HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

24 ianuarie 2019*

„Trimitere preliminară – Directiva 1999/37/CE – Documente de înmatriculare pentru vehicule – Omisiuni în certificatele de înmatriculare – Recunoaștere reciprocă – Directiva 2007/46/CE – Vehicule construite înainte de armonizarea cerințelor tehnice la nivelul Uniunii Europene – Modificări care influențează caracteristicile tehnice ale vehiculului”

În cauza C-326/17,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos), prin decizia din 24 mai 2017, primită de Curte la 31 mai 2017, în procedura

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

împotriva

X,

Y,

și

X,

Y

împotriva

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

și

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

împotriva

Z,

* Limbile de procedură: engleza și neerlandeza.

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul T. von Danwitz, președintele Camerei a șaptea, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a patra, doamna K. Jürimäe, și domnii C. Lycourgos, E. Juhász (raportor) și C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: doamna M. Ferreira, administratoare principală,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 7 iunie 2018,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), de C.B.J. Maenhout, în calitate de agent, asistat de M. van Heezik, advocaat;

– pentru X și Y, de C.B. Krol Dobrov, în calitate de mandatar;

– pentru Z, de S.J.C. van Keulen, advocaat;

– pentru guvernul neerlandez, de M. Bulterman, de M. Noort, de M. Gijzen și de P Huurnink, în calitate de agenți;

– pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de F. Meloncelli, avvocato dello Stato;

– pentru guvernul norvegian, de R. Nordeide și de C. Anker, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de M. Huttunen, de A. Nijenhuis și de N. Yerrell, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 20 septembrie 2018,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea dispozițiilor Directivei 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO 1999, L 138, p. 57, Ediție specială, 07/vol. 7, p. 74) și ale Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO 2007, L 263, p. 1).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (Direcția Serviciului pentru circulație rutieră, Țările de Jos, denumită în continuare „RDW”) și X și Y, pe de o parte, și între aceștia din urmă și RDW, pe de altă parte, precum și în cadrul unui litigiu între RDW și Z privind refuzul RDW de a recunoaște certificatele de înmatriculare ale unor vehicule emise de alte state membre și de a înmatricula aceste vehicule în Țările de Jos.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 70/156

3 Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora (JO 1970, L 42, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 41), astfel cum a fost modificată prin Directiva 92/53/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 (JO 1992, L 225, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 11, p. 135) (denumită în continuare „Directiva 70/156”) prevede la articolul 2, intitulat „Definiții”:

„În sensul prezentei directive:

[…]

– prin *vehicul* se înțelege orice autovehicul destinat utilizării rutiere, complet sau incomplet, având cel puțin patru roți și o viteză maximă constructivă de peste 25 km/h, precum și remorcile sale, cu excepția vehiculelor care rulează pe șine, precum și a tractoarelor agricole și forestiere și a utilajelor mobile;

[…]”

Directiva 1999/37

4 Considerentele (3)-(6) și (9) ale Directivei 1999/37 prevăd:

„(3) […] armonizarea formei și a conținutului certificatului de înmatriculare va ușura înțelegerea acestuia, ajutând în acest fel la libera circulație, pe căile rutiere de pe teritoriul altor state membre, a vehiculelor înregistrate într-un stat membru;

(4) […] conținutul certificatului de înmatriculare trebuie să ofere posibilitatea verificării faptului că posesorul unui permis de conducere eliberat după intrarea în vigoare a Directivei 91/439/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere [(JO 1991, L 237, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 62)] conduce doar acele categorii de vehicule pentru care este autorizat; întrucât o astfel de verificare ajută la îmbunătățirea siguranței rutiere;

(5) […] ca o condiție prealabilă pentru înregistrarea vehiculului care a fost înmatriculat anterior într-un alt stat membru, toate statele membre solicită un document care să certifice acea înmatriculare și caracteristicile tehnice ale vehiculului;

(6) […] armonizarea certificatului de înmatriculare va facilita reintrarea în serviciu a vehiculelor care au fost înmatriculate în prealabil într-un alt stat membru și va contribui la funcționarea corespunzătoare a pieței interne;

[…]

(9) […] în scopul facilitării acelor verificări special destinate să combată frauda și comerțul ilegal cu vehicule furate, este indicat să se stabilească o cooperare strânsă între statele membre, bazată pe schimbul efectiv de informații;”

5 Articolul 1 din această directivă prevede:

„Prezenta directivă se aplică documentelor emise de statele membre în momentul înmatriculării vehiculelor.

Aceasta nu aducere atingere dreptului statelor membre de a folosi, pentru înmatriculări temporare ale vehiculelor, documente care pot să nu satisfacă din toate punctele de vedere cerințele formulate în prezenta directivă."

