Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 24. januára 2019*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Smernica 1999/37/ES – Registračné dokumenty vozidiel – Opomenutia v registračných osvedčeniach – Vzájomné uznávanie – Smernica 2007/46/ES – Vozidlá vyrobené pred harmonizáciou technických požiadaviek na úrovni Európskej únie – Zmeny, ktoré majú vplyv na technické charakteristiky vozidla“

Vo veci C-326/17,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Raad van State (Štátna rada, Holandsko) z 24. mája 2017 a doručený Súdnemu dvoru 31. mája 2017, ktorý súvisí s konaním:

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

proti

X,

Y

a

X,

Y

proti

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

a

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

proti

Z,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda siedmej komory T. von Danwitz, vykonávajúci funkciu predsedu štvrtej komory, sudcovia K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (spravodajca) a C. Vajda,

* Jazyky konania: angličtina a holandčina.

generálny advokát: N. Wahl,

tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 7. júna 2018,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), v zastúpení: C. B. J. Maenhout, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci M. van Heezik, advocaat,

– X a Y, v zastúpení: C. B. Krol Dobrov, splnomocnený zástupca,

– Z, v zastúpení: S. J. C. van Keulen, advocaat,

– holandská vláda, v zastúpení: M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen a P Huurnink, splnomocnené zástupkyne,

– talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci F. Meloncelli, avvocato dello Stato,

– nórska vláda, v zastúpení: R. Nordeide a C. Anker, splnomocnení zástupcovia,

– Európska komisia, v zastúpení: M. Huttunen, A. Nijenhuis a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 20. septembra 2018,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu ustanovení smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1999, s. 57; Mim. vyd. 07/004, s. 351), a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu, ktorého účastníkmi sú Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (riaditeľstvo dopravnej inšpekcie, Holandsko, ďalej len „RDW“) na jednej strane a X a Y na druhej strane, sporu medzi menovanými X a Y a RDW, ako aj sporu medzi RDW a Z, ktoré sa týkajú odmietnutia RDW uznať registračné osvedčenia vozidiel vydané inými členskými štátmi a zaregistrovať tieto vozidlá v Holandsku.

Právny rámec

Právo Únie

Smernica 70/156

3 Smernica Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 42, 1970, s. 1; Mim. vyd. 13/001, s. 44), zmenená smernicou Rady 92/53/EHS z 18. júna 1992 (Ú. v. ES L 225, 1992, s. 1; Mim. vyd. 13/011, s. 205) (ďalej len „smernica 70/156“) vo svojom článku 2 nazvanom „Definície“ uvádzala:

„Na účel tejto smernice:

…

– vozidlo znamená akékoľvek motorové vozidlo, určené k používaniu na ceste, či už dokončené alebo nedokončené, s najmenej štyrmi kolesami a maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h a jeho prípojné vozidlá, s výnimkou vozidiel, ktoré jazdia na koľajniciach, poľnohospodárskych a lesníckych traktorov a všetkých mobilných strojov,

…“

Smernica 1999/37

4 Odôvodnenia 3 až 6 a 9 smernice 1999/37 uvádzajú:

„3) … harmonizácia formy a obsahu registračného osvedčenia uľahčí jeho pochopenie a tým prispeje k voľnému pohybu vozidiel evidovaných v členskom štáte na cestách na území iných členských štátov;

4) … obsah registračného osvedčenia musí umožňovať kontrolu, či držiteľ vodičského preukazu vydaného podľa smernice Rady 91/439/EHS z 29. júla 1991 o vodičských preukazoch [Ú. v. ES L 237, 1991, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 317], jazdí výhradne len na tých kategóriách vozidiel, na ktoré je oprávnený; keďže takéto kontroly pomáhajú zvýšiť bezpečnosť na cestách;

5) … ako nevyhnutný predpoklad registrácie vozidla, ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte, vyžadujú všetky členské štáty dokument potvrdzujúci takúto registráciu a technické charakteristiky vozidla,

6) … harmonizácia registračného osvedčenia uľahčí znovu uvedenie do prevádzky vozidiel, ktoré boli predtým registrované v inom členskom štáte a prispeje k správnemu fungovaniu vnútorného trhu,

…

9) … na uľahčenie kontrol špeciálne zameraných na boj proti podvodom a ilegálnemu obchodu s ukradnutými vozidlami je vhodné nadviazať úzku spoluprácu medzi členskými štátmi založenú na účinnej výmene informácií“.

5 Článok 1 tejto smernice stanovuje:

„Táto smernica platí pre dokumenty vydávané členskými štátmi pri registrácii vozidiel.

Nemá dopad na právo členských štátov používať na prechodnú registráciu vozidiel dokumenty, ktoré nemusia spĺňať požiadavky tejto smernice v každom ohľade.“

6 Článok 2 uvedenej smernice stanovuje:

„Na účely tejto smernice:

a) ‚vozidlo‘: znamená každé vozidlo definované v článku 2 smernice Rady 70/156/EHS… a článku 1 smernice Rady 92/61/EHS z 30. júna 1992 o typovom schválení dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel [(Ú. v. ES L 225, 1992, s. 72)];

b) ‚registrácia‘: znamená administratívne schválenie vozidla pre jeho uvedenie do prevádzky v cestnej doprave zhŕňajúce registráciu tohto vozidla a pridelenie sériového čísla tomuto vozidlu známeho ako registračné číslo;

c) ‚registračné osvedčenie: znamená dokument, ktorý potvrdzuje, že vozidlo je registrované v členskom štáte;

d) ‚držiteľ registračného osvedčenia‘: znamená osobu, na ktorej meno je vozidlo registrované.“

7 Článok 3 smernice 1999/37 znie takto:

„1. Členský štát vydá registračné osvedčenie pre vozidlá, ktoré sú predmetom registrácie podľa jeho vnútroštátnych právnych predpisov. Osvedčenie má buď jednu časť v súlade s prílohou I, alebo dve časti v súlade s prílohami I a II.

