NILS WAHL
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2018. szeptember 20.[1]

C-326/17. sz. ügy

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)
X és Y
az eljárásban részt vevő másik fél:
Z

(a Raad van State [államtanács, Hollandia] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„1999/37/EK irányelv – Az irányelv végrehajtása előtt először nyilvántartásba vett járművekre kiállított forgalmi engedély – Lényeges pontatlanságok és hiányosságok forgalmi engedélyekben – Kölcsönös elismerés – 2007/46/EK irányelv – Járművek műszaki jellemzőinek jóváhagyása – A műszaki követelmények uniós harmonizációja előtti járművek – A jármű műszaki jellemzőit érintő módosítások”

1. 1908-ban Henry Ford forradalmasította a világgazdaságot, amikor az ügyfelek részére egyedileg épített autók egyéni összeszereléséről áttért a szabványosított modellek gépsorokon történő tömegtermelésére. A méretgazdaságosság és a gyártási folyamatok egyszerűsítése drasztikusan csökkentette a híres T-modell előállítási költségeit, és ezzel az akkor luxusterméknek számító autó árucikké vált.

2. Az ilyen szabványosítás az egyszerűsített szabályozói felügyeletet is lehetővé teszi. A közúti közlekedésbiztonság és a környezetvédelem biztosítása érdekében a tagállamok előírják, hogy a gépjárműveknek minimális műszaki követelményeknek kell megfelelniük. A szabványosított gépjárművek egységes jellemzői folytán elegendő minden egyes típus egyetlen modelljének műszaki jellemzőit tesztelni, hogy meg lehessen győződni arról, hogy az ahhoz a típushoz tartozó valamennyi gépjármű megfelel a műszaki követelményeknek (a továbbiakban: típusjóváhagyás). Az Európai Unióban ezt a szabályozói jóváhagyást az uniós jogszabályok által harmonizált műszaki követelményekre hivatkozással adják meg.

3. A gépjárművek szabványosítása emellett azt is lehetővé teszi, hogy az említett gépjárművek az Európai Unión belül szabadon mozogjanak. Amíg egy adott gépjármű megfelel az Unió által jóváhagyott típusnak, egy másik tagállamban történő ismételt nyilvántartásba vétel esetén nem kell kétségbe vonni, hogy megfelel a műszaki követelményeknek. Jelen ügyben a Bíróságot arra kérik, hogy döntsön abban a kérdésben, hogy a fentiek igazak-e abban az esetben is, ha egy adott gépjármű nem felel meg valamely uniós szinten jóváhagyott típusnak.

1 Eredeti nyelv: angol.

I. Jogi háttér

A. Az uniós jog

1. A nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv

4. A járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelv[2] (a továbbiakban: nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv) 1. cikke a következőket írja elő:

„Ezt az irányelvet a tagállamokban a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódóan kiadott okmányokra kell alkalmazni.”

5. A nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 2. cikkével összhangban:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

a) a »jármű« az a jármű, amelyet a tagállamok gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 2. cikke, és a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról szóló, 1992. június 30-i 92/61/EGK tanácsi irányelv 1. cikke meghatároz;

b) a »nyilvántartásba vétel« egy járműnek a közúti közlekedésben való részvétel céljára történő forgalomba helyezésének hatósági engedélyezése, beleértve a jármű azonosítását és egy rendszám néven ismert sorszám kiadását;

c) a »forgalmi engedély« az az okmány, amely bizonyítja, hogy a járművet egy tagállamban nyilvántartásba vették;

[…]”

6. A nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 3. cikke a következőket írja elő:

„(1) A tagállamok azokra a járművekre adnak ki forgalmi engedélyt, amelyek nyilvántartásba vétele a nemzeti jogszabályok alapján kötelező. […]

(2) Ha új forgalmi engedélyt adnak ki egy olyan járműre, amelyet már ennek az irányelvnek a bevezetése előtt nyilvántartásba vettek, a tagállamok az ebben az irányelvben meghatározott engedélymintát használják, és a benne szereplő részletek közül azokra szorítkozhatnak, amelyekre a megkívánt adatok rendelkezésre állnak.

[…]”

7. A nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikke a következőket írja elő:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában az egyik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt a többi tagállam elismeri a nemzetközi közlekedésben részt vevő jármű azonosításához vagy a járműnek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vételéhez.”

2 HL 1999. L 138., 57. o.; magyar nyelvű különkiadás: 7. fejezet, 4. kötet, 351. o.

8. A nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 9. cikke a következőket írja elő:

„A tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában. Két- és többoldalú szinten cserélhetik ki információikat különösen abból a célból, hogy még mielőtt a jármű bármilyen nyilvántartásba vétele megtörténne, szükség esetén tisztázzák a jármű jogi helyzetét abban a tagállamban, ahol azt előzőleg nyilvántartásba vették. […]”

2. A keretirányelv

9. A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[3] (a továbbiakban: keretirányelv) 1. cikke a következőket írja elő:

„Ez az irányelv egy olyan harmonizált keretet hoz létre, amely a hatálya alá tartozó valamennyi új járműnek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmaz a Közösségen belül történő nyilvántartásba vételük, értékesítésük és forgalomba helyezésük megkönnyítése érdekében.

[…]

A járművek felépítésére és működésére vonatkozó konkrét műszaki követelményeket ezen irányelv alkalmazása során szabályozási aktusokban kell meghatározni, amelyek teljes körű felsorolását ezen irányelv IV. melléklete tartalmazza.”

10. A keretirányelv 2. cikke előírja:

„(1) Ezt az irányelvet a közúti forgalomban való részvételre egy vagy több lépcsőben tervezett és gyártott járművek, valamint az ilyen járművekhez tervezett és gyártott rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek típusjóváhagyására kell alkalmazni.

Az irányelvet az ilyen járművek egyedi jóváhagyására is alkalmazni kell.

