Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
NILS WAHL
prezentate la 20 septembrie 2018[1]

Cauza C-326/17

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),
X și Y
cealaltă parte din procedură
Z

[cerere de decizie preliminară formulată de Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos)]

„Directiva 1999/37/EC – Certificate de înmatriculare emise pentru vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de transpunerea directivei – Inexactități materiale și omisiuni în certificatele de înmatriculare – Recunoaștere reciprocă – Directiva 2007/46/CE – Omologarea caracteristicilor tehnice ale vehiculelor – Vehicule care existau înainte de armonizarea cerințelor tehnice la nivelul Uniunii – Modificări care influențează caracteristicile tehnice ale vehiculului”

1. În anul 1908, Henry Ford a revoluționat economia mondială prin trecerea de la asamblarea individuală a automobilelor, construite personalizat pentru client, la producția în masă pe o linie de asamblare de modele standard. Economiile rezultate din creșterea cantitativă și creșterea eficienței procesului de fabricație au redus considerabil costurile de producție ale faimosului său model T, transformând astfel automobilul dintr-un produs de lux la acea vreme într-un produs de larg consum.

2. O astfel de standardizare permite de asemenea o supraveghere reglementară simplificată. Pentru a garanta siguranța rutieră și pentru a proteja mediul, statele membre impun ca vehiculele să îndeplinească anumite cerințe tehnice minime. Datorită caracteristicilor uniforme ale vehiculelor standardizate, este suficient să fie testate caracteristicile tehnice ale unui model din fiecare tip pentru a se asigura că toate vehiculele care se încadrează în tipul respectiv îndeplinesc cerințele tehnice (denumită în continuare „omologare de tip”). În cadrul Uniunii Europene, omologarea reglementată respectivă se acordă prin raportare la cerințele tehnice armonizate de legiuitorul Uniunii.

3. Standardizarea vehiculelor facilitează de asemenea libera circulație a acestor vehicule pe teritoriul Uniunii Europene. Atât timp cât un vehicul este conform cu tipul omologat UE, nu este necesar să se pună sub semnul întrebării respectarea cerințelor tehnice la reînmatricularea în alt stat membru. În prezenta cauză, Curtea este invitată să se pronunțe asupra chestiunii dacă acest lucru este valabil și în cazul în care un vehicul nu se conformează unui tip omologat UE.

1 Limba originală: engleza.

I. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

1. Directiva privind documentele de înmatriculare

4. Articolul 1 din Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule[2] (denumită în continuare „Directiva privind documentele de înmatriculare”) prevede:

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

5. Potrivit articolului 2 din Directiva privind documentele de înmatriculare:

„În înțelesul prezentei directive:

(a) «vehicul» înseamnă orice vehicul așa cum este definit la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la omologarea de tip pentru autovehicule și remorci […] 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 […];

(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;

[…]”

6. Articolul 3 din Directiva privind documentele de înmatriculare prevede următoarele:

„(1) Statele membre eliberează un certificat de înmatriculare pentru vehiculele supuse înmatriculării în temeiul legislației interne […]

(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.

[…]”

7. Articolul 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare 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.”

2 JO 1999, L 138, p. 57, Ediție specială, 07/vol. 7, p. 74.

8. Articolul 9 din Directiva privind documentele de înmatriculare enunță:

„Statele membre își acordă reciproc asistență la punerea în aplicare a prezentei directive. Statele membre pot face schimb de informații atât la nivel bilateral cât și, în special, la nivel multilateral în scopul de a verifica, înaintea înmatriculării vehiculului, statutul legal al acestuia din urmă, acolo unde este necesar, în statul membru în care a fost înmatriculat anterior […]”

2. Directiva-cadru

9. Articolul 1 din Directiva 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 [3] (denumită în continuare „directiva-cadru”) 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 Comunității.

[…]

Pentru a asigura aplicarea prezentei directive, cerințele tehnice specifice privind fabricația și funcționarea vehiculelor sunt prevăzute în acte de reglementare, a căror listă exhaustivă figurează în anexa IV la prezenta directivă.”

10. Articolul 2 din directiva-cadru prevede:

„(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.

[…]”

11. Articolul 3 din directiva-cadru enunță:

„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.”

3 JO 2007, L 263, p. 1. Directiva respectivă a fost abrogată și înlocuită de Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1).