Členské štáty môžu povoliť službám, ktoré určia na tento účel, hlavne službám výrobcov, vyplniť technické detaily v registračnom osvedčení.

2. Ak je vydané nové registračné osvedčenie pre vozidlo registrované pred vykonaním tejto smernice, členský štát použije vzor osvedčenia definovaný v tejto smernici a môže sa obmedziť na tie podrobnosti uvedené v tomto vzore, pre ktoré sú požadované údaje dostupné.

3. Údaje dané v registračnom osvedčení podľa príloh I a II, sú reprezentované harmonizovanými kódmi Spoločenstva uvedenými v týchto prílohách.“

8 Článok 4 tejto smernice stanovuje:

„Na účely tejto smernice je registračné osvedčenie vydané členským štátom uznané ostatnými členskými štátmi na registráciu vozidla v medzinárodnej doprave alebo na opätovnú registráciu v ďalšom členskom štáte.“

9 Článok 8 ods. 1 uvedenej smernice stanovuje, že členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 1. júna 2004.

Smernica 2007/46

10 Článok 1 smernice 2007/46 s názvom „Predmet úpravy“ stanovuje:

„Táto smernica ustanovuje zosúladený rámec, ktorý obsahuje správne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schválenie všetkých nových vozidiel, ktoré patria do jej rozsahu pôsobnosti, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá na účely uľahčenia ich evidencie, predaja a uvedenia do prevádzky v premávke v rámci [Európskej únie].

…“

11 Článok 2 tejto smernice týkajúci sa „rozsahu pôsobnosti“ vo svojom odseku 1 uvádza:

„Táto smernica sa uplatňuje na schválenie typu vozidiel navrhnutých a vyrobených v jednom alebo vo viacerých stupňoch na používanie na cestách a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek navrhnutých a vyrobených pre tieto vozidlá.

Uplatňuje sa tiež na jednotlivé schválenia týchto vozidiel.

Táto smernica sa tiež uplatňuje na časti a vybavenia určené pre vozidlá, na ktoré sa vzťahuje táto smernica.“

12 Článok 3 uvedenej smernice, nazvaný „Vymedzenie pojmov“, stanovuje:

„Na účely tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV, pokiaľ v nich nie je uvedené inak:

…

11. ‚motorové vozidlo‘ je akékoľvek motorové vozidlo, ktoré sa pohybuje vlastnými prostriedkami, má aspoň štyri kolesá, ktoré je dokončené, dokončované alebo je nedokončené a má najvyššiu konštrukčnú rýchlosť vyššiu než 25 km/h;

12. ‚prípojné vozidlo‘ je vozidlo bez vlastného pohonu, ktoré je projektované a vyrobené tak, aby mohlo byť ťahané motorovým vozidlom;

13. ‚vozidlo‘ je akékoľvek motorové vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo vymedzené v bodoch 11 a 12;

…

19. ‚nedokončené vozidlo‘ je akékoľvek vozidlo, ktoré sa musí aspoň v ďalšom stupni podrobiť dokončeniu, aby spĺňalo príslušné technické požiadavky tejto smernice;

20. ‚dokončované vozidlo‘ je vozidlo, ktoré prešlo postupom viacstupňového typového schválenia a ktoré spĺňa príslušné technické požiadavky tejto smernice;

21. ‚dokončené vozidlo‘ je akékoľvek vozidlo, ktoré sa nemusí dokončovať, aby spĺňalo príslušné technické požiadavky tejto smernice;

…“

13 Článok 4 ods. 3 smernice 2007/46 znie takto:

„Členské štáty zaevidujú alebo povolia predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len takým vozidlám, systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice.

Členské štáty nezakážu, neobmedzia ani nebudú brániť evidencii, predaju alebo uvedeniu do prevádzky v premávke alebo prevádzke na cestách vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek z dôvodov týkajúcich sa aspektov ich konštrukcie a fungovania uvedených v tejto smernici, ak spĺňajú požiadavky tejto smernice.“

14 Článok 24 tejto smernice, nazvaný „Jednotlivé schválenia“, stanovuje:

„1. Členské štáty môžu oslobodiť konkrétne vozidlo, aj keď je jedinečné, od dodržiavania jedného alebo viacerých ustanovení tejto smernice alebo jedného alebo viacerých regulačných aktov uvedených v prílohe IV alebo prílohe XI za predpokladu, že uložia alternatívne požiadavky.

Od ustanovení uvedených v pododseku 1 možno upustiť, iba ak má na to členský štát opodstatnené dôvody.