[…]”

11. A keretirányelv 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ezen irányelv és a IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok alkalmazásában, kivéve ha ezek másképp rendelkeznek:

[…]

11. »gépjármű«: olyan motorral hajtott, önállóan mozgásképes, legalább négykerekű, teljes, befejezett vagy nem teljes jármű, melynek legnagyobb tervezett sebessége meghaladja a 25 km/órát;”

3 HL 2007. L 263., 1. o. Ezt az irányelvet a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 151., 1. o.) hatályon kívül helyezte és annak helyébe lépett.

12. A keretirányelv 4. cikkének (3)bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket és önálló műszaki egységeket veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

A tagállamok nem tiltják meg, korlátozzák vagy akadályozzák a járművek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek nyilvántartásba vételét, értékesítését, forgalomba helyezését és közúti forgalomban való használatát az ezen irányelv által szabályozott szerkezeti vagy működési kérdésekkel kapcsolatos okokból, amennyiben azok megfelelnek az irányelv követelményeinek.”

13. A keretirányelv 24. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A tagállamok mentességet biztosíthatnak valamely konkrét – adott esetben egyedi – jármű számára ezen irányelv, vagy a IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok egy vagy több rendelkezésének teljesítése alól, feltéve hogy alternatív követelményeket támasztanak.

Az első albekezdésben említett rendelkezések alkalmazásától a tagállamok csak kellően indokolt esetben tekintenek el.

[…]

(6) Az egyedi jóváhagyás érvényessége a jóváhagyást megadó tagállam területére korlátozódik.

Amennyiben egy kérelmező egy másik tagállamban kíván értékesíteni, nyilvántartásba jegyeztetni vagy forgalomba helyezni egy egyedi jóváhagyással bíró járművet, kérelmére a jóváhagyást megítélő tagállam a rendelkezésére bocsát egy, a jármű jóváhagyásának alapjául szolgáló műszaki követelményeket ismertető nyilatkozatot.

Amennyiben egy jármű tekintetében valamely tagállam e cikk rendelkezéseinek megfelelően egyedi jóváhagyást ítél meg, a többi tagállam engedélyezi a jármű értékesítését, nyilvántartásba vételét vagy forgalomba helyezését, kivéve ha megalapozott indokok alapján feltételezhető, hogy a jármű jóváhagyásának alapjául szolgáló műszaki előírások a sajátjaival nem egyenértékűek.”

14. A keretirányelv 48. cikke előírja, hogy az irányelv szabályait 2009. április 29. előtt át kell ültetni a nemzeti jogba. Az említett irányelv 49. cikke hatályon kívül helyezi ugyanezen időponttól kezdődően a tagállamok gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvet [4] és előírja, hogy a hatályon kívül helyezett irányelvre való hivatkozásokat a keretirányelvre való hivatkozásként kell értelmezni.

3. A 2009/40 irányelv

15. A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló, 2009. május 6-i 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [5] előírja, hogy a gépjárműveken kötelező időszaki műszaki vizsgálatot végezni.

4 HL 1970. L 42., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 44. o.

5 HL 2009. L 141., 12. o. Ezt az irányelvet a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 2014/45/EU európai parlamenti és tanács irányelv (HL 2014. L 127., 51. o.) hatályon kívül helyezte és annak helyébe lépett. A 2014/45 irányelv 5. cikke lényegében a 2009/40 irányelv 5. cikkének helyébe lépett.

16. A 2009/40 irányelv 5. cikke a következőket írja elő:

„Az I. és II. mellékletben foglalt előírások ellenére a tagállamok:

a) az első kötelező időszakos műszaki vizsgálat időpontját előbbre hozhatják, és adott esetben előírhatják a jármű nyilvántartásba vétel előtti vizsgálatát;

[…]”

B. A holland jog

17. Az 1994. október 6-i Kentekenreglement[6] (nyilvántartásba vételről szóló rendelet) 25b. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a Hollandiában történő nyilvántartásba vételhez be kell mutatni a valamely másik államban korábban kiállított forgalmi engedélyt.

II. A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

18. Jelen ügy egy olyan jogvitában merül fel, amely két gépjármű hollandiai nyilvántartásba vételére vonatkozik.

19. Az autókat, egy B28J0 forgalmi rendszámú (a továbbiakban: rendszámú) Bentley-t és egy 14827 rendszámú Alvist 1950-ben, illetve 1938-ban gyártották az Egyesült Királyságban. A gyártók elkészítették a kísérő dokumentációt, amelyben megállapították a műszaki adatokat.

20. Mielőtt az Egyesült Királyságban 1971-ben létrejött volna a központi nyilvántartó hatóság, a szóban forgó autókat helyi nyilvántartó hivatalokban vették nyilvántartásba, amelyek a nyilvántartásba vétel bizonyítékaként hagyományos naplókivonatot adtak ki. E naplókivonatok és az autótulajdonos-klubok nyilatkozatai alapján vette fel az Egyesült Királyság nyilvántartó hatósága a központi nyilvántartásba 1988-ban a Bentley-t, 2011-ben pedig az Alvist. Az Egyesült Királyság hatósága nem tudja megerősíteni, hogy akkoriban hogy nézett ki a két jármű, mivel a bejegyzéseket anélkül vezették át a helyi nyilvántartásból a központi nyilvántartásba, hogy a járműveket megvizsgálták volna.

21. 2009 és 2013 között mindkét jármű változtatásokon ment át, amely a tengelytáv megrövidítésével, valamint motor- és karosszériacserével járt. E módosításokat követően 2013-ban a belga, valamint az egyesült királysági nyilvántartó hatóság forgalmi engedélyt állított ki. Ezekben a forgalmi engedélyekben az eredeti gyártók által készített dokumentációban meghatározott műszaki adatok szerepeltek.

