Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 24ης Ιανουαρίου 2019*

«Προδικαστική παραπομπή – Οδηγία 1999/37/ΕΚ – Έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων – Ελλείψεις στις άδειες κυκλοφορίας – Αμοιβαία αναγνώριση – Οδηγία 2007/46/ΕΚ – Οχήματα προγενέστερα της εναρμονίσεως των τεχνικών απαιτήσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης – Μετατροπές έχουσες αντίκτυπο στα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος»

Στην υπόθεση C-326/17,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας, Κάτω Χώρες) με απόφαση της 24ης Μαΐου 2017, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 31 Μαΐου 2017, στο πλαίσιο της δίκης

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

κατά

X,

Y,

και

X,

Y

κατά

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

και

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

κατά

Z,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους T. von Danwitz, πρόεδρο του εβδόμου τμήματος, προεδρεύοντα του τετάρτου τμήματος, K. Jürimäe, K. Λυκούργο, E. Juhász (εισηγητή) και C. Vajda, δικαστές,

* Γλώσσες διαδικασίας: η αγγλική και η ολλανδική.

γενικός εισαγγελέας: N. Wahl

γραμματέας: M. Ferreira, κύρια διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Ιουνίου 2018,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), εκπροσωπούμενη από τον C. B. J. Maenhout, επικουρούμενο από τον M. van Heezik, advocaat,

– οι X και Y, εκπροσωπούμενοι από τον C. B. Krol Dobrov, ως πληρεξούσιο,

– ο Z, εκπροσωπούμενος από τον S.J. C. van Keulen, advocaat,

– η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen και P. Huurnink,

– η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον F. Meloncelli, avvocato dello Stato,

– η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους R. Nordeide και C. Anker,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους M. Huttunen και A. Nijenhuis καθώς και από την N. Yerrell,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2018,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των διατάξεων της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ 1999, L 138, σ. 57), και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, της Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (Διευθύνσεως της υπηρεσίας οδικής κυκλοφορίας, Κάτω Χώρες, στο εξής: RDW) και των X και Y και, αφετέρου, αυτών των δύο και της RDW, καθώς και ένδικης διαφοράς μεταξύ της RDW και του Z, με αντικείμενο την άρνηση της RDW να αναγνωρίσει τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων που είχαν εκδώσει άλλα κράτη μέλη και να ταξινομήσει τα οχήματα αυτά στις Κάτω Χώρες.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 70/156

3 Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 46), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 92/53/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992 (ΕΕ 1992, L 225, σ. 1) (στο εξής: οδηγία 70/156), προβλέπει στο άρθρο 2, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί», τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

[…]

– *ως "όχημα" νοείται οποιοδήποτε όχημα με κινητήρα που προορίζεται για οδική χρήση ολοκληρωμένο ή ημιτελές, το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h, και τα ρυμουλκούμενά του, εξαιρουμένων οχημάτων τα οποία κινούνται επί τροχιών, γεωργικών και δασικών ελκυστήρων και όλων των κινητών μηχανισμών*,

[…]».

Η οδηγία 1999/37

4 Οι αιτιολογικές σκέψεις 3 έως 6 και 9 της οδηγίας 1999/37 έχουν ως εξής:

«(3) […] η εναρμόνιση της εμφάνισης και του περιεχομένου της άδειας κυκλοφορίας διευκολύνει την κατανόηση του εγγράφου αυτού και συμβάλλει, ως εκ τούτου, στην ελεύθερη οδική κυκλοφορία των οχημάτων, για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια σε ένα κράτος μέλος, επί του εδάφους των λοιπών κρατών μελών·

(4) […] από το περιεχόμενο της άδειας κυκλοφορίας πρέπει να είναι δυνατόν να ελέγχεται ότι ο κάτοχος της άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί κατ' εφαρμογήν της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την άδεια οδήγησης [(ΕΕ 1991, L 237, σ. 1)], οδηγεί αποκλειστικώς τα οχήματα των κατηγοριών για τις οποίες ισχύει η άδεια οδήγησης· ότι η εξακρίβωση αυτή συμβάλλει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας·

(5) […] όλα τα κράτη μέλη απαιτούν ιδίως ως αναγκαία προϋπόθεση για να εκδώσουν άδεια κυκλοφορίας για όχημα, για το οποίο έχει προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος, έγγραφο που πιστοποιεί την έκδοση αυτής της άδειας κυκλοφορίας καθώς και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος·

(6) […] η εναρμόνιση της εν λόγω άδειας κυκλοφορίας διευκολύνει την επανακυκλοφορία των οχημάτων για τα οποία είχε προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος και συντελεί στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς·

[…]

(9) […] για να διευκολυνθούν οι έλεγχοι με σκοπό την καταπολέμηση της απάτης και της παράνομης εμπορίας κλεμμένων οχημάτων, θα πρέπει να καθιερωθεί στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, βασιζόμενη σε ένα αποτελεσματικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών.»

5 Το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία αφορά τα έγγραφα που εκδίδονται από τα κράτη μέλη κατά την έκδοση άδειας κυκλοφορίας οχημάτων.

Δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να χρησιμοποιούν, για την έκδοση προσωρινής άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων, έγγραφα τα οποία, ενδεχομένως, δεν ανταποκρίνονται πλήρως στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.»

6 Το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

α) "όχημα": κάθε όχημα σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ […], καθώς και του άρθρου 1 της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί εγκρίσεως των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα [(ΕΕ 1992, L 225, σ. 72)]·

β) "έκδοση άδειας κυκλοφορίας": η διοικητική άδεια οδικής κυκλοφορίας οχήματος, που περιλαμβάνει τα στοιχεία αναγνώρισής του και τη χορήγηση αύξοντος αριθμού, ο οποίος καλείται αριθμός κυκλοφορίας·

γ) "άδεια κυκλοφορίας": το έγγραφο με το οποίο πιστοποιείται ότι έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για το όχημα σε ένα κράτος μέλος·

δ) "κάτοχος άδειας κυκλοφορίας": το πρόσωπο στο όνομα του οποίου έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για όχημα.»