12. Articolul 4 alineatul (3) din directiva-cadru are următorul cuprins:

„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."

13. Articolul 24 din directiva-cadru prevede:

„(1) Statele membre pot acorda o derogare pentru un anumit vehicul, unic sau nu, de la respectarea uneia sau a mai multor dispoziții ale prezentei directive sau a unuia sau a mai multor 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.

[…]

(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."

14. Articolul 48 din directiva-cadru prevede că dispozițiile directivei trebuie transpuse în dispoziții de drept intern înainte de 29 aprilie 2009. Articolul 49 din aceeași directivă abrogă Directiva 70/156/CEE din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora [4] de la aceeași dată și stabilește că referirile la directiva abrogată se interpretează ca referiri la directiva-cadru.

3. Directiva 2009/40

15. Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora prevede o obligație de a supune vehiculele unei inspecții tehnice auto periodice [5].

4 JO 1970, L 42, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 41.

5 JO 2009, L 141, p. 12. Această directivă a fost abrogată și înlocuită de Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO 2014, L 127, p. 51). Articolul 5 din Directiva 2014/45 înlocuiește în esență articolul 5 din Directiva 2009/40.

16. Articolul 5 din Directiva 2009/40 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;

[…]”

B. Dreptul neerlandez

17. Articolul 25b alineatul 1 din Kentekenreglement (Decretul privind înmatricularea) din 6 octombrie 1994[6] prevede că, în vederea înmatriculării în Țările de Jos, este necesară prezentarea certificatului de înmatriculare obținut anterior într-un alt stat membru.

II. Situația de fapt, litigiul principal și întrebările preliminare

18. Prezenta cauză a apărut în contextul unui litigiu privind înmatricularea a două autovehicule în Țările de Jos.

19. Automobilele respective, un Bentley având numărul de identificare al vehiculului (denumit în continuare „VIN”) B28J0 și un Alvis având VIN 14827, au fost fabricate în Regatul Unit în anul 1950, respectiv în anul 1938. Producătorii au întocmit documentele de însoțire, precizând datele tehnice.

20. Înainte de înființarea, în 1971, a unei autorități responsabile cu înmatricularea la nivel central în Regatul Unit, automobilele respective erau înregistrate în registre locale care emiteau ca dovadă a înmatriculării certificate de tip vechi („logbooks”). Aceste certificate de înmatriculare și declarațiile date de cluburile de proprietari de automobile au servit drept bază pentru înregistrarea în registrul central al autorității responsabile cu înmatricularea din Regatul Unit a autovehiculului Bentley în 1988 și a autovehiculului Alvis în 2011. Autoritatea din Regatul Unit nu poate confirma cum arătau cele două vehicule la momentul respectiv, de vreme ce a transferat înmatricularea din registrul local în registrul central fără a efectua o inspecție a vehiculelor.

21. Între 2009 și 2013, ambele autovehicule au suferit modificări care au implicat scurtarea șasiului și o schimbare a motorului și a caroseriei. În anul 2013, după efectuarea acestor modificări, autoritățile responsabile cu înmatricularea belgiană, respectiv britanică, au emis certificate de înmatriculare. Certificatele respective conțineau datele tehnice menționate în documentația elaborată de producătorii inițiali.

22. La 14 ianuarie 2014, X și Y au prezentat vehiculul Bentley în vederea înmatriculării în registrul național al autovehiculelor din Țările de Jos. O inspecție a vehiculului de către poliție a revelat modificările aduse modelului original, inclusiv diferența în ceea ce privește cilindreea. Prin decizia din 10 februarie 2014, Directie van de Dienst Wegverkeer (Direcția Serviciului pentru circulație rutieră, denumită în continuare „RDW”) a respins această cerere. La 4 iunie 2014, X și Y au solicitat din nou înmatricularea pe baza unui al doilea certificat de înmatriculare belgian, emis de autoritatea responsabilă cu înmatricularea din Belgia la 19 mai 2014. Acest al doilea certificat de înmatriculare menționa noua cilindree a vehiculului. Prin scrisoarea din 18 iulie 2014 trimisă ca răspuns la a doua

6 Stb. 1994, nr. 760.

cerere, formulată la 4 iunie 2014, RDW a comunicat că, în privința vehiculului, a fost adresată o solicitare de informații autorității responsabile cu înmatricularea din Belgia. Aceasta din urmă a răspuns că certificatul de înmatriculare a fost emis pentru vehiculul original. Prin decizia din 27 august 2014, RDW a respins a doua cerere de înmatriculare formulată la 4 iunie 2014.