22. X és Y 2014. január 14-én a Bentley bemutatása mellett kérte a holland nemzeti járműnyilvántartótól a jármű nyilvántartásba vételét. A rendőrségi vizsgálatból kiderült, hogy az eredeti modellen módosításokat hajtottak végre, többek között a lökettérfogat is eltérő volt. 2014. február 10-i határozatával a Directie van Dienst Wegverkeer (a közúti közlekedési szolgálat igazgatósága, a továbbiakban: RDW) elutasította a kérelmet. 2014. június 4-én X és Y újból kérte a jármű nyilvántartásba vételét egy második belga forgalmi engedély alapján, amelyet a belga nyilvántartó hatóság 2014. május 19-én állított ki. E második forgalmi engedélyben az új lökettérfogat szerepelt. 2014. július 18-i levelében az RDW azt közölte a 2014. június 4-i második kérelemmel kapcsolatban, hogy a jármű ügyében tájékoztatást kért a belga nyilvántartó hatóságtól. Ez utóbbi azt válaszolta, hogy a forgalmi engedélyt az eredeti járműre állították ki. 2014. augusztus 27-i határozatával az RDW elutasította a 2014. június 4-i második nyilvántartásba vételi kérelmet.

6 Stb. 1994., 760. sz.

23. Z az Alvis bemutatása mellett 2014. június 10-én kérte a jármű nyilvántartásba vételét. A rendőrségi járműátvizsgálási jegyzőkönyvből kiderült, hogy a járművön módosításokat hajtottak végre, ami miatt az RDW magyarázatot kért az Egyesült Királyság nyilvántartó hatóságától. Ez utóbbi azt állította, hogy a járművet „jóhiszeműen” vette nyilvántartásba a gyártó által készített kísérő dokumentációban szereplő adatok, valamint az autótulajdonos-klubtól kapott fényképek és információ alapján. Az RDW ezenkívül az egyesült királysági forgalmi engedélyben szereplő járműre vonatkozó adatokat is meg kívánta szerezni. Az egyesült királysági nyilvántartó hatóság azonban e kérést nem tudta teljesíteni, mivel nem vizsgálta meg a járművet. 2014. szeptember 29-i határozatával az RDW elutasította a nyilvántartásba vételi kérelmet.

24. Az RDW mindkét esetben az alábbi okokból utasította el a kérelmeket. Először is, az RDW azon a véleményen van, hogy mivel a járművek nem feleltek meg a keretirányelvben meghatározott műszaki követelményeknek, a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv alkalmazásában nem minősülnek „járműnek”. Ha a járművek a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv hatálya alá tartoznak, az RDW azon a véleményen van, hogy a forgalmi engedély nem harmonizált dokumentum, ezért az említett irányelv alapján nem kell kölcsönösen elismerni. Amennyiben a forgalmi engedély az említett irányelv hatálya alá tartozik, az RDW úgy véli, hogy a járműveket nem lehet e forgalmi engedélyek alapján azonosítani, a dokumentumokban szereplő pontatlanságok miatt. Végezetül az RDW álláspontja szerint a járművek műszaki jellemzőit jelen állapotukban nem hagyhatták jóvá, és nem egyértelmű, hogy a járműveket a módosítást követően egyedileg jóváhagyták-e.

25. A nyilvántartásba vétel megtagadásáról szóló határozatok ellen két különböző bíróság előtt jogorvoslattal éltek. E bíróságok szerint a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv alkalmazandó, a járműveket a forgalmi engedélyek alapján kell azonosítani és a forgalmi engedélyek az említett irányelv alkalmazásában harmonizált engedélyeknek minősülnek. Következésképpen egyfelől a Rechtbank Den Haag (hágai bíróság, Hollandia) 2015. június 25-i ítéletével úgy határozott, hogy az RDW köteles forgalmi engedélyt kiállítani a Bentley részére. Másfelől 2015. június 23-án a Rechtbank Gelderland (gelderlandi bíróság, Hollandia) utasította az RDW-t, hogy végezze el ismét az Alvis nyilvántartásba vételének értékelését.

26. Az RDW az említett két ítélettel szemben jogorvoslatot kért a Raad van State (államtanács) előtt, amely a két ügy egyesítése mellett döntött. A Raad van State (államtanács), mivel kétségei voltak a releváns uniós jogi rendelkezések helyes értelmezését illetően, úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Alkalmazható-e a [nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv] olyan gépjárművekre, amelyeket már 2009. április 29., tehát azon időpont előtt legyártottak, amelytől a tagállamok kötelesek alkalmazni a [keretirányelvet] átültető törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket?

2) A [keretirányelv] alkalmazandóságának időpontja előtt legyártott gépjárműnek minősül-e az olyan gépjármű, amelyet egyrészt az irányelv alkalmazásának időpontja előtt gyártott lényeges összetevőkből, másrészt pedig csak az említett irányelv alkalmazandóságának időpontja után felszerelt lényeges összetevőkből állítottak össze, vagy az ilyen gépjármű az irányelv alkalmazandóságának időpontja után gyártottnak minősül?

3) Korlátlanul alkalmazandó-e a [nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv] 3. cikkének (2) bekezdése alapján az ezen irányelv 4. cikke szerinti nyilvántartásba vételi követelmény, ha a forgalmi engedélyben bizonyos (az irányelv mellékletei alapján kötelezően feltüntetendő) közösségi kódoknál nem tüntettek fel adatokat, amennyiben ezen adatok könnyen megállapíthatók?

4) Lehetővé teszi-e a [nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv] 4. cikke, hogy valamely másik tagállam forgalmi engedélyének elismerése mellett a járművet mégis a [keretirányelv] 24. cikkének (6) bekezdése szerinti műszaki vizsgálatnak vessék alá, és ha a jármű nem felel meg a tagállam műszaki előírásainak, ehhez a forgalmi engedély kiállítása megtagadásának következményét kapcsolják?"