‚Alternatívne požiadavky‘ sú správne opatrenia a technické požiadavky, ktorých cieľom je zabezpečiť úroveň bezpečnosti na cestách a ochranu životného prostredia, ktorá je podľa okolností v čo najväčšej možnej miere rovnocenná s úrovňou ustanovenou v ustanoveniach prílohy IV alebo prílohy XI.

…

6. Platnosť jednotlivého schválenia sa obmedzuje na územie členského štátu, ktorý udelil schválenie.

Ak si žiadateľ želá predať, zapísať do evidencie alebo uviesť do prevádzky v premávke v inom členskom štáte vozidlo, ktorému bol udelené jednotlivé schválenie, poskytne členský štát, ktorý udelil schválenie, na žiadosť žiadateľovi vyhlásenie o technických ustanoveniach, podľa ktorých bolo vozidlo schválené.

S ohľadom na vozidlo, ktorému členský štát v súlade s ustanoveniami tohto článku udelil jednotlivé schválenie, povolí iný členský štát predaj, evidenciu vozidla alebo jeho uvedenie do prevádzky v premávke, pokiaľ nie je odôvodnene presvedčený, že technické ustanovenia, podľa ktorých bolo vozidlo schválené, nie sú rovnocenné s jeho vlastnými.

7. Na žiadosť výrobcu alebo vlastníka vozidla udeľuje členský štát jednotlivé schválenie pre vozidlo, ktoré spĺňa ustanovenia tejto smernice a prípadne regulačných aktov uvedených v prílohe IV alebo prílohe XI.

V takomto prípade členské štáty uznávajú jednotlivé schválenie a povoľujú predaj a evidenciu vozidla a jeho uvedenie do prevádzky v premávke.

…“

15 Podľa znenia článku 26 uvedenej smernice s názvom „Evidencia a predaj vozidiel a ich uvedenie do prevádzky v premávke“:

„1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 29 a 30, členské štáty zaevidujú vozidlá a povolia ich predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke, iba ak sú vybavené platným osvedčením o zhode vydaným v súlade s článkom 18.

V prípade nedokončených vozidiel povolí členský štát predaj takýchto vozidiel, ale môže do doby ich dokončenia odmietnuť ich definitívnu evidenciu a uvedenie do prevádzky v premávke.

…“

16 Článok 48 smernice 2007/46, nazvaný „Transpozícia“, stanovuje:

„1. Členské štáty do 29. apríla 2009 prijmú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o znení prijatých ustanovení.

Tieto ustanovenia uplatňujú od 29. apríla 2009.

…“

17 Článok 49 smernice 2007/46 s názvom „Zrušenie“ stanovuje:

„Smernica 70/156/EHS sa zrušuje s účinnosťou od 29. apríla 2009 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov súvisiace s časovými obmedzeniami na transpozíciu tejto smernice do vnútroštátneho práva a uplatňovanie smerníc uvedených v prílohe XX časti B.

Odkazy na zrušenú smernicu sa vykladajú ako odkazy na túto smernicu a chápu sa v súlade s tabuľkou zhody v prílohe XXI.“

Smernica 2009/40/ES

18 Odôvodnenie 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 141, 2009, s. 12) uvádza, že „v rámci spoločnej dopravnej politiky by mala byť niektorá cestná doprava prevádzkovaná v čo najpriaznivejších podmienkach pokiaľ ide o podmienky bezpečnosti a hospodárskej súťaže, ktoré sa uplatňujú voči dopravcom v členských štátoch“.

19 Článok 1 tejto smernice stanovuje:

„1. V každom členskom štáte sa motorové vozidlá registrované v tomto štáte a ich prívesy a návesy podrobia pravidelným kontrolám technického stavu vozidla v súlade s touto smernicou.

2. Kategórie vozidiel, ktoré sa majú kontrolovať, frekvencia kontrol technického stavu vozidla a kontrolované položky sú uvedené v prílohách I a II.“

20 Článok 3 ods. 2 uvedenej smernice znie:

„Každý členský štát tak, ako by ho sám vydal, uzná dôkaz vydaný v inom členskom štáte, ktorý potvrdzuje, že motorové vozidlo registrované na území tohto iného štátu, spolu s prívesom alebo návesom, absolvovalo kontrolu technického stavu, ktorá zodpovedá aspoň ustanoveniam tejto smernice.“

21 Článok 5 písm. a) tej istej smernice stanovuje:

„Bez ohľadu na ustanovenia príloh I a II môžu členské štáty:

a) stanoviť skorší dátum prvej povinnej kontroly technického stavu vozidla a tam kde je to vhodné, požadovať, aby bolo vozidlo podrobené pred registráciou kontrole“.

Holandské právo

22 Podľa znenia článku 52a ods. 1 Wegenverkeerswet 1994 (zákon z roku 1994 o premávke na pozemných komunikáciách), „RDW vydá registračné osvedčenie potvrdzujúce zápis do registra s uvedením mena držiteľa registračného osvedčenia“.

23 Článok 25b Kentekenreglement (nariadenie o registračných dokumentoch) uvádza:

„1. Majiteľ alebo držiteľ vozidla, pre ktoré sa žiada o prvú registráciu s uvedením mena držiteľa registračného osvedčenia, a ktoré už predtým bolo registrované v inom členskom štáte Európskej únie, predloží časť I registračného osvedčenia vydaného v tomto členskom štáte a, ak bola vydaná, tiež časť II.