7 Το άρθρο 3 της οδηγίας 1999/37 έχει ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη εκδίδουν άδεια κυκλοφορίας για τα οχήματα που υπόκεινται σε έκδοση άδειας κυκλοφορίας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία. Η άδεια αυτή περιλαμβάνει είτε ένα μέρος σύμφωνο με το παράρτημα I, είτε δύο μέρη σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II.

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στις εξουσιοδοτημένες προς τούτο υπηρεσίες, ιδίως των κατασκευαστών, να συμπληρώνουν τα τεχνικά μέρη της άδειας κυκλοφορίας.

2. Σε περίπτωση που εκδίδεται νέα άδεια κυκλοφορίας για όχημα, για το οποίο είχε εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας πριν από τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν υπόδειγμα άδειας σύμφωνο με την παρούσα οδηγία και μπορούν να περιορίζονται στην καταγραφή εκείνων των αναφορών μόνον για τις οποίες υπάρχουν τα απαιτούμενα στοιχεία.

3. Τα στοιχεία που περιέχονται στην άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II συμβολίζονται με τους εναρμονισμένους κοινοτικούς κωδικούς που ορίζονται στα εν λόγω παραρτήματα.»

8 Το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, η άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από ένα κράτος μέλος αναγνωρίζεται από τα λοιπά κράτη μέλη για την αναγνώριση του οχήματος σε περίπτωση διεθνούς κυκλοφορίας ή για την έκδοση νέας αδείας κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.»

9 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας προβλέπει ότι τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την οδηγία αυτή πριν από την 1η Ιουνίου 2004.

Η οδηγία 2007/46

10 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2007/46, το οποίο επιγράφεται «Σκοπός», προβλέπει τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία θεσπίζει εναρμονισμένο πλαίσιο με τις διοικητικές διατάξεις και τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση όλων των νέων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό να διευκολύνει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών εντός της [Ευρωπαϊκής Ένωσης].

[…]»

11 Το άρθρο 2 της οδηγίας αυτής, το οποίο αφορά το «[π]εδίο εφαρμογής» της, ορίζει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στην έγκριση τύπου των οχημάτων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται σε ένα ή περισσότερα στάδια και προορίζονται για οδική χρήση, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τα οχήματα αυτά.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης στην επιμέρους έγκριση των οχημάτων αυτών.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης στα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό που προορίζονται για οχήματα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.»

12 Το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ισχύουν, εκτός αντίθετων διατάξεών τους, οι ακόλουθοι ορισμοί:

[…]

11. "μηχανοκίνητο όχημα": όχημα με κινητήρα το οποίο κινείται αυτόνομα, διαθέτει τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, είναι πλήρες, ολοκληρωμένο ή ημιτελές, και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h,

12. "ρυμουλκούμενο": μη αυτοπροωθούμενο όχημα που είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα,

13. "όχημα": μηχανοκίνητο όχημα ή το ρυμουλκούμενό του όπως ορίζονται στα σημεία 11 και 12,

[…]

19. "ημιτελές όχημα": όχημα το οποίο πρέπει να υποβληθεί σε ένα τουλάχιστον περαιτέρω στάδιο ολοκλήρωσης προκειμένου να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας,

20. "ολοκληρωμένο όχημα": όχημα το οποίο προκύπτει από τη διαδικασία έγκρισης τύπου πολλαπλών σταδίων και το οποίο πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας,

21. "πλήρες όχημα": όχημα το οποίο δεν χρειάζεται να ολοκληρωθεί ώστε να πληροί τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας,

[…]».

13 Το άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας 2007/46 έχει ως εξής:

«Τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.»

14 Το άρθρο 24 της οδηγίας αυτής, το οποίο επιγράφεται «Επιμέρους εγκρίσεις», ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν ένα συγκεκριμένο όχημα, είτε είναι μοναδικό είτε όχι, από τη συμμόρφωση προς μία ή περισσότερες διατάξεις της παρούσας οδηγίας ή προς μία ή περισσότερες από τις κανονιστικές πράξεις του παραρτήματος IV ή XI, υπό τον όρον ότι επιβάλλουν εναλλακτικές απαιτήσεις.

Η εξαίρεση από τις διατάξεις περί των οποίων [γίνεται λόγος στο] εδάφιο 1 παρέχεται μόνον εφόσον το κράτος μέλος έχει σοβαρούς λόγους περί αυτού.

Ως "εναλλακτικές απαιτήσεις" νοούνται οι διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις που αποσκοπούν στην εξασφάλιση επιπέδου οδικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας όσον το δυνατόν ισοδύναμο προς το επίπεδο που παρέχεται από τις διατάξεις του παραρτήματος IV ή του παραρτήματος XI, κατά περίπτωση.

[…]

6. Η επιμέρους έγκριση ισχύει μόνον στην επικράτεια του κράτους μέλους που έχει χορηγήσει την έγκριση.

Όταν ο αιτών επιθυμεί να πωλήσει, να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να θέσει σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος όχημα για το οποίο έχει χορηγηθεί επιμέρους έγκριση, το κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση παρέχει, κατόπιν σχετικού αιτήματος, δήλωση των τεχνικών διατάξεων βάσει των οποίων εγκρίθηκε το όχημα.

Όσον αφορά όχημα για το οποίο κράτος μέλος έχει χορηγήσει επιμέρους έγκριση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, άλλο κράτος μέλος επιτρέπει την πώλησή του, την έκδοση άδειας κυκλοφορίας για αυτό ή τη θέση του σε κυκλοφορία, εκτός εάν θεωρεί ευλόγως ότι οι τεχνικές διατάξεις βάσει των οποίων εγκρίθηκε το όχημα δεν είναι ισοδύναμες με τις δικές του.

7. Κατόπιν σχετικού αιτήματος του κατασκευαστή ή του ιδιοκτήτη ενός οχήματος, τα κράτη μέλη χορηγούν επιμέρους έγκριση για ένα όχημα που συμμορφώνεται προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και προς τις κανονιστικές πράξεις του παραρτήματος IV ή XI, κατά περίπτωση.

Στην περίπτωση αυτήν, τα κράτη μέλη δέχονται την επιμέρους έγκριση και επιτρέπουν την πώληση του οχήματος, την έκδοση άδειας κυκλοφορίας για αυτό και τη θέση του σε κυκλοφορία.