27. Az RDW, X és Y, valamint Z, továbbá az olasz, a holland és a norvég kormány, valamint az Európai Bizottság írásbeli észrevételt terjesztett elő. A 2018. június 7-én tartott tárgyaláson a RDW, X és Y, valamint Z, továbbá a holland kormány, valamint a Bizottság is előadta szóbeli észrevételeit.

III. Elemzés

28. Jelen ügyben a Bíróságnak azt kell tisztáznia, hogy a tagállamok uniós jogi szempontból milyen mértékben kötelesek kölcsönösen elismerni azon járművek forgalmi engedélyét, amelyek nem felelnek meg valamely uniós szinten jóváhagyott típusnak. Mielőtt a feltett kérdésekkel foglalkoznék, először is röviden felvázolom a járműnyilvántartás terén hozott másodlagos uniós jogszabályok céljait és elveit.

A. Előzetes megjegyzések

29. Valamely járműnek ahhoz, hogy forgalomba lehessen hozni, három különböző feltételnek kell megfelelnie: a jármű műszaki jellemzői jóvá legyenek hagyva, a jármű nyilvántartásba legyen véve, valamint a jármű műszakilag alkalmas legyen a közúti közlekedésre. E feltételek a közúti közlekedésbiztonság magas szintjének biztosítását szolgálják.

30. Mielőtt ezen a területen uniós intézkedések elfogadására került sor, a jóváhagyáshoz szükséges műszaki követelmények, a nyilvántartásba vétel és az időszaki műszaki vizsgálat nemzeti eljárásai, valamint az említett követelményeknek való megfelelést tanúsítása végett kiállított nemzeti okmányok tagállamonként jelentősen eltértek egymástól.[7] Ez hátrányosan érintette a járművek és tulajdonosaik szabad mozgását. Az említett – jellegüknél fogva mobil – áruk szabad mozgásának lehetővé tétele érdekében az Európai Unió úgy döntött, hogy ezen a területen másodlagos jogszabályokat fogad el.

31. Először is, a műszaki jellemzők jóváhagyása biztosítja, hogy a járművek az első forgalomba helyezést megelőzően teljesítenek bizonyos minimális biztonsági és környezetvédelmi követelményeket. Mivel a legtöbb jármű megfelel valamely járműtípusnak, a jóváhagyást jellemzően típusjóváhagyás révén adják meg.

32. A keretirányelv az új járművekre egy egységes típusjóváhagyási eljárást határoz meg (a továbbiakban: uniós típusjóváhagyás). A járműtípusoknak ahhoz, hogy megszerezzék a jóváhagyást, meg kell felelniük az összeállításukra vonatkozó műszaki követelményeknek. E minimumkövetelmények az irányelv IV. mellékletében felsorolt rendeleti jellegű jogi aktusokban vannak meghatározva és teljeskörűen harmonizálva vannak.

33. A keretirányelv 4. cikke (3) bekezdésének második albekezdéséből következik, hogy a tagállamok nem tilthatják meg, korlátozhatják vagy akadályozhatják a járművek nyilvántartásba vételét szerkezeti vagy működési kérdésekkel kapcsolatos okokból, amennyiben a jármű az első nyilvántartásba vétel idején megfelel az irányelvben meghatározott műszaki követelményeknek.

7 Ez *explicit* módon következik a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv, a keretirányelv és a 2009/40 irányelv, valamint az azokat megelőző jogszabályok preambulumbekezdéseiből.

34. Kivételes esetben a keretirányelv 24. cikke lehetővé teszi, hogy valamely egyedi jármű műszaki jellemzőit annak ellenére jóváhagyják, hogy a harmonizált követelményeknek nem felel meg (a továbbiakban: egyedi jóváhagyás). Erre a jóváhagyásra alternatív követelmények alapján kerül sor, amelyeknek a harmonizált követelmények által előírt szinttel a lehető legteljesebb mértékben meg kell egyezniük. Az említett jóváhagyás érvényessége a fenti irányelv 24. cikkének (6) bekezdése értelmében a jóváhagyást megadó tagállam területére korlátozódik.

35. Másodszor, a gépjárművek nyilvántartásba vétele a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 2. cikkének b) pontja alapján magában foglalja egy gépjárműnek a közúti közlekedésben való részvétel céljára történő forgalomba helyezésének valamely tagállam általi hatósági engedélyezését, beleértve a jármű azonosítását és egy rendszám kiadását. Ez utóbbi irányelv a forgalmi engedélyek formáját és tartalmát harmonizálja. A 4. cikk értelmében az egyik tagállam által kiállított harmonizált forgalmi engedélyt a többi tagállam elismeri a nemzetközi közlekedésben részt vevő jármű azonosításához vagy a járműnek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vételéhez.

36. Harmadszor, az időszaki műszaki vizsgálat azt hivatott biztosítani, hogy a jármű teljes élettartama alatt jó műszaki állapotban van, hogy az emberi egészséget és életet ne veszélyeztesse. Ezért a járműveket időszakos műszaki vizsgálatnak kell alávetni.

37. A valamely tagállamban korábban nyilvántartásba vett járművek szabad mozgásának megkönnyítése érdekében a 2009/40 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy el kell ismerni a másik tagállamban kiadott igazolást arról, hogy az ott forgalomba helyezett járművet olyan műszaki vizsgálatnak vetették alá, amely legalább a harmonizált követelményeknek megfelel.

38. Az európai utakon használt járművek túlnyomó többsége megfelel valamely uniós szinten jóváhagyott típusnak. Amikor ezeket a járműveket egy másik tagállamba viszik, ennek a tagállamnak a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikkénél fogva el kell ismernie a forgalmi engedélyt. Emellett az időszaki műszaki vizsgálat elvégzéséről szóló igazolást a 2009/40 irányelv 3. cikkének (2) bekezdésénél fogva el kell ismerni. Végezetül, a keretirányelv 4. cikke (3) bekezdésének második albekezdésével összhangban egészen addig, amíg a jármű az első nyilvántartásba vétele idején megfelelt valamely uniós szinten jóváhagyott típusnak, a tagállam nem korlátozhatja a jármű nyilvántartásba vételét szerkezeti vagy működési kérdésekkel kapcsolatos okokból.