2. Registrácia s uvedením mena držiteľa registračného osvedčenia uvedená v odseku 1 sa odmietne, ak chýba, pokiaľ bola vydaná, časť II registračného osvedčenia.

3. V mimoriadnych prípadoch a ako výnimka z odseku 2 môže RDW zaregistrovať vozidlo a uviesť meno držiteľa registračného osvedčenia pod podmienkou, že príslušné orgány členského štátu, v ktorom bolo predtým vozidlo registrované, písomne alebo elektronickou formou potvrdili, že žiadateľ má právo zaregistrovať vozidlo v inom členskom štáte.

4. RDW uschová počas šiestich mesiacov registračné dokumenty, alebo ich časti, ktoré prijalo, a informuje o tom orgány členského štátu, ktoré vydali registračné osvedčenie do dvoch mesiacov od dátumu ich prijatia. Na žiadosť orgánov členského štátu, ktoré vydali registračné osvedčenie, im RDW zašle prijaté registračné dokumenty.“

Spory vo veciach samých a prejudiciálne otázky

24 X a Y na jednej strane a Z na strane druhej, podali 14. januára a 10. júna 2014 na RDW žiadosť o zaregistrovanie motorového vozidla do holandského registra motorových vozidiel. Jedno z týchto vozidiel bolo vyrobené v roku 1950 spoločnosťou Bentley Motors Limited, ktorá na ňom vyznačila identifikačné číslo („Vehicle Identification Number“, ďalej len „VIN“) B28J0 a bolo v tom istom roku zaregistrované v Anglicku. Druhé vozidlo vyrobila v roku 1938 spoločnosť Alvis Car and Engineering Company Limited, ktorá na toto vozidlo vyznačila VIN 14827.

25 Vozidlo značky Bentley bolo značne upravené v roku 2013. Dňa 29. októbra 2013 belgické orgány vystavili registračné osvedčenie týkajúce sa tohto vozidla obsahujúce súhrnné údaje. Vnútroštátny súd spresňuje, že z kontroly tohto vozidla vykonanej vo februári 2014 vyplýva, že toto vozidlo má podvozok pochádzajúci z modelu Bentley Mark VI, 8-valcový radový motor Rolls Royce a novú karosériu odlišného vzhľadu podľa modelu Bentley Speed Six a že jeho podvozok a hnací mechanizmus boli prevažne zachované. Vzhľadom na úpravy vykonané v porovnaní s pôvodným modelom RDW rozhodnutím z 10. februára 2014 zamietol žiadosť o zápis do registra, ktorú podali X a Y.

26 Na základe druhého registračného osvedčenia vydaného príslušným belgickým orgánom 19. mája 2014, X a Y podali 4. júna 2014 novú žiadosť o registráciu. Listom z 18. júla 2014 RDW oznámil, že belgickým orgánom bola zaslaná žiadosť o informácie. Z odpovedí na túto žiadosť vyplynulo, že belgické orgány na účely vydania registračného osvedčenia prebrali pôvodné anglické registračné osvedčenie z roku 1950. Vzhľadom na tieto skutočnosti RDW rozhodnutím z 27. augusta 2014 zamietol druhú žiadosť o registráciu.

27 Motorové vozidlo značky Alvis, na ktoré bolo anglické registračné osvedčenie vystavené 14. októbra 2013 na základe pripojenej sprievodnej dokumentácie vystavenej výrobcom, bolo tiež predmetom viacerých podstatných úprav. V dôsledku toho na účely rozhodnutia o žiadosti o registráciu, ktorú podal Z, si RDW vyžiadala informácie od príslušného anglického orgánu. Ten jej oznámil, že toto vozidlo zaregistroval na základe údajov uvádzaných v sprievodnej dokumentácii vypracovanej výrobcom a na základe fotografií a informácií od klubu vlastníkov áut. Okrem toho RDW nemohlo získať odpoveď na otázku týkajúcu sa údajov o vozidle Alvis, vzhľadom na ktoré bolo vystavené anglické registračné osvedčenie. Rozhodnutím z 29. septembra 2014 RDW zamietlo žiadosť Z o registráciu.

28 RDW vo svojich rozhodnutiach z 10. februára 2014 a 29. septembra 2014 uviedol, že registrácie zamietol z dôvodu, že keďže predmetné vozidlá nespĺňajú technické požiadavky stanovené smernicou 2007/46, nie sú vozidlami v zmysle článku 3 tejto smernice, ani článku 2 písm. a) smernice 1999/37, takže posledná uvedená smernica sa v danom prípade neuplatní. V každom prípade, keďže tieto vozidlá patria pod smernicu 1999/37, RDW zastáva názor, že registračné osvedčenia, ktoré boli pre uvedené vozidlá vydané orgánmi iných členských štátov, nie sú harmonizovanými registračnými osvedčeniami v zmysle poslednej uvedenej smernice, a preto sa nemajú uznať na jej základe. Okrem toho RDW zastáva názor, že tieto osvedčenia neumožňujú tieto vozidlá identifikovať. Nakoniec podľa RDW dotknuté vozidlá v ich aktuálnom stave by nikdy neboli schválené do premávky v čase, keď získali svoje prvé registračné osvedčenie, teda v rokoch 1950 a 1938, a z dokumentov, ktorými disponuje, jasne nevyplýva, že tieto vozidlá získali jednotlivé schválenie na účely takého schválenia po ich úprave.