23. La 10 iunie 2014, Z a prezentat vehiculul Alvis la RDW în vederea înmatriculării. Raportul de inspecție al serviciilor de poliție cu privire la vehicul a revelat că vehiculului i-au fost aduse modificări, solicitând RDW să ceară clarificări de la autoritatea responsabilă cu înmatricularea din Regatul Unit. Aceasta a comunicat că a înregistrat vehiculul de bună-credință („in good faith”), pe baza datelor din documentele de însoțire întocmite de producător, precum și a fotografiilor și a informațiilor puse la dispoziție de clubul de proprietari de automobile. RDW a dorit în plus să afle datele vehiculului pentru care a fost emis certificatul de înmatriculare în Regatul Unit. Autoritatea de înmatriculare din Regatul Unit nu a putut răspunde la aceste întrebări, deoarece nu verificase vehiculul. Prin decizia din 29 septembrie 2014, RDW a respins cererea de înmatriculare.

24. În ambele cazuri, RDW a respins cererile pentru următoarele motive. În primul rând, RDW este de părere că, de vreme ce vehiculele nu corespund cerințelor tehnice prevăzute de directiva-cadru, acestea nu sunt „vehicule” în sensul Directivei privind documentele de înmatriculare. În cazul în care vehiculele ar intra în domeniul de aplicare al Directivei privind documentele de înmatriculare, RDW consideră că certificatele de înmatriculare nu sunt documente armonizate și de aceea nu este necesar să fie recunoscute în condiții de reciprocitate pe baza directivei respective. În măsura în care certificatele de înmatriculare intră în sfera de aplicare a directivei menționate, RDW consideră că vehiculele nu pot fi identificate pe baza certificatelor în discuție, având în vedere inexactitățile cuprinse în documentele respective. În sfârșit, conform opiniei RDW, este imposibil ca vehiculele, în starea lor actuală, să fi primit omologarea caracteristicilor lor tehnice și nu este clar dacă vehiculele au fost omologate individual după modificare.

25. Deciziile privind refuzul înmatriculării au fost atacate cu recurs în fața a două instanțe diferite. Potrivit acestor instanțe, Directiva privind documentele de înmatriculare este aplicabilă, vehiculele pot fi identificate cu ajutorul certificatelor de înregistrare, iar aceste certificate reprezintă certificate armonizate în sensul directivei respective. În consecință, pe de o parte, Rechtbank Den Haag (Tribunalul din Haga, Țările de Jos) a hotărât la 25 iunie 2015 că RDW ar trebui să emită un certificat de înmatriculare pentru autovehiculul Bentley. Pe de altă parte, prin hotărârea din 23 iunie 2015, Rechtbank Gelderland (Tribunalul din Gelderland, Țările de Jos) a obligat RDW să reexamineze cererea privind înmatricularea autovehiculului Alvis.

26. RDW a formulat recursuri împotriva acestor două hotărâri în fața Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos), care a decis conexarea cauzelor. Având îndoieli cu privire la corecta interpretare a dispozițiilor relevante ale dreptului Uniunii, Raad van State (Consiliul de Stat) a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții de Justiție următoarele întrebări preliminare:

„1) [Directiva privind documentele de înmatriculare] 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 normele administrative necesare pentru transpunerea [Directivei-cadru]?

2) Un autovehicul care este alcătuit, pe de o parte, din componente esențiale care au fost produse anterior aplicării [Directivei-cadru] 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 fabricat abia după aplicarea directivei?

3) Având în vedere articolul 3 alineatul (2) din [Directiva privind documentele de înmatriculare], 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 ar fi putut fi ușor obținute?

4) Un stat membru poate, conform articolului 4 din [Directiva privind documentele de înmatriculare], să recunoască un certificat de înmatriculare al unui alt stat membru, însă să supună totuși vehiculul unei verificări tehnice în sensul articolului 24 alineatul (6) din [Directiva-cadru], iar dacă vehiculul nu corespunde cerințelor tehnice ale statului membru, să se impună condiția ca emiterea certificatului de înmatriculare să fie respinsă?"