39. Jelen ügy azonban ettől a jellemző helyzettől három szempontból is eltér. Először is, a szóban forgó járművet a műszaki követelmények uniós harmonizálásánál jóval korábban helyezték forgalomba. Következésképpen soha nem felelt meg valamely uniós szinten jóváhagyott típusnak. Másodszor, a járművek jelentős módosításokon estek át, azonban ezeket a módosításokat nem jegyezték be a legutóbbi, harmonizált forgalmi engedélyekbe. Harmadszor, a forgalmi engedélyek tartalmilag nem teljesek.

40. Az RDW azon a véleményen van, és ebben a holland kormány is támogatja, hogy a forgalmi engedélyek ilyen körülmények között nem tekinthetők harmonizált forgalmi engedélynek és nem kell őket kölcsönösen elismerni. Amennyiben a forgalmi engedélyek harmonizált dokumentumoknak tekintendők, az RDW azt állítja, hogy a járműveket nem lehet e dokumentumok alapján azonosítani, vagy másodlagosan, a jármű műszaki jellemzőit nem hagyták jóvá és a nyilvántartásba vétel ezen az alapon elutasítható.

41. A Bizottság, valamint X, Y és Z azonban úgy véli, hogy a forgalmi engedélyek elismerésének kötelezettsége azzal jár, hogy az RDW nem bírálhatja felül a kibocsátó hatóság által elvégzett, a nyilvántartásba vételi folyamat alapjául szolgáló követelményekre vonatkozó értékelést.

42. E jogvita megoldása érdekében a kérdést előterjesztő bíróság négy kérdést terjesztett a Bíróság elé. A kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt szeretné megtudni, hogy a járművek nyilvántartásba vételére és a műszaki jellemzők jóváhagyására vonatkozó anyagi szabályokat miként kell értelmezni az előtte folyamatban lévő ügyben szereplő konkrét ténybeli körülményekre.

B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés

43. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv alkalmazandó-e azokra a forgalmi engedélyekre, amelyeket ugyan az említett irányelvben meghatározott forgalmiengedély-mintának megfelelően, azonban 2009. április 29., vagyis a keretirányelv átültetési határideje előtt meglévő járművekre adtak ki.

44. A kérdést előterjesztő bíróság ezt a kérdést annak fényében teszi fel, hogy az RDW egyfelől a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv, másfelől a keretirányelv alkalmazásában használt „jármű” fogalmát megszorítóan értelmezte.

45. A nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 2. cikkének a) pontja szerint „jármű” „az a jármű, amelyet a 70/156 irányelv 2. cikke meghatároz”. Ez utóbbi irányelvet a keretirányelv hatályon kívül helyezte és annak helyébe lépett.

46. A keretirányelv 49. cikkéből következik, hogy a 70/156 irányelvre történő hivatkozást a keretirányelvre való hivatkozásként kell értelmezni. Ezért amikor a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv a 70/156 irányelvben szereplő fogalommeghatározásra hivatkozik, azt a keretirányelv 3. cikkére való hivatkozásként kell értelmezni.

47. Konkrétabban, a keretirányelv 3. cikke a 11. pontban úgy határozza meg a „gépjárművet”, mint „olyan motorral hajtott, önállóan mozgásképes, legalább négykerekű, teljes, befejezett vagy nem teljes jármű, melynek legnagyobb tervezett sebessége meghaladja a 25 km/órát”.

48. A „nem teljes”, „befejezett” és „teljes” jármű kifejezést pedig a keretirányelv 3. cikkének 19., 20. és 21. pontja határozza meg: ezeket a járműveket az alapján határozzák meg, hogy a jármű hány gyártási fokozaton ment át vagy kell még átmennie ahhoz, hogy az irányelvben meghatározott műszaki követelményeket teljesítse.

49. Az RDW szerint ez azt jelenti, hogy csak azok a járművek minősülnek a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv alkalmazásában „járműveknek”, amelyek megfelelnek a műszaki követelményeknek, vagy amelyek megfelelhetnek ezeknek a követelményeknek, miután további gyártási fokozatokon keresztülmentek. Ebben az értelmezésben azokat a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokat, amelyek nem felelnek meg valamely uniós szinten jóváhagyott típusnak, a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv szempontjából nem „járművekre” állították ki.

50. A kérdést előterjesztő bíróság abból indul ki, hogy az a jármű, amely első nyilvántartásba vételére a keretirányelvet megelőzően került sor, nem teljesítheti a műszaki követelményeket. Ez alapján a bíróság azt kérdi, hogy azon járművekre kiadott nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányok, amelyeket első alkalommal a keretirányelv átültetési határideje előtt helyeztek forgalomba, szintén automatikusan ki vannak-e zárva a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv hatálya alól, és ennek megfelelően nem kell azokat elismerni.

51. E tekintetben elegendő emlékeztetni arra, hogy a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 3. cikkének (2) bekezdése kifejezetten előírja, hogy kiadható harmonizált forgalmi engedély azokra a járművekre, amelyeket a szóban forgó irányelv végrehajtása előtt vettek nyilvántartásba.

52. Ezenfelül a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv, amint arra a (6) preambulumbekezdése emlékeztet, arra irányul, hogy elősegítse a korábban már egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek újbóli nyilvántartásba vételét. Ezzel a célkitűzéssel ellentétes lenne, ha a harmonizált forgalmi engedélyeket pusztán azért kizárnánk az irányelv hatálya alól, mert olyan járműre állították ki őket, amelyeket első alkalommal a keretirányelv vagy annak elődje hatálybalépését megelőzően vettek nyilvántartásba.