29 X a Y na jednej strane a Z na druhej strane podali proti rozhodnutiam o zamietnutí registrácie, ktoré sa ich týkali, súdny opravný prostriedok. Podľa súdov, ktoré rozhodovali vo veciach na prvom stupni, predmetné vozidlá patria do pôsobnosti smernice 1999/37, keďže táto smernica je uplatniteľná a musia byť identifikované na základe ich registračných osvedčení, ktoré na účely uvedenej smernice predstavujú harmonizované osvedčenia. Tieto súdy takisto zastávali názor, že RDW je povinné vydať X a Y holandské registračné osvedčenie a že RDW musí opätovne rozhodnúť o žiadosti o registráciu, ktorú podal Z.

30 RDW podalo proti týmto rozsudkom odvolania na vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania. X a Y tiež podali odvolanie pred týmto súdom proti rozsudku, ktorý sa ich týkal.

31 Vnútroštátny súd poznamenáva, že spor sa týka otázky, či RDW porušila článok 25b nariadenia o registračných dokumentoch, tak ako sa vykladá s prihliadnutím na článok 4 smernice 1999/37, keď na účely ich registrácie v Holandsku neuznala vydané registračné dokumenty týkajúce sa vozidiel značky Bentley a Alvis, čo predpokladá určiť, či je táto smernica uplatniteľná. Tento súd dodáva, že v danom prípade tieto dokumenty formálne rešpektujú model uvádzaný touto smernicou, ale niektoré povinné údaje, ktoré možno ľahko vyhľadať pri kontrole vozidla, sa v uvedených dokumentoch neuvádzajú. Nakoniec sa uvedený súd pýta, či RDW môže pri príležitosti žiadosti o uznanie registračného osvedčenia vydaného iným členským štátom kontrolovať predmetné vozidlá na účely, či zodpovedajú technickým požiadavkám uvedeným v smernici 2007/46.

32 Keďže Raad van State (Štátna rada, Holandsko) zastáva názor, že rozhodnutie vo veciach, ktoré jej boli predložené, si vyžaduje výklad ustanovení smerníc 1999/37 a 2007/46, rozhodla prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Uplatní sa smernica [1999/37] na vozidlá, ktoré existovali už pred 29. aprílom 2009, dňom, od ktorého musia členské štáty uplatňovať právne a správne predpisy potrebné na transpozíciu smernice [2007/46/ES]?

2. Predstavuje vozidlo, ktoré je na jednej strane zmontované zo základných komponentov, ktoré boli vyrobené skôr, ako nadobudla účinnosť smernica 2007/46, a na druhej strane zo základných komponentov, ktoré boli pridané až potom, ako nadobudla účinnosť, vozidlo, ktoré existovalo už pred účinnosťou tejto smernice, alebo ho treba považovať za vozidlo vyrobené až potom, ako táto smernica nadobudla účinnosť?

3. Platí na základe článku 3 ods. 2 smernice 1999/37 požiadavka nového registračného osvedčenia v zmysle článku 4 tejto smernice neobmedzene, keď v registračnom osvedčení nie sú pri určitých kódoch Spoločenstva uvedené žiadne údaje (ktoré sa podľa príloh smernice majú uviesť povinne), ak tieto údaje možno ľahko zistiť?

4. Je podľa článku 4 smernice 1999/37 prípustné uznať registračné osvedčenie iného členského štátu, ale vozidlo napriek tomu podrobiť technickej kontrole v zmysle článku 24 ods. 6 smernice 2007/46 a, keď vozidlo nespĺňa technické požiadavky členského štátu, spojiť s tým dôsledok v podobe odmietnutia vydať registračné osvedčenie?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

33 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 2 písm. a) smernice 1999/37 v spojení s článkom 3 bodmi 11 a 13 smernice 2007/46 má vykladať v tom zmysle, že smernica 1999/37 sa uplatňuje na dokumenty vydávané členskými štátmi pri registrácii vozidiel vyrobených pred 29. aprílom 2009, čo je dátum uplynutia lehoty na prebratie smernice 2007/46.

34 Podľa článku 2 písm. a) smernice 1999/37 na účely tejto smernice vozidlo znamená každé vozidlo vyhovujúce definícii uvedenej v článku 2 smernice 70/156.

35 Z toho vyplýva, že k dátumu jej prijatia bolo účelom smernica 1999/37 uplatňovať sa na vozidlá uvedené na trh pred 29. aprílom 2009.

36 Tomuto konštatovaniu nasvedčuje článok 3 ods. 2 smernice 1999/37, podľa ktorého ak je vydané nové registračné osvedčenie pre vozidlo registrované pred vykonaním tejto smernice, členský štát použije vzor osvedčenia definovaný v tejto smernici a môže sa obmedziť na tie podrobnosti uvedené v tomto vzore, pre ktoré sú požadované údaje dostupné.

37 Toto ustanovenie v skutočnosti predstavuje osobitné pravidlo pre vozidlá, ktoré boli registrované pred vykonávaním smernice 1999/37, ktorej posledný dátum na prebratie, uvedený v článku 8 tejto smernice, bol stanovený na 1. jún 2004.