[…]»

15 Κατά το άρθρο 26 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Έκδοση άδειας κυκλοφορίας, πώληση και θέση σε κυκλοφορία»:

«1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 29 και 30, τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας και επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 18.

Στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων, τα κράτη μέλη επιτρέπουν την πώλησή τους αλλά μπορούν να αρνούνται τη χορήγηση μόνιμης άδειας κυκλοφορίας και τη θέση τους σε κυκλοφορία ενόσω παραμένουν ημιτελή.

[…]»

16 Το άρθρο 48 της οδηγίας 2007/46, το οποίο επιγράφεται «Μεταφορά», ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν πριν από τις 29 Απριλίου 2009 τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς τις ουσιώδεις τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από τις 29 Απριλίου 2009.

[…]»

17 Το άρθρο 49 της οδηγίας 2007/46, το οποίο επιγράφεται «Κατάργηση», προβλέπει τα εξής:

«Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ καταργείται από τις 29 Απριλίου 2009, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά με τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφαίνονται στο παράρτημα XX μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα XXI.»

Η οδηγία 2009/40/ΕΚ

18 Η αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ 2009, L 141, σ. 12), εκθέτει ότι, «[σ]το πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, η ενδοκοινοτική κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων θα πρέπει να εκτελείται υπό τις πλέον ευνοϊκές συνθήκες, όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων στα διάφορα κράτη μέλη».

19 Το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«1. Σε κάθε κράτος μέλος τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα σ' αυτό, καθώς και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά τους, υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

2. Οι κατηγορίες των οχημάτων που θα ελέγχονται, η συχνότητα του τεχνικού ελέγχου και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και II.»

20 Το άρθρο 3, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας έχει ως εξής:

«Κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το αποδεικτικό που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος, με το οποίο αποδεικνύεται ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα που είναι εγγεγραμμένο στο εν λόγω κράτος μέλος, καθώς και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενό του, έχουν υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, σαν να είχε το ίδιο εκδώσει το εν λόγω αποδεικτικό.»

21 Το άρθρο 5, στοιχείο α', της ως άνω οδηγίας ορίζει τα εξής:

«Παρά τις διατάξεις των παραρτημάτων I και II, τα κράτη μέλη μπορούν:

α) να επισπεύδουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου και, εφόσον χρειάζεται, να απαιτήσουν τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος πριν από την ταξινόμησή του».

Το ολλανδικό δίκαιο

22 Κατά το άρθρο 52a, παράγραφος 1, του wegenverkeerswet του 1994 (νόμου του 1994 περί οδικής κυκλοφορίας), η «RDW εκδίδει άδεια κυκλοφορίας με την οποία πιστοποιείται η εγγραφή στο μητρώο οχημάτων με καταχώριση του ονόματος του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας».

23 Το άρθρο 25b του kentekenreglement (κανονισμού περί των αδειών κυκλοφορίας) προβλέπει τα εξής:

«1. Ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος οχήματος για το οποίο ζητείται η έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας με καταχώριση του ονόματος του κατόχου της άδειας αυτής, και για το οποίο είχε προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προσκομίζει το μέρος I της εκδιδόμενης σ' αυτό το κράτος μέλος άδειας κυκλοφορίας καθώς και το μέρος II εφόσον αυτό έχει εκδοθεί.

2. Η προβλεπόμενη στην παράγραφο 1 έκδοση άδειας κυκλοφορίας με καταχώριση του ονόματος του κατόχου της άδειας αυτής αποκλείεται, εάν ελλείπει το μέρος II της άδειας κυκλοφορίας ενώ αυτό έχει εκδοθεί.

3. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2, η RDW μπορεί να εκδώσει άδεια κυκλοφορίας οχήματος και να καταχωρίσει το όνομα του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο είχε εκδοθεί προηγουμένως άδεια κυκλοφορίας του οχήματος επιβεβαιώνουν εγγράφως ή ηλεκτρονικώς ότι ο αιτών δικαιούται να ζητήσει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.

4. Η RDW διατηρεί για χρονικό διάστημα έξι μηνών τα έγγραφα κυκλοφορίας που συνέλεξε ή μέρος αυτών και ενημερώνει τις αρχές του κράτους μέλους που εξέδωσαν την άδεια κυκλοφορίας εντός διμήνου από την ημερομηνία κατά την οποία τα συνέλεξε. Η RDW αποστέλλει τα έγγραφα κυκλοφορίας στις αρχές του κράτους μέλους που εξέδωσαν την άδεια κυκλοφορίας, κατόπιν αιτήσεώς τους.»

Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

24 Οι X και Y, αφενός, και ο Z, αφετέρου, κατέθεσαν έκαστος αντιστοίχως στις 14 Ιανουαρίου και στις 10 Ιουνίου 2014, ενώπιον της RDW, αίτηση καταχωρίσεως μηχανοκίνητου οχήματος στο ολλανδικό μητρώο οχημάτων. Το ένα από τα οχήματα αυτά κατασκευάστηκε το 1950 από την εταιρία Bentley Motors Limited, με αποτυπωμένο σ' αυτό τον αναγνωριστικό αριθμό (Vehicle Identification Number,

στο εξής: VIN) B28J0, και ταξινομήθηκε το ίδιο έτος στην Αγγλία. Το άλλο όχημα κατασκευάστηκε το 1938 από την εταιρία Alvis Car and Engineering Company Limited, με αποτυπωμένο στο όχημα αυτό τον VIN 14827.

25 Το όχημα μάρκας Bentley υπέστη σημαντικές μετατροπές το 2013. Στις 29 Οκτωβρίου 2013, οι βελγικές αρχές εξέδωσαν άδεια κυκλοφορίας του οχήματος αυτού, η οποία περιείχε συνοπτικά στοιχεία. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, όπως προκύπτει από έλεγχο του οχήματος που διενεργήθηκε τον Φεβρουάριο του 2014, το όχημα αυτό αποτελείται πλέον από ένα πρωτότυπο πλαίσιο Bentley Mark VI, έναν 8-κύλινδρο κινητήρα Rolls Royce και νέο αμάξωμα διαφορετικού τύπου επί του μοντέλου Bentley Speed Six και ότι το πλαίσιο του οχήματος και το σύστημα κινήσεώς του διατηρήθηκαν σε μεγάλο βαθμό. Λαμβανομένων υπόψη των μεταβολών που είχαν επέλθει σε σχέση με το αρχικό μοντέλο, η RDW απέρριψε, με απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 2014, την υποβληθείσα από τους X και Y αίτηση καταχωρίσεώς του στο μητρώο οχημάτων.