27. Au prezentat observații scrise RDW, X și Y, Z, guvernele italian, neerlandez și norvegian, precum și Comisia Europeană. La 7 iunie 2018, a avut loc o ședință în care RDW, X și Y, Z, guvernul neerlandez și Comisia au prezentat observații orale.

III. Analiză

28. În prezenta cauză, Curtea este invitată să precizeze în ce măsură statele membre au, din perspectiva dreptului Uniunii, obligația de recunoaștere reciprocă a certificatelor de înmatriculare pentru vehiculele care nu sunt în conformitate cu o omologare UE de tip. Înainte de a examina întrebările adresate, vom prezenta însă pe scurt obiectivele și principiile prevăzute de legislația secundară a Uniunii în materie de înmatriculare a vehiculelor.

A. Observații introductive

29. Pentru a fi pus în exploatare, un vehicul trebuie să îndeplinească trei condiții diferite: caracteristicile tehnice ale vehiculului trebuie să fie omologate, vehiculul trebuie să fie înmatriculat și vehiculul trebuie să fie apt să circule din punct de vedere tehnic. Aceste condiții vizează garantarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră.

30. Înainte de adoptarea la nivelul Uniunii a măsurilor în domeniul respectiv, cerințele tehnice pentru omologare, procedurile naționale cu privire la înmatriculare și la inspecția tehnică și documentele naționale emise pentru a atesta îndeplinirea acestor cerințe variau semnificativ de la un stat membru la altul[7]. Această situație a avut un efect negativ asupra liberei circulații a vehiculelor și a proprietarilor lor. Pentru a facilita libera circulație a acestor mărfuri, care sunt prin natura lor mobile, Uniunea Europeană a decis să adopte legislație secundară în acest domeniu.

31. În primul rând, omologarea caracteristicilor tehnice garantează că vehiculele îndeplinesc cerințele minime de siguranță și de mediu înainte de prima punere în exploatare. Dat fiind că majoritatea vehiculelor sunt conforme unui anumit tip de vehicul, omologarea va fi în general acordată prin omologare de tip.

32. Directiva-cadru stabilește o procedură uniformă de omologare a vehiculelor noi (denumită în continuare „omologarea UE de tip"). Pentru a obține omologarea, tipurile de vehicule trebuie să respecte cerințele tehnice specifice privind construcția. Aceste cerințe minime sunt stabilite în actele de reglementare enumerate în anexa IV la directivă și sunt pe deplin armonizate.

7 Acest lucru reiese în mod explicit din preambulul Directivei privind documentele de înmatriculare, al directivei-cadru și al Directivei 2009/40 și din actele normative care le-au precedat.

33. Din articolul 4 alineatul (3) al doilea paragraf din directiva-cadru rezultă că niciun stat membru nu poate interzice, limita sau împiedica înmatricularea vehiculelor pentru motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor, dacă acestea respectă cerințele tehnice prevăzute în respectiva directivă la momentul primei înmatriculări.

34. Cu titlu de excepție, articolul 24 din directiva-cadru prevede că un vehicul individual poate primi omologarea caracteristicilor sale tehnice, chiar dacă nu îndeplinește cerințele armonizate (denumită în continuare „omologare individuală”). Această omologare va fi acordată pe baza unor cerințe alternative, care trebuie să fie echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul stabilit pentru cerințele armonizate. Valabilitatea respectivei omologări este limitată la teritoriul statului membru respectiv, în conformitate cu articolul 24 alineatul (6) din această directivă.

35. În al doilea rând, înmatricularea autovehiculelor implică autorizația administrativă emisă de un stat membru pentru înscrierea unui autovehicul în traficul rutier, fapt care implică identificarea vehiculului și emiterea unui număr de înmatriculare în conformitate cu articolul 2 litera (b) din Directiva privind documentele de înmatriculare. Această directivă armonizează forma și conținutul certificatelor de înmatriculare. În temeiul articolului 4, certificatul de înmatriculare armonizat este recunoscut de celelalte state membre pentru identificarea vehiculului în traficul internațional sau pentru reînmatricularea acestuia în alt stat membru.

36. În al treilea rând, inspecțiile tehnice au ca obiectiv garantarea că, pe parcursul vieții unui vehicul, acesta este în bună stare de întreținere pentru a nu pune în pericol sănătatea și viața oamenilor. Prin urmare, vehiculele vor fi supuse unor inspecții tehnice periodice.