38 Uvedené konštatovanie je tiež potvrdené cieľom sledovaným smernicou 1999/37, ktorým je, ako vyplýva z jej odôvodnenia 6, harmonizácia registračného osvedčenia a znovuuvedenie do prevádzky vozidiel, ktoré boli predtým registrované v inom členskom štáte. Vylúčenie registračných dokumentov vozidiel vyrobených pred 29. aprílom 2009 vydaných členskými štátmi z pôsobnosti tejto smernice by odporovalo tomuto cieľu.

39 Samotná okolnosť, že smernica 70/156 bola zrušená s účinnosťou k 29. aprílu 2009 smernicou 2007/46, ktorej článok 49 stanovuje, že odkazy na uvedenú zrušenú smernicu sa vykladajú ako odkazy na smernicu 2007/46 a chápu sa v súlade s tabuľkou zhody v prílohe XXI, nemôže zmeniť toto konštatovanie.

40 Je pravda, že z tejto prílohy XXI vyplýva, že odkazy na článok 2 smernice 70/156 treba chápať ako odkazy na článok 3 smernice 2007/46. Rovnako je pravda, že podľa bodu 11 tohto článku 3 v spojení s jeho bodom 13 motorové vozidlo je buď dokončené, dokončované alebo je nedokončené a že podľa bodov 19 až 21 uvedeného článku 3 nedokončené vozidlo sa musí podrobiť dokončeniu v súlade s technickými požiadavkami stanovenými smernicou 2007/46, zatiaľ čo dokončené alebo dokončované vozidlá spĺňajú takéto požiadavky.

41 Takýto odkaz uvedený v článku 3 smernice 2007/46 len na účely definovania pojmu „vozidlo“ však nemožno vykladať ako odkaz, ktorý ukladá dodržiavanie uvedených technických požiadaviek pre vozidlá uvedené do prevádzky pred 29. aprílom 2009.

42 Treba totiž poznamenať, ako to urobila Komisia, že takéto technické požiadavky sa majú podľa článku 1 samotnej smernice 2007/46 uplatňovať iba na schválenie nových vozidiel od 29. apríla 2009.

43 Na prvú otázku teda treba odpovedať, že článok 2 písm. a) smernice 1999/37 v spojení s článkom 3 bodmi 11 a 13 smernice 2007/46 sa má vykladať v tom zmysle, že smernica 1999/37 sa uplatňuje na dokumenty vydávané členskými štátmi pri registrácii vozidiel vyrobených pred 29. aprílom 2009, čo je dátum uplynutia lehoty na prebratie smernice 2007/46.

O druhej otázke

44 Vzhľadom na odpoveď na prvú otázku nie je potrebné odpovedať na druhú otázku.

O tretej otázke

45 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 4 smernice 1999/37 v spojení s článkom 3 ods. 2 tejto smernice vykladať v tom zmysle, že orgány členského štátu, v ktorom sa žiada o novú registráciu ojazdeného vozidla, sú oprávnené odmietnuť uznať registračné osvedčenie vydané členským štátom, v ktorom bolo vozidlo evidované predtým, pretože niektoré povinné údaje osvedčení chýbajú, ale možno ich ľahko vyhľadať.

46 Zo samotného znenia článku 4 smernice 1999/37, ktorý uvádza, že registračné osvedčenie vydané členským štátom podľa vzoru uvedeného v prílohe k tejto smernici musí byť uznané ostatnými členskými štátmi na opätovnú registráciu vozidla v týchto štátoch, vyplýva, že tento článok neponecháva členským štátom žiadny priestor pre posúdenie dodržania zásady uznávania osvedčení o registrácii vozidiel (rozsudok zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko, C-150/11, EU:C:2012:539, bod 73).

47 Súdny dvor rozhodol, že smernica 1999/37 neumožňuje členským štátom požadovať pri registrácii iný dokument než registračné osvedčenie vozidla predtým registrovaného v inom členskom štáte (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko, C-150/11, EU:C:2012:539, bod 79).

48 Súdny dvor však rozhodol, že členský štát mal právo pred registráciou vozidla, ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte, prikročiť k identifikácii tohto vozidla a na tento účel požadovať jeho predloženie zahŕňajúce fyzické preskúmanie s cieľom overiť, či je vozidlo skutočne prítomné na jeho území a zodpovedá údajom uvedeným v osvedčení o evidencii (pozri v tomto zmysle rozsudok z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, C-297/05, EU:C:2007:531, body 54, 55 a 57 až 63).

49 Súdny dvor to kvalifikoval ako jednoduchú administratívnu formalitu, ktorá nezavádza žiadnu dodatočnú kontrolu, ale je inherentná samotnej žiadosti o registráciu, ako aj priebehu postupu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, C-297/05, EU:C:2007:531, bod 58).

50 Pokiaľ ide o ciele smernice 1999/37, treba pripomenúť, že táto smernica má za cieľ prispieť k voľnému pohybu vozidiel na cestách na území iných členských štátov, pričom ako nevyhnutný predpoklad pre registráciu vozidla, ktoré bolo predtým registrované v inom členskom štáte, stanovuje dokument potvrdzujúci takúto registráciu a technické charakteristiky vozidla s cieľom uľahčiť znovuuvedenie predmetných vozidiel do prevádzky v inom členskom štáte a prispieť tak k správnemu fungovaniu vnútorného trhu (rozsudok zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko, C-150/11, EU:C:2012:539, bod 74).