26 Βάσει δεύτερης άδειας κυκλοφορίας, η οποία είχε εκδοθεί από την αρμόδια βελγική αρχή στις 19 Μαΐου 2014, οι X και Y υπέβαλαν στις 4 Ιουνίου 2014, νέα αίτηση ταξινομήσεως. Με έγγραφο της 18ης Ιουλίου 2014, η RDW ενημέρωσε ότι είχε υποβάλει στις βελγικές αρχές αίτημα παροχής πληροφοριών. Από τις απαντήσεις επί του αιτήματος αυτού προέκυπτε ότι οι βελγικές αρχές είχαν στηριχθεί, για να εκδώσουν άδεια κυκλοφορίας, στην αρχική αγγλική άδεια κυκλοφορίας του 1950. Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών, η RDW, με απόφαση της 27ης Αυγούστου 2014, απέρριψε τη δεύτερη αίτηση ταξινομήσεως.

27 Το μηχανοκίνητο όχημα μάρκας Alvis, για το οποίο είχε εκδοθεί αγγλική άδεια κυκλοφορίας στις 14 Οκτωβρίου 2013, βάσει των στοιχείων που περιλαμβάνονταν στα συνοδευτικά έγγραφα που είχε συντάξει ο κατασκευαστής, είχε επίσης υποστεί πολλές σημαντικές μετατροπές. Κατά συνέπεια, προκειμένου να αποφανθεί επί της υποβληθείσας από τον Z αιτήσεως ταξινομήσεως, η RDW ζήτησε την παροχή πληροφοριών από την αρμόδια αγγλική αρχή. Η εν λόγω αρχή την ενημέρωσε ότι είχε εκδώσει την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος βάσει των στοιχείων που περιλαμβάνονταν στα συνοδευτικά έγγραφα του κατασκευαστή, καθώς και βάσει φωτογραφιών και πληροφοριών προερχόμενων από έναν σύλλογο ιδιοκτητών οχημάτων. Επιπλέον, η RDW δεν έλαβε καμία απάντηση επί του ερωτήματος σχετικά με τα στοιχεία του Alvis βάσει των οποίων είχε εκδοθεί η αγγλική άδεια κυκλοφορίας. Με απόφαση της 29ης Σεπτεμβρίου 2014, η RDW απέρριψε την αίτηση του Z για ταξινόμηση του οχήματος.

28 Η RDW επισήμανε, με τις αποφάσεις της 10ης Φεβρουαρίου 2014 και της 29ης Σεπτεμβρίου 2014, ότι αρνήθηκε τις ταξινομήσεις για τον λόγο ότι τα επίμαχα οχήματα δεν πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2007/46 και, για τον λόγο αυτόν, δεν αποτελούν οχήματα κατά την έννοια τόσο του άρθρου 3 της οδηγίας αυτής όσο και του άρθρου 2, στοιχείο α′, της οδηγίας 1999/37, με αποτέλεσμα αυτή η τελευταία οδηγία να μην εφαρμόζεται εν προκειμένω. Εν πάση περιπτώσει, στο μέτρο που τα οχήματα αυτά εμπίπτουν στην οδηγία 1999/37, η RDW εκτιμά ότι οι άδειες κυκλοφορίας που είχαν ήδη εκδοθεί για τα εν λόγω οχήματα από τις αρχές άλλων κρατών μελών δεν είναι εναρμονισμένες άδειες κυκλοφορίας κατά την έννοια αυτής της τελευταίας οδηγίας και, συνεπώς, δεν απαιτείται η αναγνώρισή τους βάσει αυτής. Επίσης, η RDW εκτιμά ότι αυτές οι άδειες κυκλοφορίας δεν καθιστούν δυνατή την αναγνώριση των συγκεκριμένων οχημάτων. Τέλος, κατά την άποψη της RDW, τα ως άνω οχήματα, ως έχουν σήμερα, ουδέποτε θα είχαν τεθεί σε κυκλοφορία κατά την ημερομηνία εκδόσεως της πρώτης άδειας κυκλοφορίας τους το 1950 και το 1938 αντίστοιχα, και δεν προκύπτει σαφώς από τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της ότι τα οχήματα αυτά έλαβαν επιμέρους έγκριση με σκοπό τη θέση τους σε κυκλοφορία μετά τη μετατροπή τους.

29 Οι X και Y, αφενός, και ο Z, αφετέρου, άσκησαν προσφυγή κατά των αποφάσεων αρνήσεως της ταξινομήσεως που τους αφορούσαν. Κατά την άποψη των δικαστηρίων που επιλήφθηκαν των διαφορών πρωτοδίκως, τα επίμαχα οχήματα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 1999/37 και, επομένως, η οδηγία αυτή τυγχάνει εφαρμογής, τα δε οχήματα πρέπει να αναγνωριστούν βάσει των αδειών κυκλοφορίας τους, οι οποίες αποτελούν εναρμονισμένες άδειες για τους σκοπούς της εν

λόγω οδηγίας. Τα δικαστήρια αυτά έκριναν, κατόπιν τούτου, ότι η RDW όφειλε να εκδώσει ολλανδική άδεια κυκλοφορίας στους X και Y και να αποφανθεί εκ νέου επί της αιτήσεως ταξινομήσεως που είχε υποβάλει ο Z.

30 Η RDW άσκησε αναίρεση κατά των αποφάσεων αυτών ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Οι X και Y επίσης άσκησαν αναίρεση ενώπιον του δικαστηρίου αυτού κατά της αποφάσεως που τους αφορούσε.