37. Pentru a facilita libera circulație a vehiculelor înmatriculate anterior într-un stat membru, articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2009/40 prevede obligația de a 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 conformă cel puțin cu standardele armonizate.

38. Cea mai mare parte a vehiculelor care sunt în circulație pe drumurile europene corespund unui tip omologat UE. Atunci când vehiculele respective sunt transferate într-un alt stat membru, acesta din urmă va fi obligat să recunoască certificatul de înmatriculare în temeiul articolului 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare. În plus, orice dovadă a efectuării cu succes a inspecției tehnice auto trebuie să fie recunoscută în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 2009/40. În fine, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) al doilea paragraf din directiva-cadru, atât timp cât vehiculul corespunde unui tip omologat UE la momentul primei înmatriculări, statul membru nu poate limita înmatricularea vehiculului din motive legate de construcția sau de funcționarea acestuia.

39. Totuși, prezenta cauză se deosebește sub trei aspecte de situația tipică. În primul rând, vehiculele în discuție au fost puse pentru prima dată în exploatare cu mult înainte de existența oricărei armonizări a cerințelor tehnice la nivelul Uniunii. În consecință, acestea nu erau conforme cu niciun tip omologat UE. În al doilea rând, vehiculele au fost modificate substanțial, însă nu toate aceste modificări au fost înregistrate în cele mai recente certificate de înmatriculare, certificatele armonizate. În al treilea rând, certificatele de înmatriculare sunt incomplete.

40. În opinia RDW, susținută și de guvernul neerlandez, în aceste circumstanțe, certificatele de înmatriculare nu pot fi considerate certificate de înmatriculare armonizate, iar recunoașterea reciprocă a acestora nu este obligatorie. În cazul în care certificatele de înmatriculare sunt considerate documente armonizate, RDW susține că vehiculele nu pot fi identificate cu ajutorul acestor documente sau alternativ, că respectivele caracteristici tehnice ale vehiculului nu au fost omologate și că înregistrarea poate fi refuzată pentru acest motiv.

41. Pe de altă parte, Comisia, precum și X, Y și Z, consideră că obligația de a recunoaște certificatele de înmatriculare înseamnă că RDW nu poate reexamina evaluarea cerințelor aferente procedurii de înmatriculare efectuate de autoritatea emitentă.

42. Pentru soluționarea acestui litigiu, instanța de trimitere a adresat Curții patru întrebări. În esență, instanța de trimitere dorește să afle modul în care normele de drept material privind înmatricularea vehiculelor și omologarea caracteristicilor tehnice trebuie interpretate în contextul faptic specific cauzei cu care a fost sesizată.

B. Cu privire la prima întrebare

43. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere întreabă în esență dacă Directiva privind documentele de înmatriculare este aplicabilă certificatelor de înmatriculare care respectă modelul de certificat stabilit prin respectiva directivă, dar emise pentru vehicule care existau deja înainte de 29 aprilie 2009, termenul limită stabilit pentru transpunerea directivei-cadru.

44. Instanța de trimitere adresează această întrebare având în vedere interpretarea restrictivă dată de RDW definițiilor noțiunii „vehicul”, în sensul Directivei privind documentele de înmatriculare, pe de o parte, și în sensul directivei-cadru, pe de altă parte.

45. Articolul 2 litera (a) din Directiva privind documentele de înmatriculare definește noțiunea „vehicul” ca „orice vehicul așa cum este definit la articolul 2 din Directiva 70/156”. Această din urmă directivă a fost abrogată și înlocuită de directiva-cadru.

46. Din articolul 49 din directiva-cadru rezultă că referirile la Directiva 70/156 se interpretează ca referiri la directiva-cadru. Prin urmare, referirea din Directiva privind documentele de înmatriculare la definiția din Directiva 70/156 trebuie interpretată ca o referire la articolul 3 din directiva-cadru.

47. Mai precis, articolul 3 din directiva-cadru definește la punctul 11 noțiunea „autovehicul” ca „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”.

48. Termenii vehicul „incomplet”, „completat” sau „complet” sunt rând pe rând definiți la articolul 3 punctele 19-21 din directiva-cadru. Respectivele definiții se referă la etapele de fabricație prin care un vehicul a trecut sau trebuie să treacă pentru a îndeplini cerințele tehnice stabilite în directivă.