51 Okrem toho podľa odôvodnenia 4 uvedenej smernice obsah registračného osvedčenia musí umožňovať kontrolu, či držiteľ vodičského preukazu jazdí výhradne len na tých kategóriách vozidiel, na ktoré je oprávnený, keďže takéto kontroly pomáhajú zvýšiť bezpečnosť na cestách.

52 V tejto súvislosti registračné osvedčenie skôr vydané členským štátom musí umožňovať identifikáciu predmetného vozidla, pričom toto vozidlo musí zodpovedať údajom uvedeným na tomto osvedčení na účely jeho novej registrácie v inom členskom štáte (pozri v tomto zmysle rozsudok z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko, C-297/05, EU:C:2007:531, body 54 až 56), s cieľom zabezpečiť, aby tieto požiadavky bezpečnosti na cestách boli rešpektované.

53 Treba dodať, že podľa znenia článku 3 ods. 2 smernice 1999/37 ak je, ako je to v spore vo veci samej, vydané nové registračné osvedčenie pre vozidlo registrované pred vykonaním tejto smernice, ku ktorému došlo 1. júna 2004, členské štáty sa môžu obmedziť len na zápis tých podrobností, pre ktoré sú požadované údaje dostupné.

54 Ako poznamenal generálny advokát v bode 67 svojich návrhov, použitie takej výnimky členskými štátmi so sebou neprináša, že dotknuté registračné osvedčenie nemá byť v dôsledku toho uznané.

55 Napriek tomu, keďže z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že prinajmenšom niektoré z chýbajúcich údajov v predmetných registračných osvedčeniach, ktorých sa týka konanie vo veci samej, ako je počet miest na sedenie, ktoré sú povinné, možno ľahko zistiť, tieto údaje by sa mali považovať za dostupné v čase vypracovania týchto osvedčení. Okrem toho, keďže na vozidlách, o ktoré ide vo veci samej, boli vykonané značné zmeny, niektoré dôležité technické charakteristiky v týchto registračných osvedčeniach nefigurujú a RDW usúdilo, že nie je schopné identifikovať tieto vozidlá.

56 V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že ako vyplýva z bodu 48 tohto rozsudku, údaje uvedené v registračnom osvedčení vydanom pred vykonávaním uvedenej smernice musia zodpovedať vozidlu, ktorého sa toto osvedčenie týka, a musia umožňovať identifikáciu predmetného vozidla na základe jednoduchého preskúmania nezahŕňajúceho žiadnu dodatočnú kontrolu, ako je uvedené v bodoch 48 a 49 tohto rozsudku.

57 Ak nejde o taký prípad, orgány členského štátu, v ktorom sa žiada o prihlásenie vozidla predtým registrovaného v inom členskom štáte, majú právo odmietnuť uznať také osvedčenie.

58 Pokiaľ ide o situácie vo veci samej, je úlohou vnútroštátneho súdu preveriť nielen to, že údaje uvedené na osvedčeniach, o ktoré ide vo veci samej, zodpovedajú vozidlám, ktorých sa týkajú, ale tiež, že umožňujú ich identifikáciu.

59 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na tretiu otázku odpovedať, že článok 4 smernice 1999/37 v spojení s článkom 3 ods. 2 tejto smernice sa má vykladať v tom zmysle, že orgány členského štátu, v ktorom sa žiada o novú registráciu ojazdeného vozidla, sú oprávnené odmietnuť uznať registračné osvedčenie vydané členským štátom, v ktorom bolo toto vozidlo evidované predtým, ak chýbajú niektoré povinné údaje, údaje uvedené v tomto osvedčení nezodpovedajú uvedenému vozidlu a toto osvedčenie neumožňuje identifikáciu toho istého vozidla.

O štvrtej otázke

60 Svojou štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 24 ods. 6 smernice 2007/46 má vykladať v tom zmysle, že vozidlo registrované v členskom štáte umožňuje podriadiť technickej kontrole, ak je toto vozidlo predložené na účely novej registrácie v inom členskom štáte.

61 Ako bolo uvedené v bode 42 tohto rozsudku, smernica 2007/46 vrátane jej článku 24 sa týka výlučne nových vozidiel.

62 Vozidlá, ktorých sa týka spor vo veci samej, sú ojazdené vozidlá vyrobené v rokoch 1950, resp. 1938.

63 Ako to správne zdôrazňuje Komisia, otázka, či tieto vozidlá boli, alebo neboli od roku ich výroby upravené takým spôsobom, že by sa mali považovať za nové vozidlá, čo by predpokladalo ich možné jednotlivé schválenie, vo veci samej nevzniká, keďže je nesporné, že uvedené vozidlá medzi dátumami registračných osvedčení a dátumami žiadostí o zápis do holandského registra motorových vozidiel neboli nijako významne zmenené.

64 Za týchto podmienok také vozidlá nemožno považovať za nové vozidlá v zmysle smernice 2007/46, takže článok 24 ods. 6 uvedenej smernice sa na nich neuplatní.