31 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι αντικείμενο της διαφοράς είναι το ζήτημα αν η RDW, μη αναγνωρίζοντας τα εκδοθέντα έγγραφα κυκλοφορίας των οχημάτων μάρκας Bentley και Alvis για την ταξινόμησή τους στις Κάτω Χώρες, παρέβη το άρθρο 25b του κανονισμού περί των αδειών κυκλοφορίας, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα του άρθρου 4 της οδηγίας 1999/37, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να καθοριστεί εάν είναι εφαρμοστέα η οδηγία αυτή. Το εν λόγω δικαστήριο προσθέτει ότι, εν προκειμένω, τα έγγραφα αυτά είναι από τυπικής απόψεως σύμφωνα με το προβλεπόμενο στην εν λόγω οδηγία υπόδειγμα, πλην όμως στα εν λόγω έγγραφα δεν περιλαμβάνονται ορισμένα υποχρεωτικά στοιχεία, τα οποία θα μπορούσαν εύκολα να βρεθούν κατά τον έλεγχο του οχήματος. Τέλος, το εν λόγω δικαστήριο διερωτάται εάν η RDW μπορεί, στο πλαίσιο αιτήσεως αναγνωρίσεως της άδειας κυκλοφορίας που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, να ελέγξει εάν τα επίμαχα οχήματα πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπει η οδηγία 2007/46.

32 Εκτιμώντας ότι για την επίλυση των διαφορών των οποίων έχει επιληφθεί και οι οποίες συνεκδικάζονται ενώπιόν του απαιτείται η ερμηνεία των διατάξεων των οδηγιών 1999/37 και 2007/46, το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας, Κάτω Χώρες) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει η οδηγία [1999/37] εφαρμογή στα μηχανοκίνητα οχήματα που υφίσταντο πριν από τις 29 Απριλίου 2009, την ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη έπρεπε να εφαρμόζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για την εφαρμογή της οδηγίας [2007/46/ΕΚ];

2) Είναι ένα σύνθετο μηχανοκίνητο όχημα το οποίο αποτελείται, αφενός, από ουσιώδη εξαρτήματα που κατασκευάστηκαν πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2007/46 και, αφετέρου, από ουσιώδη εξαρτήματα που προστέθηκαν μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας αυτής, μηχανοκίνητο όχημα που ήδη υφίστατο πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας αυτής, ή πρέπει να θεωρηθεί ως όχημα που κατασκευάστηκε μόνο μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας αυτής;

3) Λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/37, έχει η κατά το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής υποχρέωση αναγνωρίσεως εφαρμογή χωρίς περιορισμό όταν στην άδεια κυκλοφορίας δεν έχουν αναγραφεί στοιχεία σχετικά με ορισμένους κοινοτικούς κωδικούς (η αναγραφή των οποίων είναι υποχρεωτική βάσει των παραρτημάτων της εν λόγω οδηγίας), αλλά τα στοιχεία αυτά μπορούν εύκολα να βρεθούν;

4) Δύναται ένα κράτος μέλος, βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας 1999/37, να αναγνωρίσει άδεια κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους, αλλά να υποβάλει το όχημα σε τεχνικό έλεγχο κατά την έννοια του άρθρου 24, παράγραφος 6, της οδηγίας 2007/46 και, αν το όχημα δεν ικανοποιεί τις δικές του τεχνικές απαιτήσεις, αυτό να έχει ως συνέπεια την άρνηση εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

33 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 1999/37, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημεία 11 και 13, της οδηγίας 2007/46, έχει την έννοια ότι η οδηγία 1999/37 εφαρμόζεται επί εγγράφων που εκδόθηκαν από τα κράτη μέλη κατά την ταξινόμηση οχημάτων τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από τις 29 Απριλίου 2009, ημερομηνία λήξεως της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας 2007/46 στο εθνικό δίκαιο.

34 Δυνάμει του άρθρου 2, στοιχείο α', της οδηγίας 1999/37, ως όχημα νοείται, για τους σκοπούς της οδηγίας αυτής, κάθε όχημα σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 της οδηγίας 70/156.

35 Επομένως, από την ημερομηνία εκδόσεώς της, η οδηγία 1999/37 μπορούσε να εφαρμοστεί σε οχήματα διατεθέντα στην αγορά πριν από τις 29 Απριλίου 2009.

36 Η διαπίστωση αυτή επιρρωννύεται από το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/37, κατά το οποίο, όταν εκδίδεται νέα άδεια κυκλοφορίας για όχημα για το οποίο είχε εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας πριν από τη θέση σε εφαρμογή της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν υπόδειγμα άδειας σύμφωνο με την οδηγία αυτή και μπορούν να καταγράφουν μόνον τις αναφορές εκείνες για τις οποίες υπάρχουν τα απαιτούμενα στοιχεία.

37 Η διάταξη αυτή συνιστά πράγματι ειδικό κανόνα για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν πριν από τη θέση σε ισχύ της οδηγίας 1999/37, η οποία έπρεπε να μεταφερθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, σύμφωνα με το άρθρο 8 αυτής, έως την 1η Ιουνίου 2004.

38 Η εν λόγω διαπίστωση επιρρωννύεται και από τον σκοπό που επιδιώκει η οδηγία 1999/37, ο οποίος συνίσταται, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 6, στη διευκόλυνση, διά της εναρμονίσεως της άδειας κυκλοφορίας, της επανακυκλοφορίας των οχημάτων για τα οποία είχε προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος. Πράγματι, ο αποκλεισμός από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής των εκδοθέντων από τα κράτη μέλη εγγράφων κυκλοφορίας των οχημάτων που κατασκευάστηκαν πριν από τις 29 Απριλίου 2009 θα αντέβαινε στον σκοπό αυτό.

39 Το γεγονός και μόνον ότι η οδηγία 70/156 καταργήθηκε, από τις 29 Απριλίου 2009, με την οδηγία 2007/46, της οποίας το άρθρο 49 ορίζει ότι οι αναφορές που γίνονται στην εν λόγω καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ότι αποτελούν αναφορές στην οδηγία 2007/46 και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα XXI, δεν μπορεί να μεταβάλει τη διαπίστωση αυτή.