6 Articolul 2 din aceeași directivă prevede:

„În înțelesul prezentei directive:

(a) «vehicul» înseamnă orice vehicul așa cum este definit la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE […] și la articolul 1 din Directiva 92/61/CEE a Consiliului din 30 iunie 1992 referitoare la omologarea de tip pentru autovehicule cu două sau trei roți [(JO 1992, L 225, p. 72)];

(b) «înmatriculare» înseamnă autorizarea administrativă pentru înscrierea unui vehicul în traficul rutier, fapt care implică identificarea acestuia din urmă și eliberarea pentru acesta a unui număr de serie, care să fie cunoscut ca număr de înmatriculare;

(c) «certificat de înmatriculare» înseamnă documentul care certifică faptul că vehiculul este înmatriculat într-un stat membru;

(d) «posesor al certificatului de înmatriculare» înseamnă persoana pe numele căreia s-a înmatriculat vehiculul."

7 Articolul 3 din Directiva 1999/37 este redactat după cum urmează:

„(1) Statele membre eliberează un certificat de înmatriculare pentru vehiculele supuse înmatriculării în temeiul legislației interne. Acest certificat constă fie dintr-o singură parte în conformitate cu anexa I, fie din două părți în conformitate cu anexele I și II.

Statele membre pot autoriza serviciile pe care le desemnează în acest scop, în special pe cele ale producătorilor, să completeze rubricile tehnice ale certificatului de înmatriculare.

(2) Dacă se emite un certificat de înmatriculare nou pentru un vehicul înmatriculat anterior punerii în aplicare a prezentei directive, statele membre folosesc modelul de certificare definit în prezenta directivă și pot limita specificațiile cuprinse în acesta la datele solicitate care sunt disponibile.

(3) Datele cuprinse în certificatul de înmatriculare, în conformitate cu anexele I și II, sunt reprezentate de codurile armonizate ale Comunității prezentate în respectivele anexe."

8 Articolul 4 din această directivă prevede:

„În sensul prezentei directive, certificatul de înmatriculare emis de un stat membru este recunoscut de celelalte state membre pentru identificarea vehiculului în traficul internațional sau pentru reînmatricularea acestuia în alt stat membru."

9 Articolul 8 alineatul (1) din directiva menționată prevede ca statele membre să pună în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a i se conforma până la 1 iunie 2004.

Directiva 2007/46

10 Articolul 1 din Directiva 2007/46, intitulat „Obiect”, prevede:

„Prezenta directivă instituie un cadru armonizat, care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul [Uniunii Europene].

[…]”

11 Articolul 2 din această directivă, referitor la „[d]omeniul de aplicare” al acesteia, prevede la alineatul (1):

„Prezenta directivă se aplică omologării de tip a vehiculelor concepute și construite într-una sau mai multe etape în scopul utilizării rutiere, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate concepute și construite pentru astfel de vehicule.

De asemenea, directiva se aplică omologării individuale a vehiculelor respective.

Prezenta directivă se aplică, de asemenea, pieselor și echipamentelor destinate vehiculelor care fac obiectul prezentei directive.”

12 Articolul 3 din directiva menționată, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentei directive și al actelor de reglementare enumerate în anexa IV, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul lor:

[…]

11. «autovehicul» înseamnă orice vehicul cu motor, complet, completat sau incomplet, care se deplasează prin propriile sale mijloace, având cel puțin patru roți, cu o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h;

12. «remorcă» înseamnă orice vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;

13. «vehicul» înseamnă orice autovehicul sau remorca acestuia, în sensul definiției de la punctele 11 și 12;

[…]

19. «vehicul incomplet» înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă;

20. «vehicul completat» înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă;

21. «vehicul complet» înseamnă orice vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă;

[…]”

13 Articolul 4 alineatul (3) din Directiva 2007/46 este redactat după cum urmează:

„Statele membre înmatriculează sau permit vânzarea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive.

Statele membre nu interzic, limitează sau împiedică înmatricularea, vânzarea, punerea în exploatare sau circulația pe drumuri a vehiculelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate de prezenta directivă, dacă acestea respectă cerințele prezentei directive."

14 Articolul 24 din această directivă, intitulat „Omologările individuale", prevede:

„(1) Statele membre pot acorda o derogare pentru un anumit vehicul, unic sau nu, de la respectarea uneia sau a mai multe dispoziții ale prezentei directive sau a unuia sau a mai multe acte de reglementare enumerate în anexa IV sau anexa XI, cu condiția să impună cerințe alternative.

Se acordă derogare în privința aplicării dispozițiilor menționate la alineatul (1) doar în cazul în care un stat membru are motive întemeiate de a acționa în acest fel.

«Cerințe alternative» înseamnă dispozițiile administrative și cerințele tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță rutieră și protecție a mediului echivalent în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul stabilit în dispozițiile anexei IV sau XI, după caz.

[…]

(6) Valabilitatea unei omologări individuale este limitată la teritoriul statului membru care a acordat omologarea.

În cazul în care un solicitant dorește să vândă, să înmatriculeze sau să pună în exploatare într-un alt stat membru un vehicul căruia i s-a acordat o omologare individuală, statul membru care a acordat omologarea îi furnizează solicitantului, la cerere, o declarație privind dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat.