49. În opinia RDW, aceasta înseamnă că doar vehiculele care îndeplinesc cerințele tehnice sau care pot respecta cerințele respective după ce au trecut prin anumite etape de fabricație sunt considerate „vehicule” în sensul Directivei privind documentele de înmatriculare. În interpretarea respectivă, documentele de înmatriculare eliberate pentru vehiculele care nu sunt conforme cu un tip omologat UE nu pot fi emise pentru „vehicule” în sensul Directivei privind documentele de înmatriculare.

50. Instanța de trimitere pornește de la premisa că un vehicul înmatriculat pentru prima dată înainte de adoptarea directivei-cadru nu poate îndeplini cerințele tehnice respective. În baza acestui temei, instanța menționată solicită să se stabilească dacă toate documentele de înmatriculare eliberate pentru vehicule care au fost înmatriculate pentru prima dată înainte de termenul de transpunere a directivei-cadru sunt excluse din domeniul de aplicare al Directivei privind documentele de înmatriculare și, în consecință, recunoașterea acestora nu este necesară.

51. În această privință, este suficient să se amintească faptul că articolul 3 alineatul (2) din Directiva privind documentele de înmatriculare prevede în mod explicit că certificatele de înmatriculare armonizate pot fi emise pentru vehicule care au fost înmatriculate înainte de punerea în aplicare a directivei respective.

52. În plus, Directiva privind documentele de înmatriculare are ca obiectiv, astfel cum se menționează la considerentul (6) al acesteia, facilitarea reînmatriculării vehiculelor înmatriculate anterior în alte state membre. Ar fi contrar acestui obiectiv să se excludă certificatele de înmatriculare armonizate din domeniul de aplicare al acestei directive doar pentru motivul că au fost întocmite pentru vehicule care au fost înmatriculate pentru prima dată înainte de intrarea în vigoare a directivei-cadru sau a instrumentului legislativ care a precedat-o.

53. Ar trebui subliniat de asemenea că referirea de la articolul 3 punctul 11 din directiva-cadru la termenii vehicule „incomplete”, „complete” sau „completate” trebuie interpretată în lumina obiectivului acesteia, la care se face referire la articolul 1 din directiva respectivă, conform căruia toate vehiculele noi trebuie să respecte cerințele tehnice în vigoare la data primei lor înmatriculări.

54. Această constatare nu poate fi extinsă la definiția vehiculului din Directiva privind documentele de înmatriculare, care are ca scop facilitarea liberei circulații a vehiculelor înmatriculate anterior. Prin urmare, trimiterea la vehicule „incomplete”, „complete” sau „completate” din definiția „autovehiculelor” care figurează la articolul 3 punctul 11 din directiva-cadru nu este pertinentă în vederea stabilirii domeniului de aplicare al Directivei privind documentele de înmatriculare.

55. Pe baza celor de mai sus, la prima întrebare preliminară trebuie să se răspundă în sensul că Directiva privind documentele de înmatriculare este aplicabilă certificatelor de înmatriculare care respectă modelul de certificat stabilit prin respectiva directivă, emise pentru vehicule care au fost înmatriculate prima dată înainte de termenul limită stabilit pentru transpunerea directivei-cadru.

C. Cu privire la a doua întrebare

56. Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă un autovehicul care este alcătuit, pe de o parte, din componente esențiale care au fost produse anterior termenului de transpunere a directivei-cadru și, pe de altă parte, din componente esențiale care au fost adăugate abia ulterior termenului de transpunere a acestei directive este un autovehicul care exista înainte de termenul de transpunere a directivei respective.

57. Având în vedere răspunsul care propunem să fie dat la prima întrebare preliminară, vârsta vehiculului nu este relevantă pentru definirea domeniului de aplicare al Directivei privind documentele de înmatriculare. În consecință, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare preliminară.

D. Cu privire la a treia întrebare

58. Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă, în temeiul articolului 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare, certificatele de înmatriculare trebuie recunoscute reciproc fără nicio putere de apreciere din partea statului membru destinatar, atunci când certificatele nu sunt complete, dar datele lipsă ar fi putut fi obținute ușor printr-o inspecție.

59. În opinia noastră, trebuie să se răspundă afirmativ la această întrebare.

60. Articolul 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare prevede că certificatul de înmatriculare emis de un stat membru „este recunoscut”. În consecință, textul prevederii respective nu lasă nicio marjă de apreciere autorităților statului membru destinatar [8].