40 Βεβαίως, από το εν λόγω παράρτημα XXI προκύπτει ότι οι αναφορές στο άρθρο 2 της οδηγίας 70/156 πρέπει να θεωρούνται ως αναφορές στο άρθρο 3 της οδηγίας 2007/46. Είναι, επίσης, αληθές ότι, σύμφωνα με το σημείο 11 του εν λόγω άρθρου 3, σε συνδυασμό με το σημείο 13 αυτού, ένα όχημα με κινητήρα είναι είτε πλήρες, είτε ολοκληρωμένο, είτε ημιτελές και ότι, σύμφωνα με τα σημεία 19 έως 21 του εν λόγω άρθρου 3, το ημιτελές όχημα πρέπει να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2007/46, ενώ τα πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις αυτές.

41 Εντούτοις, η παραπομπή στο άρθρο 3 της οδηγίας 2007/46, η οποία γίνεται μόνο για τον ορισμό του «οχήματος», δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως επιβάλλουσα την τήρηση των εν λόγω τεχνικών απαιτήσεων για τα οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από τις 29 Απριλίου 2009.

42 Πράγματι, πρέπει να επισημανθεί, όπως υποστηρίζει και η Επιτροπή, ότι οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις μπορούν να εφαρμοστούν, δυνάμει του ίδιου του άρθρου 1 της οδηγίας 2007/46, μόνον επί εγκρίσεων νέων οχημάτων από τις 29 Απριλίου 2009 και εφεξής.

43 Επομένως, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 1999/37, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημεία 11 και 13, της οδηγίας 2007/46, έχει την έννοια ότι η οδηγία 1999/37 εφαρμόζεται επί των εγγράφων που εκδόθηκαν από τα κράτη μέλη κατά την ταξινόμηση οχημάτων τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από τις 29 Απριλίου 2009, ημερομηνία λήξεως της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας 2007/46 στην εσωτερική έννομη τάξη.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

44 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

Επί του τρίτου ερωτήματος

45 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 4 της οδηγίας 1999/37, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής, έχει την έννοια ότι οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ζητείται η έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου οχήματος δύνανται να αρνηθούν να αναγνωρίσουν την άδεια κυκλοφορίας που εκδόθηκε στο κράτος μέλος στο οποίο είχε προηγουμένως ταξινομηθεί το όχημα, για τον λόγο ότι ελλείπουν ορισμένα υποχρεωτικά στοιχεία της άδειας, τα οποία όμως μπορούν εύκολα να ανευρεθούν.

46 Καταρχάς, όπως προκύπτει από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 4 της οδηγίας 1999/37, το οποίο προβλέπει ότι η άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το υπόδειγμα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της οδηγίας αυτής, πρέπει να αναγνωρίζεται από τα άλλα κράτη μέλη ενόψει της νέας ταξινομήσεως του οχήματος στα κράτη αυτά, το άρθρο αυτό δεν αφήνει κανένα περιθώριο εκτιμήσεως στα κράτη μέλη όσον αφορά την τήρηση της αρχής της αναγνωρίσεως των αδειών κυκλοφορίας των οχημάτων (απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου, C-150/11, EU:C:2012:539, σκέψη 73).

47 Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι η οδηγία 1999/37 δεν παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να απαιτήσουν, κατά την ταξινόμηση οχήματος το οποίο είχε προηγουμένως ταξινομηθεί εντός άλλου κράτους μέλους, άλλο έγγραφο εκτός από την άδεια κυκλοφορίας (πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου, C-150/11, EU:C:2012:539, σκέψη 79).

48 Το Δικαστήριο έκρινε, εντούτοις, ότι ένα κράτος μέλος είχε δικαίωμα, πριν από την ταξινόμηση οχήματος για το οποίο είχε προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος, να προβεί σε αναγνώριση του οχήματος αυτού και να απαιτήσει για τον σκοπό αυτό την εμφάνισή του προς φυσικό έλεγχο, προκειμένου να εξακριβώσει εάν το εν λόγω όχημα ευρίσκεται όντως στο έδαφός του και αντιστοιχεί στα απαριθμούμενα στην άδεια κυκλοφορίας στοιχεία (πρβλ. απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2007, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, C-297/05, EU:C:2007:531, σκέψεις 54, 55 και 57 έως 63).

49 Μια τέτοια εμφάνιση χαρακτηρίστηκε από το Δικαστήριο ως απλή διοικητική διατύπωση, μη συνεπαγόμενη κανέναν επιπλέον έλεγχο και σύμφυτη με την εξέταση της αιτήσεως ταξινομήσεως και τη διεξαγωγή της σχετικής διαδικασίας (πρβλ. απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2007, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, C-297/05, EU:C:2007:531, σκέψη 58).

50 Όσον αφορά τους σκοπούς της οδηγίας 1999/37, πρέπει να υπομνησθεί ότι η οδηγία αυτή αποσκοπεί να συμβάλει στην ελεύθερη οδική κυκλοφορία επί του εδάφους των λοιπών κρατών μελών προβλέποντας ως αναγκαία προϋπόθεση για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας ενός οχήματος, για το οποίο έχει προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος, έγγραφο που πιστοποιεί την έκδοση αυτής της άδειας κυκλοφορίας καθώς και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος, προς

διευκόλυνση της επανακυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων σε άλλο κράτος μέλος και συμβάλλει με τον τρόπο αυτό στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς (απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου, C-150/11, EU:C:2012:539, σκέψη 74).

51 Επίσης, κατά την αιτιολογική σκέψη 4 της εν λόγω οδηγίας, από το περιεχόμενο της άδειας κυκλοφορίας πρέπει να είναι δυνατό να ελέγχεται ότι ο κάτοχος της άδειας οδηγήσεως οδηγεί αποκλειστικώς τα οχήματα των κατηγοριών για τις οποίες ισχύει η άδεια αυτή, η δε εξακρίβωση αυτή συμβάλλει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

52 Συναφώς, η άδεια κυκλοφορίας που εκδόθηκε προηγουμένως από ορισμένο κράτος μέλος πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα αναγνωρίσεως του συγκεκριμένου οχήματος, το οποίο πρέπει να αντιστοιχεί στα απαριθμούμενα στην άδεια αυτή στοιχεία προκειμένου να εκδοθεί νέα άδεια κυκλοφορίας του σε άλλο κράτος μέλος (πρβλ. απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2007, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, C-297/05, EU:C:2007:531, σκέψεις 54 έως 56), ούτως ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των επιταγών οδικής κυκλοφορίας.