În ceea ce privește vehiculul căruia i-a fost acordată o omologare individuală de către un stat membru în conformitate cu dispozițiile prezentului articol, celelalte state membre permit vânzarea, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculului, cu excepția cazului în care există motive întemeiate de a considera că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu propriile lor dispoziții.

(7) La solicitarea producătorului sau a proprietarului vehiculului, statele membre acordă o omologare individuală vehiculelor care sunt conforme cu dispozițiile prezentei directive și cu actele de reglementare enumerate în anexa IV sau anexa XI, după caz.

Într-un astfel de caz, statele membre acceptă omologarea individuală și autorizează vânzarea, înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculului.

[…]"

15 Potrivit articolului 26 din directiva menționată, intitulat „Înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor":

„(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 29 și 30, statele membre înmatriculează și permit vânzarea sau punerea în exploatare a vehiculelor numai dacă acestea sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu articolul 18.

În cazul vehiculelor incomplete, statele membre permit vânzarea acestor vehicule, însă pot refuza înmatricularea lor permanentă și punerea în exploatare atât timp cât aceste vehicule rămân incomplete.

[…]”

16 Articolul 48 din Directiva 2007/46, intitulat „Transpunerea”, prevede:

„(1) Statele membre adoptă și publică actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma [modificărilor de fond aduse de] prezent[a] directiv[ă] înainte de 29 aprilie 2009. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre pun în aplicare aceste acte începând cu 29 aprilie 2009.

[…]”

17 Articolul 49 din Directiva 2007/46, intitulat „Abrogarea”, prevede:

„Directiva 70/156/CEE se abrogă de la 29 aprilie 2009, fără să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele pentru transpunerea în dispoziții de drept intern și aplicarea directivelor conținute în partea B a anexei XX.

Referirile la directiva abrogată se interpretează ca referiri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XXI.”

Directiva 2009/40/CE

18 Considerentul (2) al Directivei 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (JO 2009, L 141, p. 12) prevede că, „[î]n cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, circulația rutieră a anumitor vehicule în spațiul comunitar trebuie să se desfășoare în cele mai bune condiții, în ceea ce privește atât siguranța, cât și concurența între operatorii de transport din statele membre”.

19 Articolul 1 din această directivă prevede:

„(1) În fiecare stat membru, autovehiculele înmatriculate în statul respectiv, precum și remorcile și semiremorcile acestora sunt supuse unei inspecții tehnice auto periodice, în conformitate cu prezenta directivă.

(2) Categoriile de vehicule care urmează a fi supuse inspecției tehnice auto, frecvența de efectuare a inspecției tehnice auto și elementele care trebuie controlate sunt enumerate în anexele I și II.”

20 Articolul 3 alineatul (2) din directiva menționată este redactat după cum urmează:

„Fiecare stat membru, pe aceeași bază ca și când ar fi eliberat el însuși dovada, recunoaște dovada eliberată într-un alt stat membru prin care se arată că un autovehicul înmatriculat pe teritoriul acelui stat, împreună cu remorca sau semiremorca sa, au trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conforme cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă.”

21 Articolul 5 litera (a) din aceeași directivă prevede:

„Sub rezerva dispozițiilor din anexele I și II, statele membre pot:

(a) devansa data primei inspecții tehnice auto obligatorii și, acolo unde este cazul, pot impune ca vehiculul să facă obiectul unei inspecții tehnice auto înainte de înmatriculare;”

Dreptul neerlandez

22 Potrivit articolului 52a alineatul 1 din wegenverkeerswet 1994 (Legea din 1994 privind circulația rutieră), „RDW eliberează un certificat de înmatriculare care confirmă înscrierea în registrul înmatriculărilor, cu indicarea numelui titularului certificatului de înmatriculare”.

23 Articolul 25b din kentekenreglement (Regulamentul privind certificatele de înmatriculare) prevede:

„1. Proprietarul sau deținătorul unui vehicul pentru care solicită prima înmatriculare cu indicarea numelui titularului certificatului de înmatriculare și care a fost înmatriculat anterior într-un alt stat membru al Uniunii Europene prezintă partea I din certificatul de înmatriculare eliberat de acest stat membru și, de asemenea, partea a II-a, dacă aceasta a fost eliberată.

2. Se respinge înmatricularea cu indicarea numelui titularului certificatului de înmatriculare prevăzută la alineatul 1 dacă, deși a fost eliberată, partea a II-a a certificatului de înmatriculare lipsește.

3. În cazuri excepționale și prin derogare de la alineatul 2, RDW poate înmatricula un vehicul și poate menționa numele titularului certificatului de înmatriculare, cu condiția ca autoritățile competente din statul membru în care vehiculul era înmatriculat anterior să confirme în scris sau pe cale electronică faptul că solicitantul are dreptul de a înmatricula vehiculul într-un alt stat membru.