65 Okolnosť, že vnútroštátny súd po formálnej stránke podal návrh na začatie prejudiciálneho konania s odkazom na určité ustanovenia práva Únie, však nebráni tomu, aby Súdny dvor tomuto súdu poskytol všetky prvky výkladu, ktoré môžu byť užitočné na rozhodnutie veci, ktorú prejednáva, či už na ne tento vnútroštátny súd v texte svojich otázok odkázal alebo nie. V tejto súvislosti prináleží Súdnemu dvoru získať zo všetkých informácií, ktoré poskytol vnútroštátny súd, a najmä z odôvodnenia jeho návrhu na začatie prejudiciálneho konania, prvky práva Únie, ktoré si vyžadujú výklad so zreteľom na predmet sporu (rozsudok z 29. septembra 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, bod 43 a citovaná judikatúra).

66 V prejednávanej veci z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že RDW konštatoval, že na vozidlách, o ktoré ide vo veci samej, sa vykonali významné zmeny od dátumu ich prvého uvedenia do prevádzky a že predložené osvedčenia obsahovali určité opomenutia. Ako to uvádzala Komisia, hoci takéto konštatovania vzbudzovali pochybnosti, pokiaľ ide o bezpečnosť uvedených vozidiel na cestách, čo prislúcha overiť vnútroštátnemu súdu, situácia vo veci samej môže patriť pod smernicu 2009/40.

67 V tejto súvislosti článok 3 ods. 2 tejto smernice stanovuje, že každý členský štát tak, ako by ho sám vydal, uzná dôkaz vydaný v inom členskom štáte, ktorý potvrdzuje, že motorové vozidlo registrované na území tohto iného štátu, absolvovalo kontrolu technického stavu, ktorá zodpovedá aspoň ustanoveniam tejto smernice. Naopak článok 5 písm. a) uvedenej smernice výslovne stanovuje, že členské štáty môžu stanoviť skorší dátum prvej povinnej kontroly technického stavu vozidla a prípadne požadovať, aby bolo vozidlo podrobené pred registráciou kontrole.

68 Ako vyplýva z judikatúry Súdneho dvora, členské štáty sú v zásade povinné vziať pre vozidlá, ktoré boli predtým registrované v iných členských štátoch, náležite do úvahy výsledky technických kontrol vykonaných v týchto členských štátoch, pričom technickú kontrolu nemožno pre tieto vozidlá nariadiť všeobecným a systematickým spôsobom (pozri v tomto zmysle rozsudky z 5. júna 2008, Komisia/Poľsko, C-170/07, neuverejnený, EU:C:2008:322, body 39 a 44, ako aj zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko, C-150/11, EU:C:2012:539, bod 62). Napriek tomu vzhľadom na dôležitosť cieľa, ktorým je zaistenie bezpečnosti cestnej premávky v rámci Únie, ktorý sleduje smernica 2009/40, ako vyplýva z jej odôvodnenia 2, členský štát môže podrobiť dovezené vozidlo kontrole predchádzajúcej jeho registrácii v tomto štáte, ak napriek zohľadneniu výsledkov technických kontrol vykonaných v inom členskom štáte existujú konkrétne podozrenia, že uvedené vozidlo naozaj predstavuje riziko pre bezpečnosť cestnej premávky (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko, C-150/11, EU:C:2012:539, body 59 až 61).

69 V dôsledku toho treba na štvrtú otázku odpovedať, že článok 24 ods. 6 smernice 2007/46 sa má vykladať v tom zmysle, že režim, ktorý stanovuje, sa neuplatňuje na ojazdené vozidlo, ktoré už bolo registrované v členskom štáte, ak je toto vozidlo podľa článku 4 smernice 1999/37 predložené na novú registráciu orgánu iného členského štátu, príslušnému v tejto oblasti. Ak však existujú podozrenia, že toto vozidlo predstavuje nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, tento orgán môže podľa článku 5 písm. a) smernice 2009/40 požadovať, aby uvedené vozidlo bolo pred jeho registráciou podrobené kontrole.

O trovách

70 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

1. **Článok 2 písm. a) smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá v spojení s článkom 3 bodmi 11 a 13 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, sa má vykladať v tom zmysle, že smernica 1999/37 sa uplatňuje na dokumenty vydávané členskými štátmi pri registrácii vozidiel vyrobených pred 29. aprílom 2009, čo je dátum uplynutia lehoty na prebratie smernice 2007/46.**

2. **Článok 4 smernice 1999/37 v spojení s článkom 3 ods. 2 tejto smernice sa má vykladať v tom zmysle, že orgány členského štátu, v ktorom sa žiada o novú registráciu ojazdeného vozidla, sú oprávnené odmietnuť uznať registračné osvedčenie vydané členským štátom, v ktorom bolo toto vozidlo evidované predtým, ak chýbajú niektoré povinné údaje, údaje uvedené v tomto osvedčení nezodpovedajú uvedenému vozidlu a toto osvedčenie neumožňuje identifikáciu toho istého vozidla.**

3. **Článok 24 ods. 6 smernice 2007/46 sa má vykladať v tom zmysle, že režim, ktorý stanovuje, sa neuplatňuje na ojazdené vozidlo, ktoré už bolo registrované v členskom štáte, ak je toto vozidlo podľa článku 4 smernice 1999/37 predložené na novú registráciu orgánu iného členského štátu, príslušnému v tejto oblasti. Ak však existujú podozrenia, že toto vozidlo predstavuje nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, tento orgán môže podľa článku 5 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel požadovať, aby uvedené vozidlo bolo pred jeho registráciou podrobené kontrole.**

Podpisy