53 Πρέπει να προστεθεί ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/37, σε περίπτωση κατά την οποία, όπως στις διαφορές της κύριας δίκης, εκδίδεται νέα άδεια κυκλοφορίας για όχημα για το οποίο είχε εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας πριν από την 1η Ιουνίου 2004, ημερομηνία θέσεως σε εφαρμογή της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζονται στην καταγραφή μόνον εκείνων των αναφορών για τις οποίες υπάρχουν τα απαιτούμενα στοιχεία.

54 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 67 των προτάσεών του, το γεγονός ότι τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν την εξαίρεση αυτή δεν σημαίνει ότι η συγκεκριμένη άδεια κυκλοφορίας δεν πρέπει πλέον να αναγνωρίζεται.

55 Εντούτοις, στο μέτρο που από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι, τουλάχιστον, ορισμένα υποχρεωτικά στοιχεία τα οποία λείπουν από τις επίμαχες στην κύρια δίκη άδειες κυκλοφορίας, όπως ο αριθμός των θέσεων, μπορούν εύκολα να ανευρεθούν, τα στοιχεία αυτά πρέπει να θεωρηθούν ως υπάρχοντα κατά τη χρονική στιγμή εκδόσεως των αδειών αυτών. Επίσης, λόγω των σημαντικών μετατροπών που υπέστησαν τα επίμαχα στην κύρια δίκη οχήματα, ορισμένα σημαντικά τεχνικά χαρακτηριστικά δεν περιλαμβάνονταν σ' αυτές τις άδειες κυκλοφορίες και η RDW έκρινε ότι δεν ήταν σε θέση να αναγνωρίσει τα οχήματα αυτά.

56 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 48 της παρούσας αποφάσεως, τα στοιχεία που αναγράφονται σε άδεια κυκλοφορίας η οποία εκδόθηκε πριν από τη θέση σε εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας πρέπει να αντιστοιχούν στο όχημα το οποίο περιγράφει η άδεια αυτή και πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα αναγνωρίσεως του οχήματος αυτού βάσει απλής εξετάσεως, χωρίς να απαιτείται συμπληρωματικός έλεγχος, όπως ο διαλαμβανόμενος στις σκέψεις 48 και 49 της παρούσας αποφάσεως.

57 Όταν δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση, οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ζητείται η έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας οχήματος για το οποίο έχει εκδοθεί προηγουμένως άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος, δύνανται κατά νόμο να αρνηθούν την αναγνώριση μιας τέτοιας άδειας.

58 Όσον αφορά τις επίμαχες στην κύρια δίκη περιπτώσεις, στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει όχι μόνον ότι τα στοιχεία που αναγράφονται στις επίμαχες στην κύρια δίκη άδειες κυκλοφορίας αντιστοιχούν στα οχήματα που περιγράφουν οι άδειες αυτές, αλλά και ότι τα στοιχεία αυτά τους παρέχουν τη δυνατότητα αναγνωρίσεως των εν λόγω οχημάτων.

59 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4 της οδηγίας 1999/37, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής, έχει την έννοια ότι οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ζητείται η έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου οχήματος μπορούν να αρνηθούν να αναγνωρίσουν την άδεια κυκλοφορίας που

εκδόθηκε στο κράτος μέλος στο οποίο είχε προηγουμένως ταξινομηθεί το όχημα αυτό, όταν ελλείπουν ορισμένα υποχρεωτικά στοιχεία, τα αναγραφόμενα σε αυτή στοιχεία δεν αντιστοιχούν στο εν λόγω όχημα και η άδεια αυτή δεν παρέχει τη δυνατότητα αναγνωρίσεως του οχήματος αυτού.

Επί του τετάρτου ερωτήματος

60 Με το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 24, παράγραφος 6, της οδηγίας 2007/46 έχει την έννοια ότι επιτρέπεται η υποβολή σε τεχνικό έλεγχο οχήματος το οποίο ταξινομήθηκε σε ορισμένο κράτος μέλος, όταν το όχημα αυτό εμφανίζεται σε άλλο κράτος μέλος με σκοπό την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας σ' αυτό.

61 Όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 42 της παρούσας αποφάσεως, η οδηγία 2007/46, συμπεριλαμβανομένου του άρθρου της 24, αφορά μόνον τα νέα οχήματα.

62 Όμως, τα επίμαχα στην κύρια δίκη οχήματα είναι μεταχειρισμένα και κατασκευάστηκαν αντίστοιχα το 1950 και το 1938.

63 Όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, στις διαφορές της κύριας δίκης δεν τίθεται το ζήτημα αν τα οχήματα αυτά μετατράπηκαν κατά τέτοιον τρόπο, μετά το έτος κατασκευής τους, ώστε να πρέπει να εξομοιωθούν με νέα οχήματα, οπότε θα απαιτούνταν ενδεχομένως η επιμέρους έγκρισή τους, διότι δεν αμφισβητείται ότι τα εν λόγω οχήματα δεν υπέστησαν καμία ουσιώδη μεταβολή μεταξύ των ημερομηνιών εκδόσεως των αδειών κυκλοφορίας και των ημερομηνιών υποβολής των αιτήσεων καταχωρίσεως στο ολλανδικό μητρώο οχημάτων.

64 Υπό τις συνθήκες αυτές, τα εν λόγω οχήματα δεν μπορούν να θεωρηθούν ως νέα, κατά την έννοια της οδηγίας 2007/46, με συνέπεια να μην μπορεί να εφαρμοστεί στην περίπτωση αυτή το άρθρο 24, παράγραφος 6, της εν λόγω οδηγίας.