4. RDW păstrează timp de șase luni documentele de înmatriculare sau părți ale acestora pe care le-a colectat și informează despre aceasta autoritățile statului membru care au eliberat certificatul de înmatriculare în cele două luni ulterioare datei la care acestea au fost colectate. La cererea acestora, RDW retrimite documentele de înmatriculare colectate autorităților statului membru care au eliberat certificatul de înmatriculare.”

Litigiile principale și întrebările preliminare

24 X și Y, pe de o parte, și Z, pe de altă parte, au depus, fiecare, la 14 ianuarie 2014 și, respectiv, la 10 iunie 2014, o cerere la RDW în vederea înscrierii unui autovehicul în registrul înmatriculărilor neerlandez. Unul dintre aceste vehicule a fost produs în 1950 de Bentley Motors Limited, care i-a aplicat acestuia numărul de identificare (*Vehicle identification number*, denumit în continuare „VIN”) B28J0 și a fost înmatriculat în același an în Anglia. Celălalt vehicul a fost produs în 1938 de Alvis Car and Engineering Company Limited, care i-a aplicat acestui vehicul VIN-ul 14827.

25 Vehiculul cu marca Bentley a fost transformat în mod considerabil în 2013. La 29 octombrie 2013, autoritățile belgiene au eliberat un certificat de înmatriculare privind acest vehicul, care conținea date sumare. Instanța de trimitere precizează că reiese dintr-o inspecție a acestui vehicul, realizată în luna februarie 2014, că acesta era în prezent compus dintr-un șasiu de origine Bentley Mark VI, dintr-un motor de 8 cilindri Rolls Royce și dintr-o nouă caroserie cu un aspect diferit, după modelul unei Bentley Speed Six, și că șasiul și grupul motopropulsor au fost în mare parte păstrate. Având în vedere modificările aduse față de modelul original, RDW a respins prin decizia din 10 februarie 2014 cererea de înscriere în registrul înmatriculărilor depusă de X și de Y.

26 Pe baza unui al doilea certificat de înmatriculare, eliberat de autoritatea belgiană competentă la 19 mai 2014, X și Y au depus, la 4 iunie 2014, o nouă cerere de înmatriculare. Prin scrisoarea din 18 iulie 2014, RDW a anunțat că a fost adresată o solicitare de informații autorităților belgiene. Din răspunsurile la această cerere ar reieși că, în scopul eliberării unui certificat de înmatriculare, autoritățile belgiene ar fi reluat certificatul original englez din anul 1950. Ținând seama de aceste elemente, RDW, prin decizia din 27 august 2014, a respins a doua cerere de înmatriculare.

27 Autovehiculul marca Alvis, pentru care a fost eliberat un certificat de înmatriculare englez la 14 octombrie 2013, pe baza datelor care figurează în documentele de însoțire întocmite de producător, a suferit de asemenea mai multe modificări semnificative. În consecință, în vederea pronunțării cu privire la cererea de înmatriculare depusă de Z, RDW a solicitat informații autorității engleze competente. Aceasta din urmă l-a înștiințat că înmatriculase acest vehicul pe baza datelor care figurau în documentele de însoțire întocmite de producător și pe baza fotografiilor și a informațiilor puse la dispoziție de un club de proprietari de vehicule. În plus, RDW nu a putut obține un răspuns la întrebarea privind datele deținute de Alvis pe baza cărora fusese eliberat certificatul de înmatriculare englez. Prin decizia din 29 septembrie 2014, RDW a respins cererea de înmatriculare a lui Z.

28 RDW a indicat, în deciziile din 10 februarie 2014 și din 29 septembrie 2014, că a respins înmatriculările pentru motivul că vehiculele în cauză, din cauza faptului că nu îndeplinesc cerințele tehnice impuse de Directiva 2007/46, nu reprezintă vehicule nici în sensul articolului 3 din această directivă, nici în sensul articolului 2 litera (a) din Directiva 1999/37, astfel încât această din urmă directivă nu este aplicabilă în speță. În orice caz, în măsura în care aceste vehicule ar intra în domeniul de aplicare al Directivei 1999/37, RDW consideră că certificatele de înmatriculare care au fost deja eliberate pentru vehiculele respective de autoritățile altor state membre nu sunt certificate de înmatriculare armonizate în sensul acestei din urmă directive și, prin urmare, nu trebuie recunoscute pe baza ei. În plus, RDW consideră că aceste certificate nu permit identificarea acestor vehicule. În sfârșit, potrivit RDW, vehiculele vizate, în starea lor actuală, nu ar fi fost niciodată autorizate să circule la data la care au obținut primul certificat de înmatriculare, în anul 1950 și, respectiv, în anul 1938, și nu reiese în mod clar din elementele de care aceasta dispune că aceste vehicule au fost omologate individual în vederea unei asemenea autorizații, după modificarea acestora.

