира това превозно средство, като за тази цел тя може да изиска същото да бъде представено, включително да бъде подложено на физически преглед, за да се провери дали действително се намира на нейната територия и дали съответства на данните, посочени в свидетелството за регистрация (вж. в този смисъл решение от 20 септември 2007 г. Комисия/Нидерландия, C-297/05, EU:C:2007:531, т. 54, 55 и 57—63).

49 Това представяне на превозното средство се квалифицира от Съда като обикновена административна формалност, която не въвежда допълнителен преглед, а е присъща на самото обработване на заявлението за регистрация и на хода на отнасящата се до нея процедура (вж. в този смисъл решение от 20 септември 2007 г. Комисия/Нидерландия, C-297/05, EU:C:2007:531, т. 58).

50 Що се отнася до целите на Директива 1999/37, следва да се припомни, че тази директива има за цел да допринесе за свободното движение по пътищата на територията на другите държави членки, предвиждайки като предварително условие за регистрацията на превозно средство, което преди това е било регистрирано в друга държава членка, представянето на документ, който удостоверява тази регистрация и техническите характеристики на превозното средство, за да може да се улесни повторното въвеждане на посоченото превозно средство в движение и да се допринесе за по-доброто функциониране на вътрешния пазар (решение от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия, C-150/11, EU:C:2012:539, т. 74).

51 Освен това съгласно съображение 4 от посочената директива съдържанието на свидетелството за регистрация трябва да позволява да се провери дали титулярят на свидетелство за управление управлява само категориите превозни средства, за които има разрешение, като извършването на такава проверка допринася за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

52 Във връзка с това свидетелството за регистрация, издадено от дадена държава членка, следва да позволява идентифицирането на съответното превозно средство, което трябва да отговаря на посочените в това свидетелство данни за целите на новата му регистрация в друга държава членка (вж. в този смисъл решение от 20 септември 2007 г., Комисия/Нидерландия, C-297/05, EU:C:2007:531, т. 54—56), за да се гарантира, че са спазени изискванията за безопасност на движението по пътищата.

53 Следва да се направи допълнението, че съгласно член 3, параграф 2 от Директива 1999/37, когато, какъвто е спорът по главното дело, се издава ново свидетелство за регистрация на превозно средство, регистрирано преди прилагането на настоящата директива, тоест преди 1 юни 2004 г., държавите членки могат да се ограничат да посочат в него единствено сведенията, за които са налични изискваните данни.

54 Както отбелязва генералният адвокат в точка 67 от своето заключение, ако държавите членки използват такова изключение, това не означава, че свидетелството за регистрация повече не подлежи на признаване.

55 Въпреки това, доколкото е видно от акта за преюдициално запитване, поне някои от липсващите задължителни данни относно свидетелствата за регистрация в главното производство, например броят на местата, могат лесно да бъдат установени, трябва да се приеме, че тези данни са на

разположение в момента на изготвянето на тези свидетелства. Освен това, тъй като разглежданите в главното производство превозни средства са претърпели значителни изменения и някои техни важни технически характеристики не са включени в тези свидетелства за регистрация, RDW приема, че не е в състояние да идентифицира тези превозни средства.

56 В това отношение следва да се отбележи, както следва от точка 48 от настоящото решение, че данните, посочени в свидетелството за регистрация, издадено преди прилагането на посочената директива, трябва да съответстват на превозното средство, описано в това свидетелство, и да позволяват идентифицирането на съответното превозно средство въз основа на обикновен преглед, което не предполага извършването на никаква допълнителна проверка като посочената в точки 48 и 49 от настоящото решение.

57 Когато случаят не е такъв, органите на държавата членка, в която е поискана нова регистрация на превозно средство, регистрирано преди това в друга държава членка, имат правото да откажат да признаят такова свидетелство.

58 Що се отнася до случаите в главното дело, запитващата юрисдикция има задължение да провери не само дали вписаните в разглежданото в главното производство свидетелство данни съответстват на описаните от тях автомобили, но и дали тези данни са достатъчни за тяхното идентифициране.

59 С оглед на изложеното, на третия въпрос трябва да се отговори, че член 4 от Директива 1999/37 във връзка с член 3, параграф 2 от тази директива следва да се тълкува в смисъл, че органите на държавата членка, в която е поискана нова регистрация на употребявано превозно средство, имат право да откажат да признаят свидетелството за регистрация, издадено от държавата членка, в която превозното средство е било регистрирано преди това, ако в свидетелството липсват определени задължителни данни, ако вписаните в него данни не съответстват на посоченото превозно средство и ако не позволява идентифицирането му.

По четвъртия въпрос

60 С четвъртия въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 24, параграф 6 от Директива 2007/46 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска дадено превозно средство, регистрирано в държава членка, да бъде подложено на технически преглед, когато е представено за нова регистрация в друга държава членка.

61 Както бе посочено в точка 42 от настоящото решение, Директива 2007/46, включително член 24 от тази директива, се прилага само за нови превозни средства.

62 Разглежданите в главното производство превозни средства обаче са употребявани автомобили, произведени съответно през 1950 г. и през 1938 г.

63 Както основателно посочва Комисията, в главните производства не се поставя въпросът дали тези превозни средства са били изменени по такъв начин, че след годината на тяхното производство да се налага да бъдат приравнени на нови превозни средства, което да предполага, че следва евентуално да получат индивидуално одобрение, тъй като безспорно е установено, че автомобилите не са претърпели никакво съществено изменение в периода между датата на издаване на свидетелствата за регистрация и датата на подаване на искането за вписване в нидерландския регистър.