53. Emellett hangsúlyozni kell, hogy a keretirányelv 3. cikkének (11) bekezdésében szereplő, „nem teljes", „teljes" vagy „befejezett" járművekre történő hivatkozást a célkitűzése fényében kell értelmezni, amely az említett irányelv 1. cikkében szerepel, és amelynek értelmében minden új járműnek meg kell felelnie az első nyilvántartásba vétele idején hatályos műszaki követelményeknek.

54. Ez a megállapítás nem terjeszthető ki a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelvben szereplő fogalommeghatározásra, amely irányelv célja, hogy a korábban nyilvántartásba vett járművek szabad mozgását elősegítse. Ezért a „gépjárműnek" a keretirányelv 3. cikkének (11) bekezdésében szereplő fogalommeghatározásában szereplő „nem teljes", „teljes" és „befejezett" járművekre való hivatkozás a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv hatályának meghatározása szempontjából nem releváns.

55. A fentiek alapján az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv alkalmazandó az említett irányelvben meghatározott forgalmiengedély-mintának megfelelő, első alkalommal a keretirányelv átültetési határideje előtt nyilvántartásba vett járművekre kiadott forgalmi engedélyekre.

C. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés

56. Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy a keretirányelv átültetési határideje előtt legyártott gépjárműnek minősül-e az olyan gépjármű, amelyet egyrészt a keretirányelv átültetési határideje előtt gyártott lényeges összetevőkből, másrészt pedig csak az említett irányelv átültetési határideje után felszerelt lényeges összetevőkből állítottak össze?

57. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre javasolt válaszom fényében a jármű kora irreleváns a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv hatályának meghatározása szempontjából. Ezért az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdést nem kell megválaszolni.

D. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés

58. Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikke értelmében a forgalmi engedélyt kölcsönösen el kell-e ismerni, anélkül hogy a fogadó tagállam mérlegelési mozgástérrel rendelkezne, abban az esetben, ha a forgalmi engedély nem teljes, azonban a hiányzó részleteket a vizsgálat során könnyedén pótolni lehetett volna.

59. Álláspontom szerint erre a kérdésre igennel kell válaszolni.

60. A nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikke előírja, hogy az egyik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt „a többi tagállam elismeri". Következésképpen e rendelkezés megfogalmazásából nem úgy tűnik, mintha bármiféle mérlegelési mozgásteret biztosítana a fogadó tagállam hatóságai számára.[8]

8 2012. szeptember 6-i Bizottság kontra Belgium ítélet, C-150/11, EU:C:2012:539, 73. pont.

61. Ez az értelmezés összhangban van a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv által elérni kívánt fő célkitűzéssel, vagyis hogy erősítse a belső piac működését a járművek Európai Unión belüli fokozottabb szabad mozgásával.[9] E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a forgalmi engedély elsődleges feladata az, hogy egy adott járművet azonosítson,[10] hogy lehetővé tegye, hogy a jármű szabadon mozoghasson a nyilvántartásba vételtől eltérő államokban, és oda könnyen exportálni lehessen azokat.[11]

62. A forgalmi engedély ezen elsődleges feladatát alátámasztja a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 2. cikkében szereplő fogalommeghatározás. E rendelkezés meghatározása szerint „forgalmi engedély" „az az okmány, amely bizonyítja, hogy a járművet egy tagállamban nyilvántartásba vették". A „nyilvántartásba vétel" kifejezés pedig a meghatározás szerint „egy járműnek a közúti közlekedésben való részvétel céljára történő forgalomba helyezésének hatósági engedélyezése, beleértve a jármű azonosítását és egy rendszám néven ismert sorszám kiadását"

63. E tekintetben a Bíróság kimondta, hogy az újbóli nyilvántartásba vétel szempontjából a más tagállamokban már nyilvántartásba vett használt gépjárművek műszaki jellemzőit a nyilvántartásba vétel már létező dokumentumai alapján kell meghatározni. A tagállamok tehát a megfelelőségi tanúsítvány bemutatásának szisztematikus követelményét nem igazolhatják a forgalmi engedéllyel rendelkező gépjárművek műszaki jellemzői ellenőrzésének szükségességével. Az ilyen követelmény a lényegétől fosztaná meg a más tagállamok által kiállított forgalmi engedélyek elismerésének elvét.[12]

64. Másfelől a Bíróság megállapította, hogy összeegyeztethető az uniós joggal, ha valamely használt jármű újbóli nyilvántartásba vételére irányuló kérelem esetén be kell mutatni a járművet, hogy meg lehessen vizsgálni, hogy a jármű valóban tagállami területen van-e, és megfelel-e a másik tagállam által kiállított forgalmi engedélyben feltüntetett adatoknak.[13]

65. Véleményem szerint az említett ítélkezési gyakorlatból következik egyfelől, hogy az egyszerű közigazgatási formaságok, amelyek célja csupán az újbóli nyilvántartásba vétel céljából bemutatott jármű pontos azonosításának biztosítása, megengedhető. Másfelől az uniós joggal összeegyeztethetetlenek azok az átfogóbb nyilvántartásba vételi követelmények, amelyek veszélyeztetik a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikkében foglalt kölcsönös elismerés elvét.

66. Következésképpen önmagában az a tény, hogy egy másik tagállam által kiállított forgalmi engedélyben nem szerepelnek bizonyos adatok, nem jelenti azt, hogy a fogadó tagállam hatóságai megtagadhatják az ilyen forgalmi engedély elismerését. A fenti elv még inkább alkalmazandó, ha az információ a jármű egyszerű vizsgálata révén könnyedén pótolható.[14]

67. E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 3. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi, hogy ha új forgalmi engedélyt adnak ki egy olyan járműre, amelyet már az említett irányelv bevezetése előtt nyilvántartásba vettek, a benne szereplő részletek közül azokra szorítkozzanak, amelyekre a megkívánt adatok rendelkezésre állnak. Az, hogy a tagállami hatóságok élnek a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 3. cikkének (2) bekezdésében szereplő kivétellel, nem jelenti azt, hogy az ilyen forgalmi engedélyeket már ne kellene elismerni.