29 X și Y, pe de o parte, și Z, pe de altă parte, au formulat o cale de atac judiciară împotriva deciziilor de respingere a înmatriculării care îi privea. Potrivit instanțelor sesizate în primă instanță, vehiculele în cauză fac parte din domeniul de aplicare al Directivei 1999/37, astfel încât această directivă este aplicabilă, iar vehiculele trebuie identificate pe baza certificatelor de înmatriculare, care constituie certificate armonizate în sensul acestei directive. Astfel, aceste instanțe au considerat că RDW era obligată să îi elibereze un certificat de înmatriculare neerlandez lui X și lui Y și că RDW trebuia să se pronunțe din nou asupra cererii de înmatriculare depuse de Z.

30 RDW a formulat apel împotriva acestor hotărâri la instanța de trimitere. X și Y au formulat de asemenea apel la această instanță împotriva hotărârii care îi privește.

31 Instanța de trimitere arată că litigiul privește aspectul dacă RDW a încălcat articolul 25b din Regulamentul privind certificatele de înmatriculare, astfel cum este interpretat în lumina articolului 4 din Directiva 1999/37, prin faptul că nu a recunoscut, în vederea înmatriculării acestora în Țările de Jos, documentele de înmatriculare eliberate privind vehiculele de marcă Bentley și Alvis, ceea ce implică faptul că trebuie să se stabilească dacă această directivă este aplicabilă. Instanța de trimitere adaugă că, în speță, aceste documente respectă formal modelul prevăzut de această directivă, însă că anumite date obligatorii, care pot fi ușor determinate cu ocazia inspecției vehiculului, nu figurează în acele documente. În sfârșit, instanța menționată ridică problema dacă RDW poate, cu ocazia unei cereri de recunoaștere a certificatului de înmatriculare eliberat de un alt stat membru, să inspecteze vehiculele în cauză în scopul de a verifica dacă acestea îndeplinesc cerințele tehnice prevăzute de Directiva 2007/46.

32 Întrucât a apreciat că soluționarea litigiilor cu care este sesizat și care au fost conexate de acesta impunea interpretarea unor dispoziții din Directiva 1999/37 și din Directiva 2007/46, Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Directiva [1999/37] este aplicabilă autovehiculelor care existau deja înainte de 29 aprilie 2009, data de la care statele membre trebuiau să aplice actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru transpunerea Directivei [2007/46/CE]?

2) Un autovehicul care este alcătuit, pe de o parte, din componente esențiale care au fost produse anterior aplicării Directivei 2007/46 și, pe de altă parte, din componente esențiale care au fost adăugate abia ulterior aplicării acestei directive este un autovehicul care exista deja înainte de aplicarea directivei ori un asemenea autovehicul trebuie considerat ca fiind construit abia după aplicarea directivei?

3) Având în vedere articolul 3 alineatul (2) din Directiva 1999/37, obligația de recunoaștere în sensul articolului 4 din această directivă este valabilă în mod absolut dacă în certificatul de înmatriculare nu au fost înscrise date la anumite coduri comunitare (care trebuie indicate în mod imperativ conform anexelor la directivă), în măsura în care aceste date pot fi ușor determinate?

4) Un stat membru poate, conform articolului 4 din Directiva 1999/37, să recunoască un certificat de înmatriculare al unui alt stat membru, însă să supună totuși vehiculul unei inspecții tehnice în sensul articolului 24 alineatul (6) din Directiva 2007/46, iar dacă vehiculul nu corespunde cerințelor tehnice ale statului membru, să respingă astfel emiterea certificatului de înmatriculare?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

33 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă articolul 2 litera (a) din Directiva 1999/37 coroborat cu articolul 3 punctele 11 și 13 din Directiva 2007/46 trebuie interpretat în sensul că Directiva 1999/37 este aplicabilă documentelor eliberate de statele membre la momentul înmatriculării vehiculelor construite înainte de 29 aprilie 2009, data expirării termenului de transpunere a Directivei 2007/46.

34 În temeiul articolului 2 litera (a) din Directiva 1999/37, un vehicul înseamnă, în sensul acestei directive, orice vehicul care este definit conform articolului 2 din Directiva 70/156.

35 Rezultă că, de la data adoptării sale, Directiva 1999/37 avea vocația de a se aplica vehiculelor introduse pe piață anterior datei de 29 aprilie 2009.

36 Această constatare este susținută de articolul 3 alineatul (2) din Directiva 1999/37, în temeiul căruia, atunci când se emite un certificat de înmatriculare nou pentru un vehicul înmatriculat anterior punerii în aplicare a acestei directive, statele membre folosesc modelul de certificare definit în această directivă și pot limita specificațiile cuprinse în acesta la datele solicitate care sunt disponibile.

37 Această dispoziție constituie astfel o regulă specifică vehiculelor care au fost înmatriculate anterior punerii în aplicare a Directivei 1999/37, a cărei dată limită de transpunere, prevăzută la articolul 8 din această directivă, a fost stabilită la 1 iunie 2004.

38 Constatarea menționată este susținută de asemenea de obiectivul urmărit de Directiva 1999/37 care constă în facilitarea, astfel cum reiese din considerentul (6), prin intermediul armonizării certificatului de înmatriculare, a reînscrierii în trafic a vehiculelor care au fost înmatriculate în prealabil într-un alt stat membru. Astfel, excluderea documentelor de înmatriculare a vehiculelor construite înainte de 29 aprilie 2009 eliberate de statele membre din domeniul de aplicare al acestei directive ar fi contrară acestui obiectiv.