65 Εντούτοις, το γεγονός ότι, από τυπικής απόψεως, ένα εθνικό δικαστήριο υπέβαλε αίτηση προδικαστικής αποφάσεως παραπέμποντας μόνο σε ορισμένες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να του παράσχει όλα τα ερμηνευτικά στοιχεία που μπορεί να του είναι χρήσιμα για την εκδίκαση της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί, ανεξαρτήτως του αν στα ερωτήματά του γίνεται μνεία αυτών των διατάξεων. Συναφώς, στο Δικαστήριο εναπόκειται να συναγάγει, από το σύνολο των στοιχείων που του παρέχει το εθνικό δικαστήριο και ιδίως από το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής, εκείνα τα στοιχεία του δικαίου της Ένωσης που χρήζουν ερμηνείας, λαμβανομένου υπόψη του αντικειμένου της διαφοράς (απόφαση της 29ης Σεπτεμβρίου 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, σκέψη 43 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

66 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η RDW διαπίστωσε ότι τα επίμαχα στην κύρια δίκη οχήματα είχαν υποστεί σημαντικές μετατροπές μετά την ημερομηνία της πρώτης θέσεώς τους σε κυκλοφορία και ότι οι άδειες που προσκομίσθηκαν είχαν ορισμένες ελλείψεις. Όμως, όπως υποστήριξε η Επιτροπή, εάν τέτοιου είδους διαπιστώσεις ήγειραν αμφιβολίες σχετικά με την οδική ασφάλεια των εν λόγω οχημάτων, πράγμα το οποίο εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, η επίμαχη στην κύρια δίκη περίπτωση θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/40.

67 Συναφώς, το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το αποδεικτικό που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος, με το οποίο αποδεικνύεται ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα που είναι ταξινομημένο στο εν λόγω κράτος μέλος έχει υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τις διατάξεις της οδηγίας αυτής, σαν να είχε το ίδιο εκδώσει το εν λόγω αποδεικτικό. Ωστόσο, το άρθρο 5, στοιχείο α', της εν λόγω οδηγίας προβλέπει ρητώς ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επισπεύδουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου και, εφόσον χρειάζεται, να απαιτήσουν τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος πριν από την ταξινόμησή του.

68 Όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, τα κράτη μέλη είναι καταρχήν υποχρεωμένα να λαμβάνουν δεόντως υπόψη, ως προς τα οχήματα για τα οποία εκδόθηκε προηγουμένως άδεια κυκλοφορίας σε άλλα κράτη μέλη, τα αποτελέσματα των τεχνικών ελέγχων που διεξήχθησαν στα κράτη αυτά και ο τεχνικός έλεγχος δεν μπορεί να επιβάλλεται με γενικό και συστηματικό τρόπο για τα οχήματα αυτά (πρβλ. απόφαση της 5ης Ιουνίου 2008, Επιτροπή κατά Πολωνίας, C-170/07, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2008:322, σκέψεις 39 και 44, καθώς και της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου, C-150/11, EU:C:2012:539, σκέψη 62). Εντούτοις, δεδομένης της σημασίας που έχει ο σκοπός της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας εντός της Ένωσης, τον οποίο επιδιώκει η οδηγία 2009/40, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 2, το κράτος μέλος μπορεί να υποβάλει ένα εισαγόμενο όχημα σε έλεγχο πριν από την ταξινόμησή του στο κράτος αυτό εάν, παρά τη συνεκτίμηση των αποτελεσμάτων των τεχνικών ελέγχων που διεξήχθησαν σε άλλο κράτος μέλος, υπάρχουν συγκεκριμένες ενδείξεις ότι το εν λόγω όχημα ενέχει όντως κίνδυνο για την οδική ασφάλεια (πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου, C-150/11, EU:C:2012:539, σκέψεις 59 έως 61).

69 Επομένως, στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 24, παράγραφος 6, της οδηγίας 2007/46 δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση μεταχειρισμένου οχήματος το οποίο έχει ήδη ταξινομηθεί σε ορισμένο κράτος μέλος, όταν εμφανίζεται, βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας 1999/37, με σκοπό την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας του ενώπιον της αρμόδιας προς τούτο αρχής άλλου κράτους μέλους. Εντούτοις, εάν υπάρχουν ενδείξεις ότι το συγκεκριμένο όχημα ενέχει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, η αρχή αυτή μπορεί, δυνάμει του άρθρου 5, στοιχείο α′, της οδηγίας 2009/40, να απαιτήσει την υποβολή του εν λόγω οχήματος σε έλεγχο πριν από την ταξινόμησή του.

Επί των δικαστικών εξόδων

70 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 2, στοιχείο α′, της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημεία 11 και 13, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, έχει την έννοια ότι η οδηγία 1999/37 εφαρμόζεται επί των εγγράφων που εκδόθηκαν από τα κράτη μέλη κατά την ταξινόμηση οχημάτων τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από τις 29 Απριλίου 2009, ημερομηνία λήξεως της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας 2007/46 στην εσωτερική έννομη τάξη.**

2) **Το άρθρο 4 της οδηγίας 1999/37, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής, έχει την έννοια ότι οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ζητείται η έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου οχήματος μπορούν να αρνηθούν να αναγνωρίσουν την άδεια κυκλοφορίας που εκδόθηκε στο κράτος μέλος στο οποίο είχε προηγουμένως ταξινομηθεί το όχημα αυτό, όταν ελλείπουν ορισμένα υποχρεωτικά στοιχεία, τα αναγραφόμενα σε αυτή στοιχεία δεν αντιστοιχούν στο εν λόγω όχημα και η άδεια αυτή δεν παρέχει τη δυνατότητα αναγνωρίσεως του οχήματος αυτού.**

3) Το άρθρο 24, παράγραφος 6, της οδηγίας 2007/46 δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση μεταχειρισμένου οχήματος το οποίο έχει ήδη ταξινομηθεί σε ορισμένο κράτος μέλος, όταν εμφανίζεται, βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας 1999/37, με σκοπό την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας του ενώπιον της αρμόδιας προς τούτο αρχής άλλου κράτους μέλους. Εντούτοις, εάν υπάρχουν ενδείξεις ότι το συγκεκριμένο όχημα ενέχει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, η αρχή αυτή μπορεί, δυνάμει του άρθρου 5, στοιχείο α′, της οδηγίας 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, να απαιτήσει την υποβολή του εν λόγω οχήματος σε έλεγχο πριν από την ταξινόμησή του.

(υπογραφές)