9 Lásd különösen a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv (1)–(4), (6) és (8) preambulumbekezdését.

10 Lásd különösen a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv (3), (4) és (6) preambulumbekezdését.

11 A nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv (2) preambulumbekezdése szerint „mindegyik tagállam megkívánja egy másik tagállamban nyilvántartásba vett jármű vezetőjétől, hogy birtokában legyen az *adott járműnek megfelelő* forgalmi engedély annak érdekében, hogy engedélyezzék számára a területükön lévő utak használatát" (kiemelés tőlem).

12 2012. szeptember 6-i Bizottság kontra Belgium ítélet, C-150/11, EU:C:2012:539, 75–77. pont.

13 2007. szeptember 20-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-297/05, EU:C:2007:531, 57–63. pont.

14 Amint azt a fenti 64. pontban említettük, a Bíróság már megállapította, hogy az ilyen vizsgálat megengedett.

68. A tagállami hatóságok ezenfelül a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 9. cikke alapján kötelesek ezen a téren egymást segíteni. Ennek érdekében két- és többoldalú szinten cserélhetik ki információikat különösen abból a célból, hogy szükség esetén tisztázzák a jármű jogi helyzetét abban a tagállamban, ahol azt előzőleg nyilvántartásba vették.[15]

69. Ezért a tagállamok nem mentesülnek automatikusan a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikke szerinti, a forgalmi engedély elismerésére vonatkozó kötelezettségük alól pusztán amiatt, hogy valamely forgalmi engedélyben pontatlan vagy hiányos információ szerepel.

70. Ugyanakkor nem feltétlenül ez a helyzet, ha a pontatlan vagy hiányos információ a jármű azonosítását érinti.

71. Például előfordulhat, hogy a forgalmi engedélyben szereplő hiányos vagy pontatlan információ alapján felmerül a járműtulajdonos csalárd magatartásának alapos gyanúja. Ebben a vonatkozásban a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv (9) preambulumbekezdése kifejezetten előírja, hogy az irányelv célja „a sajátosan a csalás és a lopott járművek illegális kereskedelmének leküzdését célzó ellenőrzéseknek a megkönnyítése”. E konkrét és kivételes esetekben jogszerű lehet a jármű nyilvántartásba vétele előtt a jármű jogi helyzetének alaposabb vizsgálata. Ezzel összefüggésben a fogadó tagállam hatóságai, amint fent említettük, azon tagállam hatóságaitól is kérhetik a helyzet tisztázását, amely a forgalmi engedélyt kiállította. Amennyiben a fogadó tagállam hatóságai egyértelmű bizonyítékot gyűjtöttek arra vonatkozóan, hogy a nyilvántartásba vételt kérelmező a kibocsátó tagállamban a forgalmi engedélyt csalárd vagy jogellenes eszközzel (például hamisítás, megvesztegetés vagy hamis közlés útján) szerezte meg, vagy hogy a szóban forgó forgalmi engedély bármely más okból érvénytelen a kibocsátó tagállam joga alapján, a fogadó tagállam jogosult megtagadni a nyilvántartásba vételt.

72. Ugyanakkor ilyen bizonyíték hiányában a fogadó tagállam hatóságainak el kell ismerniük a forgalmi engedélyt, és így a járművet újból nyilvántartásba kell venniük.

73. A teljesség kedvéért azt is hangsúlyozom, hogy ez a következtetés nem jelenti azt, hogy a tagállamoknak nincs eszközük a közúti közlekedésbiztonság biztosítására. Ha a jármű vizsgálata során a hatóságok olyan rendellenességeket találnak, amely nyomán felmerül annak gyanúja, hogy a jármű biztonsági és környezetvédelmi rendszerein, valamint összetevőin változtattak vagy módosítottak, vagy általánosabban, ha a közúti közlekedésbiztonság súlyosan sérül, a hatóságok előrehozhatják a jármű első kötelező időszaki műszaki vizsgálatát, még akkor is, ha a jármű műszaki vizsgálaton esett át az előző nyilvántartásba vétel szerinti tagállamban.[16]

15 Megjegyzem, hogy a másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművek belső piacon belüli átvitelének egyszerűsítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló meglévő javaslat célja, hogy fokozza a kölcsönös segítségnyújtást, lehetővé téve a fogadó tagállamok számára, hogy a kibocsátó tagállam nyilvántartásaiban szereplő járműnyilvántartási adatokhoz hozzáférjen (COM(2012)164 final, 7. cikk).

16 A 2014/45 irányelv 5. cikke.

74. Ezenfelül, amennyiben a jármű a nyilvántartásba vételt követően olyan módosításokon esne át, amely a szerkezetét érintheti, a tagállam előírhatja, hogy el kell végezni rajta a releváns nemzeti jogszabályban előírt vizsgálatot, feltéve, hogy ezzel a másodlagos jog alkalmazandó rendelkezései nem sérülnek,[17] valamint hogy az áruk szabad mozgását megfelelően tiszteletben tartják.[18] A jelen ügyben azonban a felek nem vitatják, hogy a módosításokra a legutóbbi forgalmi engedély kiadása előtt került sor.

75. A fentiek alapján az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdést úgy kell megválaszolni, hogy a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikke értelmében a tagállamok nem tagadhatják meg a forgalmi engedélyek elismerését pusztán azért, mert a forgalmi engedélyből bizonyos adatok hiányoznak, feltéve hogy a hiányok nem érintik a jármű azonosítását.

E. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdés

76. A negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy lehetővé teszi-e a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikke, hogy valamely másik tagállam forgalmi engedélyének elismerése mellett a járművet mégis a keretirányelv 24. cikkének (6) bekezdése szerinti műszaki vizsgálatnak vessék alá, és ha a jármű nem felel meg a tagállam műszaki előírásainak, megtagadja a forgalmi engedély kiállítását.

77. Más szavakkal, a kérdést előterjesztő bíróság azt kéri a Bíróságtól, hogy tisztázza a tagállamoknak a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikke alapján fennálló azon kötelezettsége, hogy más tagállamok által kiállított forgalmi engedélyeket elismerjen, valamint azon lehetősége közötti viszonyt, amelyet a keretirányelv 24. cikke (6) bekezdésének harmadik albekezdése biztosít, vagyis hogy megtagadja valamely járműnek a területén való nyilvántartásba vételét, ha megalapozott indokok alapján feltételezhető, hogy a jármű jóváhagyásának alapjául szolgáló műszaki előírások a sajátjaival nem egyenértékűek.

78. Ez a kérdés szerintem két helytelen feltevésen alapul.

79. Először is, a kérdést előterjesztő bíróság, úgy tűnik, azon a véleményen van, hogy egy másik tagállam által kiállított engedély vagy nyilvántartásba vétel formálisan elismerhető, míg a jármű ismételt nyilvántartásba vétele ettől függetlenül megtagadható.

80. Véleményem szerint a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv releváns rendelkezéseinek ilyetén értelmezése helytelen. Különösen az említett irányelv 4. cikke egyértelműen kimondja, hogy „az egyik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt a többi tagállam elismeri a nemzetközi közlekedésben részt vevő jármű azonosításához vagy a járműnek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vételéhez”. Ez azt jelenti, hogy a kölcsönös elismerés kötelezettsége főszabály szerint magában foglalja azt a kötelezettséget, hogy hagyják a járművet szabadon mozogni és/vagy nyilvántartásba venni. Egy ettől eltérő értelmezés nemcsak hogy ellentétes lenne a 4. cikk megfogalmazásával, hanem az említett rendelkezést hatálytalanítaná.

17 Amennyiben a módosítások ellenére a jármű még mindig megfelel valamely jóváhagyott típusnak, a tagállam a keretirányelv 4. cikke (3) bekezdésének második francia bekezdésénél fogva nem ellenezheti nyilvántartásba vételét. Amennyiben a módosítás olyan rendszereket, összetevőket vagy különálló műszaki egységeket használ, amely uniós szintű típusjóváhagyásban részesült, az említett jóváhagyást a keretirányelv 4. cikke (3) bekezdésének második albekezdésével összhangban értelmezett 10. cikke értelmében el kell ismerni. Ilyen esetekben főszabály szerint nem kerülhet sor átvizsgálásra vagy műszaki vizsgálatokra.

18 E tekintetben lásd: 1987. június 11-i Gofette és Gilliard ítélet, 406/85, EU:C:1987:274, 7–10. pont; 2007. szeptember 20-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-297/05, EU:C:2007:531, 73–76. pont; 2009. február 10-i Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-110/05, EU:C:2009:66, 57–59. pont; 2012. szeptember 6-i Bizottság kontra Belgium ítélet, C-150/11, EU:C:2012:539, 52–54. pont; 2014. március 20-i Bizottság kontra Lengyelország ítélet, C-639/11, EU:C:2014:173, 52., 53. és 55. pont; Bizottság kontra Litvánia ítélet, C-61/12, EU:C:2014:172, 57., 58. és 60. pont.

81. Másodszor, úgy tűnik, a keretirányelv hatályát illetően félreértés van. Az említett irányelv 1. cikke értelmében az irányelv (amennyiben itt releváns) kizárólag a „hatálya alá tartozó valamennyi új jármű jóváhagyására” alkalmazandó.

82. Ugyanakkor az alapeljárásban szóban forgó járművek nem tekinthetők a keretirányelv alkalmazásában „új járműveknek”. E tekintetben nem szükséges foglalkozni azzal a kérdéssel, hogy a jármű „újjá” válik-e, ha módosításokon esik át. Tulajdonképpen, amint azt fent említettük, abban egyetértés van a felek között, hogy a két jármű legutóbbi forgalmi engedélyét azt követően állították ki, hogy a járműveken a legutóbbi módosításokat elvégezték. A keretirányelv 24. cikkének (6) bekezdése ezért nem alkalmazandó a szóban forgó járművekre.

83. Következésképpen a negyedik kérdést úgy kell megválaszolni, hogy a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelv 4. cikkével ellentétes, ha a tagállamok, amelyek kötelesek elismerni egy másik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt a keretirányelv hatályán kívül eső járműre, a keretirányelv 24. cikkének (6) bekezdése értelmében műszaki vizsgálatnak vetik alá az említett járművet.

IV. Végkövetkeztetés

84. A fenti megfontolások alapján azt javasolom a Bíróságnak, hogy a Raad van State (államtanács, Hollandia) előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésére a következő választ adja:

– A járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelv alkalmazandó az említett irányelvben meghatározott forgalmiengedély-mintának megfelelően a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv átültetési határideje előtti járművekre kiadott forgalmi engedélyekre.

– Az 1999/37 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése fényében értelmezett 4. cikkének megfelelő értelmezése mellett a tagállamok nem tagadhatják meg a forgalmi engedélyek elismerését azért, mert bizonyos kódok által képviselt adatok nem lettek kitöltve, ha ezeket az adatokat könnyűszerrel meg lehetett volna szerezni, feltéve hogy a hiányok nem érintik a jármű azonosítását.

– Az 1999/37 irányelv 4. cikkével ellentétes, ha a tagállamok, amelyek kötelesek elismerni egy másik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt a 2007/46 irányelv hatályán kívül eső járműre, a keretirányelv 24. cikkének (6) bekezdése értelmében műszaki vizsgálatnak vetik alá az említett járművet.