39 Simpla împrejurare că Directiva 70/156 a fost abrogată, cu efect de la 29 aprilie 2009, de Directiva 2007/46, al cărei articol 49 prevede că trimiterile la directiva abrogată menționată se interpretează ca trimiteri la Directiva 2007/46 și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență care figurează la anexa XXI la aceasta, nu poate modifica o astfel de constatare.

40 Cu siguranță, reiese din această anexă XXI că trimiterile la articolul 2 din Directiva 70/156 trebuie interpretate ca trimiteri la articolul 3 din Directiva 2007/46. De asemenea, este adevărat că, în temeiul punctului 11 din articolul 3 coroborat cu punctul 13 din acesta, un autovehicul este fie complet, fie completat, fie incomplet și că, în temeiul punctelor 19-21 din articolul 3 menționat, vehiculul incomplet trebuie finalizat în conformitate cu cerințele tehnice impuse de Directiva 2007/46, în timp ce vehiculele complete și completate îndeplinesc astfel de cerințe.

41 Cu toate acestea, trimiterea realizată astfel la articolul 3 din Directiva 2007/46 în vederea definirii termenului „vehicul” nu poate fi interpretată în sensul că impune respectarea cerințelor tehnice menționate pentru vehiculele înscrise în trafic înainte de 29 aprilie 2009.

42 Astfel, este necesar să se arate, precum a arătat Comisia, că asemenea cerințe tehnice nu au vocația de a se aplica, în temeiul articolului 1 din Directiva 2007/46, decât la momentul omologării, începând de la 29 aprilie 2009, a vehiculelor noi.

43 Așadar, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 2 litera (a) din Directiva 1999/37 coroborat cu articolul 3 punctele 11 și 13 din Directiva 2007/46 trebuie interpretat în sensul că Directiva 1999/37 este aplicabilă documentelor eliberate de statele membre la momentul înmatriculării vehiculelor construite înainte de 29 aprilie 2009, data expirării termenului de transpunere a Directivei 2007/46.

Cu privire la a doua întrebare

44 Ținând seama de răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare.

Cu privire la a treia întrebare

45 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 4 din Directiva 1999/37 coroborat cu articolul 3 alineatul (2) din această directivă trebuie interpretat în sensul că autoritățile statului membru în care este solicitată o reînmatriculare a unui vehicul de ocazie au dreptul de a refuza recunoașterea certificatului de înmatriculare emis de statul membru în care vehiculul a fost înmatriculat anterior, pentru motivul că anumite date obligatorii din certificate lipsesc, însă pot fi ușor determinate.

46 Mai întâi, reiese din textul însuși al articolului 4 din Directiva 1999/37, care prevede că un certificat de înmatriculare eliberat de un stat membru în conformitate cu modelul care figurează în anexa la această directivă trebuie să fie recunoscut de celelalte state membre în vederea reînmatriculării vehiculului în aceste state, că această dispoziție nu lasă nicio marjă de apreciere statelor membre în ceea ce privește respectarea principiului recunoașterii certificatelor de înmatriculare ale vehiculelor (Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punctul 73).

47 Curtea a decis că Directiva 1999/37 nu permite statelor membre să pretindă un alt document decât certificatul de înmatriculare cu ocazia înmatriculării unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru (Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punctul 79).

48 Curtea a considerat, cu toate acestea, că un stat membru avea dreptul, înainte de înmatricularea unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru, să procedeze la identificarea acestui vehicul și să solicite, în acest scop, prezentarea acestuia, care implica o examinare fizică, în vederea verificării dacă vehiculul respectiv este efectiv prezent pe teritoriul său și dacă acesta corespunde datelor menționate în certificatul de înmatriculare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, C-297/05, EU:C:2007:531, punctele 54, 55 și 57-63).

49 O asemenea prezentare a fost calificată de Curte drept o simplă formalitate administrativă, care nu introduce nicio inspecție suplimentară, ci este inerentă procesării înseși a cererii de înmatriculare, precum și derulării procedurii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, C-297/05, EU:C:2007:531, punctul 58).

50 În ceea ce privește obiectivele Directivei 1999/37, trebuie amintit că această directivă urmărește să contribuie la libera circulație pe căile rutiere de pe teritoriul altor state membre, prevăzând drept condiție necesară pentru înmatricularea unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru un document care să certifice acea înmatriculare și caracteristicile tehnice ale vehiculului, în scopul de a facilita reînscrierea în trafic a vehiculelor și de a contribui la funcționarea corespunzătoare a pieței interne (Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punctul 74).

51 În plus, potrivit considerentului (4) al directivei menționate, conținutul unui certificat de înmatriculare trebuie să ofere posibilitatea verificării faptului că posesorul unui permis de conducere conduce doar acele categorii de vehicule pentru care este autorizat, o asemenea verificare contribuind la îmbunătățirea siguranței rutiere.