64 При тези обстоятелства тези автомобили не могат да бъдат смятани за нови превозни средства по смисъла на Директива 2007/46, в резултат на което член 24, параграф 6 от посочената директива не може да се прилага за тях.

65 Въпреки това обстоятелството, че от формална гледна точка националната юрисдикция е формулирала преюдициалното си запитване чрез позоваване на определени разпоредби на правото на Съюза, не е пречка Съдът да предостави на тази юрисдикция всички насоки за тълкуване, които могат да бъдат полезни за решаване на делото, с което е сезирана, независимо дали тя е посочила съответните разпоредби във въпросите си. В това отношение Съдът е длъжен да извлече от цялата информация, предоставена от националния съд, и по-специално от мотивите на акта за преюдициално запитване, разпоредбите от правото на Съюза, които изискват тълкуване предвид предмета на спора (решение от 29 септември 2016 г., Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, т. 43 и цитираната съдебна практика).

66 В конкретния случай от акта за преюдициално запитване следва, че RDW е констатирала, че разглежданите по главното производство автомобили са претърпели значителни преобразувания от датата на първото им пускане в движение и че представените свидетелства съдържат някои пропуски. Както обаче изтъква Комисията, ако подобни констатации предизвикват съмнения относно безопасността на движението по пътищата при използването на тези автомобили — обстоятелство, което следва да се провери от запитващата юрисдикция — разглежданото в главното производство положение би могло да попадне в приложното поле на Директива 2009/40.

67 В това отношение член 3, параграф 2 от тази директива предвижда, че всяка държава членка признава издаден в друга държава членка документ, все едно че тя самата го е издала, когато с него се доказва, че дадено моторно превозно средство, регистрирано на територията на другата държава членка, е преминало успешно преглед за проверка за техническа изправност, при която са спазени най-малко разпоредбите на тази директива. За разлика от това член 5, буква а) от посочената директива предвижда изрично, че държавите членки могат да определят по-ранна дата на първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност и, когато е уместно, да изискват превозното средство да премине преглед, преди да бъде регистрирано.

68 Както следва от практика на Съда, по отношение на превозните средства, регистрирани по-рано в други държави членки, държавите членки по принцип са длъжни да вземат надлежно предвид резултатите от извършените в първите държави членки прегледи за проверка на техническата изправност, като прегледът за проверка на техническата изправност не може да се наложи като общо и системно правило за тези превозни средства (вж. в този смисъл решение от 5 юни 2008 г., Комисия/Полша, C-170/07, непубликувано, EU:C:2008:322, т. 39 и 44 и от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия, C-150/11, EU:C:2012:539, т. 62). Въпреки това, като се има предвид значението на преследваната с Директива 2009/40 цел, която се състои в гарантиране на безопасността на движението по пътищата в Съюза, както следва от съображение 2 от тази директива, държавата членка може да подложи внасяното превозно средство на преглед преди неговата регистрация в тази държава членка, ако, макар и да се отчитат резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност, извършен в друга държава членка, са налице данни, че в действителност посоченото превозно средство представлява риск за безопасността на движението по пътищата (вж. в този смисъл решение от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия, C-150/11, EU:C:2012:539, т. 59—61).

69 Следователно на четвъртия въпрос трябва да се отговори, че член 24, параграф 6 от Директива 2007/46 следва да се тълкува в смисъл, че предвиденият в него режим не се прилага към употребявано превозно средство, което вече е било регистрирано в държава членка, когато на основание член 4 от Директива 1999/37 то е представено за пререгистрация пред компетентния по тези въпроси орган на друга държава. Ако обаче са налице данни, че превозното средство

може да представлява риск за безопасността на движението по пътищата, този орган може на основание член 5, буква а) от Директива 2009/40 да изиска превозното средство да премине преглед, преди да бъде регистрирано.

По съдебните разноски

70 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

1) **Член 2, буква а) от Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 година относно документите за регистрация на превозни средства, във връзка с член 3, точки 11 и 13 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, следва да се тълкува в смисъл, че Директива 1999/37 се прилага за документите, издадени от държавите членки при регистрацията на превозни средства, конструирани преди 29 април 2009 г. — датата, на която изтича срокът за транспониране на Директива 2007/46.**

2) **Член 4 от Директива 1999/37 във връзка с член 3, параграф 2 от тази директива следва да се тълкува в смисъл, че органите на държавата членка, в която е поискана нова регистрация на употребявано превозно средство, имат право да откажат да признаят свидетелството за регистрация, издадено от държавата членка, в която превозното средство е било регистрирано преди това, ако в свидетелството липсват определени задължителни данни, ако вписаните в него данни не съответстват на посоченото превозно средство и ако не позволява идентифицирането му.**

3) **Член 24, параграф 6 от Директива 2007/46 следва да се тълкува в смисъл, че предвиденият в него режим не се прилага по отношение на употребявано превозно средство, което вече е било регистрирано в държава членка, когато на основание член 4 от Директива 1999/37 то е представено за целите на неговата пререгистрация пред компетентния по тези въпроси орган на друга държава. Ако обаче са налице данни, че превозното средство може да представлява риск за безопасността на движението по пътищата, този орган може на основание член 5, буква а) от Директива 2009/40/ЕО да изиска превозното средство да премине преглед, преди да бъде регистрирано.**

Подписи