52 În această privință, certificatul de înmatriculare eliberat anterior de un stat membru trebuie să permită identificarea vehiculului vizat, fiind necesar ca acesta să corespundă datelor menționate în acest certificat în vederea reînmatriculării sale într-un alt stat membru (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, C-297/05, EU:C:2007:531, punctele 54-56), pentru a se asigura respectarea cerințelor de siguranță rutieră.

53 Este necesar să se adauge că, potrivit articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/37, în cazul în care este eliberat un certificat de înmatriculare nou pentru un vehicul înmatriculat anterior punerii în aplicare a acestei directive, intervenită la 1 iunie 2004, astfel cum este cazul în litigiile principale, statele membre pot limita specificațiile cuprinse în acesta la datele solicitate care sunt disponibile.

54 Astfel cum a arătat avocatul general la punctul 67 din concluzii, utilizarea de către statele membre a unei asemenea excepții nu înseamnă că certificatul de înmatriculare respectiv nu ar mai trebui recunoscut ulterior.

55 Cu toate acestea, în măsura în care din cererea de decizie preliminară reiese că, cel puțin, anumite date care lipsesc în certificatele de înmatriculare în discuție în litigiile principale, precum numărul locurilor, care sunt obligatorii, pot fi ușor determinate, aceste date trebuie considerate ca fiind disponibile la momentul întocmirii acestor certificate. În plus, întrucât vehiculele în discuție în litigiile principale au suferit modificări considerabile, anumite caracteristici tehnice importante nu figurau în aceste certificate de înmatriculare și RDW a considerat că nu era în măsură să identifice aceste vehicule.

56 În această privință, trebuie arătat că, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 48 din prezenta hotărâre, datele menționate în certificatul de înmatriculare eliberat anterior punerii în aplicare a directivei menționate trebuie să corespundă vehiculului descris în acest certificat și trebuie să permită identificarea vehiculului în cauză, pe baza unei simple examinări care nu implică nicio inspecție suplimentară, precum cea vizată la punctele 48 și 49 din prezenta hotărâre.

57 Atunci când nu există un asemenea caz, autoritățile statului membru în care este solicitată reînmatricularea unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru au dreptul să refuze recunoașterea unui asemenea certificat.

58 În ceea ce privește situațiile în discuție în litigiile principale, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica nu numai că datele înscrise în certificatele în discuție în litigiile principale corespund vehiculelor pe care le descriu, ci și că acestea permit identificarea lor.

59 Având în vedere ceea ce precedă, este necesar să se răspundă la a treia întrebare că articolul 4 din Directiva 1999/37 coroborat cu articolul 3 alineatul (2) din această directivă trebuie interpretat în sensul că autoritățile statului membru în care este solicitată reînmatricularea unui vehicul de ocazie au dreptul să refuze recunoașterea certificatului de înmatriculare emis de statul membru în care acest vehicul a fost înmatriculat anterior, atunci când anumite date obligatorii lipsesc, când datele menționate în acesta nu corespund vehiculului respectiv și când certificatul nu permite identificarea acestui vehicul.

Cu privire la a patra întrebare

60 Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 24 alineatul (6) din Directiva 2007/46 trebuie interpretat în sensul că permite ca un vehicul înmatriculat într-un stat membru să fie supus unei inspecții tehnice atunci când acesta este prezentat în vederea unei reînmatriculări într-un alt stat membru.

61 Astfel cum s-a arătat la punctul 42 din prezenta hotărâre, Directiva 2007/46, inclusiv articolul 24 din aceasta, vizează numai vehiculele noi.

62 Or, vehiculele în discuție în litigiile principale sunt vehicule de ocazie, produse în anul 1950 și, respectiv, în anul 1938.

63 Astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, problema dacă vehiculele au fost sau nu au fost modificate într-un asemenea mod, după anul fabricării lor, încât trebuie asimilate unor vehicule noi, care implică o eventuală omologare individuală a acestora, nu se ridică în litigiile principale, deoarece nu se contestă că vehiculele menționate nu au suferit nicio modificare substanțială între datele certificatelor de înmatriculare și datele cererilor de înscriere în registrul înmatriculărilor neerlandez.

64 În aceste condiții, astfel de vehicule nu pot fi considerate vehicule noi, în sensul Directivei 2007/46, astfel încât articolul 24 alineatul (6) din directiva menționată nu li se poate aplica.

65 Cu toate acestea, împrejurarea că, pe plan formal, o instanță națională a formulat cererea sa de decizie preliminară făcând trimitere la anumite dispoziții ale dreptului Uniunii nu împiedică Curtea să furnizeze acestei instanțe toate elementele de interpretare care pot fi utile pentru soluționarea cauzei cu care este sesizată, indiferent dacă respectiva instanță s-a referit sau nu s-a referit la acestea în enunțul întrebărilor sale. În această privință, revine Curții sarcina de a extrage din ansamblul elementelor furnizate de instanța națională și mai ales din motivarea deciziei de trimitere elementele de drept al Uniunii care necesită o interpretare, având în vedere obiectul litigiului (Hotărârea din 29 septembrie 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, punctul 43 și jurisprudența citată).

66 În speță, reiese din decizia de trimitere că RDW a constatat că vehiculele în discuție în litigiile principale suferiseră transformări importante de la data primei lor înscrieri în trafic și că certificatele prezentate cuprindeau anumite omisiuni. Or, astfel cum a arătat Comisia, deși asemenea constatări ridicau îndoieli cu privire la siguranța rutieră a vehiculelor respective, aspect care trebuie verificat de instanța de trimitere, situația în discuție în litigiile principale ar putea intra în domeniul de aplicare al Directivei 2009/40.

67 În această privință, articolul 3 alineatul (2) din această directivă menționează că fiecare stat membru, pe aceeași bază ca și când ar fi eliberat el însuși dovada, recunoaște dovada eliberată într-un alt stat membru, prin care se arată că un autovehicul înmatriculat pe teritoriul acelui stat a trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conform cel puțin cu dispozițiile prevăzute de directiva menționată. În schimb, articolul 5 litera (a) din directiva menționată prevede în mod expres că statele membre pot devansa data primei inspecții tehnice auto obligatorii și, acolo unde este cazul, pot impune ca vehiculul să facă obiectul unei inspecții tehnice auto înainte de înmatriculare.

68 Astfel cum reiese din jurisprudența Curții, statele membre sunt în principiu obligate să ia în considerare în mod corespunzător, pentru vehiculele care au fost înmatriculate anterior în alte state membre, rezultatele inspecțiilor tehnice efectuate în aceste din urmă state membre, iar inspecția tehnică nu ar trebui impusă în mod general și sistematic pentru aceste vehicule (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 iunie 2008, Comisia/Polonia, C-170/07, nepublicată, EU:C:2008:322, punctele 39 și 44, precum și Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punctul 62). Cu toate acestea, având în vedere importanța obiectivului care constă în asigurarea siguranței circulației rutiere în cadrul Uniunii pe care îl urmărește Directiva 2009/40, astfel cum reiese din considerentul (2) al acesteia, un stat membru are dreptul să supună un vehicul importat unei inspecții prealabile înmatriculării sale în acest stat dacă există, în pofida luării în considerare a rezultatelor inspecțiilor tehnice efectuate într-un alt stat membru, indicii concrete în sensul că vehiculul respectiv prezintă în mod efectiv un risc pentru siguranța rutieră (a se vedea în cest sens Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punctele 59-61).

69 În consecință, este necesar să se răspundă la a patra întrebare că articolul 24 alineatul (6) din Directiva 2007/46 trebuie interpretat în sensul că regimul pe care îl prevede nu se aplică unui vehicul de ocazie care a fost deja înmatriculat într-un stat membru atunci când acesta este prezentat, în temeiul articolului 4 din Directiva 1999/37, în vederea reînmatriculării sale la autoritatea unui alt stat membru competentă în materie. Cu toate acestea, dacă există indicii că acest vehicul prezintă un risc pentru siguranța rutieră, această autoritate poate, în temeiul articolului 5 litera (a) din Directiva 2009/40, să solicite ca vehiculul respectiv să fie supus unei inspecții prealabile înmatriculării sale.

Cu privire la cheltuielile de judecată

70 Întrucât, în privința părților din litigiile principale, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

1) Articolul 2 litera (a) din Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule coroborat cu articolul 3 punctele 11 și 13 din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective trebuie

interpretat în sensul că Directiva 1999/37 este aplicabilă documentelor eliberate de statele membre la momentul înmatriculării vehiculelor construite înainte de 29 aprilie 2009, data expirării termenului de transpunere a Directivei 2007/46.

2) **Articolul 4 din Directiva 1999/37 coroborat cu articolul 3 alineatul (2) de această directivă trebuie interpretat în sensul că autoritățile statului membru în care este solicitată reînmatricularea unui vehicul de ocazie au dreptul să refuze recunoașterea certificatului de înmatriculare emis de statul membru în care acest vehicul a fost înmatriculat anterior, atunci când anumite date obligatorii lipsesc, când datele menționate în acesta nu corespund vehiculului respectiv și când certificatul nu permite identificarea acestui vehicul.**

3) **Articolul 24 alineatul (6) din Directiva 2007/46 trebuie interpretat în sensul că regimul pe care îl prevede nu se aplică unui vehicul de ocazie care a fost deja înmatriculat într-un stat membru atunci când acesta este prezentat, în temeiul articolului 4 din Directiva 1999/37, în vederea reînmatriculării sale la autoritatea unui alt stat membru competentă în materie. Cu toate acestea, dacă există indicii că acest vehicul prezintă un risc pentru siguranța rutieră, această autoritate poate, în temeiul articolului 5 litera (a) din Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, să solicite ca vehiculul respectiv să fie supus unei inspecții prealabile înmatriculării sale.**

Semnături