8 Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia (C-150/11, EU:C:2012:539, punctul 73).

61. O astfel de interpretare este conformă cu obiectivul principal urmărit de Directiva privind documentele de înmatriculare, și anume consolidarea bunei funcționări a pieței interne prin îmbunătățirea liberei circulații a vehiculelor în Uniunea Europeană [9]. Sub acest aspect, trebuie subliniat că funcția principală a certificatului de înmatriculare este identificarea unui anumit vehicul [10] pentru a permite respectivului vehicul să circule liber și să fie mai ușor exportat în statele membre altele decât cel în care este înmatriculat [11].

62. Această funcție principală a certificatului de înmatriculare este confirmată de definițiile enunțate la articolul 2 din Directiva privind documentele de înmatriculare. Prevederea respectivă definește „certificatul de înmatriculare” ca „documentul care certifică faptul că vehiculul este înmatriculat într-un stat membru”. În schimb, noțiunea „înmatriculare” este definită ca „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”.

63. Sub acest aspect, Curtea a reținut că, în scopul reînmatriculării, caracteristicile tehnice ale vehiculelor de ocazie anterior înmatriculate în alte state membre pot fi determinate pe baza documentelor de înmatriculare deja existente. În consecință, statele membre nu pot justifica o cerință sistematică de prezentare a unui certificat de conformitate prin necesitatea de a verifica caracteristicile tehnice ale vehiculelor care dispun de un certificat de înmatriculare. O asemenea cerință echivalează cu a goli de orice substanță principiul recunoașterii certificatelor de înmatriculare emise de alte state membre [12].

64. Pe de altă parte, Curtea a constatat că, atunci când se face o cerere de reînmatriculare a unui vehicul de ocazie, o obligație de a prezenta vehiculul pentru efectuarea inspecției tehnice în scopul de a verifica dacă vehiculul este efectiv prezent pe teritoriul statului membru și dacă acesta corespunde datelor menționate în certificatul de înmatriculare eliberat de către alt stat membru este compatibilă cu dreptul Uniunii [13].

65. În opinia noastră, din această jurisprudență rezultă că, pe de o parte, formalitățile pur administrative care au rolul doar de a asigura identificarea corectă a unui vehicul prezentat pentru reînmatriculare sunt admisibile. Pe de altă parte, cerințele de înmatriculare mai exigente care ar aduce atingere principiului recunoașterii reciproce consacrat la articolul 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare sunt incompatibile cu dreptul Uniunii.

66. În consecință, simplul fapt că anumite date lipsesc dintr-un certificat de înmatriculare eliberat de un alt stat membru nu înseamnă că autoritățile statului membru destinatar pot să refuze recunoașterea unui astfel de certificat. *A fortiori*, acest principiu trebuie să se aplice în cazul în care informațiile pot fi obținute ușor printr-o simplă inspecție a vehiculului [14].

67. În această privință, este necesar să se arate că articolul 3 alineatul (2) din Directiva privind documentele de înmatriculare permite statelor membre să limiteze specificațiile cuprinse într-un certificat de înmatriculare nou al unui vehicul înmatriculat pentru prima dată anterior punerii în aplicare a acestei directive la datele solicitate care sunt disponibile. Faptul că autoritățile statelor membre se folosesc de excepția prevăzută la articolul 3 alineatul (2) din Directiva privind documentele de înmatriculare nu înseamnă că certificatele respective nu mai trebuie recunoscute.

9 A se vedea în special considerentele (1)-(4), (6) și (8) ale Directivei privind documentele de înmatriculare.

10 Considerentul (2) al Directivei privind documentele de înmatriculare prevede că „toate statele membre solicită conducătorului unui vehicul înregistrat într-un alt stat membru să dețină certificatul de înmatriculare *corespunzător acelui vehicul*, pentru a permite acestuia folosirea căilor rutiere de pe teritoriul lor” (sublinierea noastră).

11 A se vedea în special considerentele (3), (4) și (6) ale Directivei privind documentele de înmatriculare.

12 Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia (C-150/11, EU:C:2012:539, punctele 75-77).

13 Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos (C-297/05, EU:C:2007:531, punctele 57-63).

14 După cum s-a menționat la punctul 64 de mai sus, Curtea a statuat deja că o astfel de inspecție este admisibilă.

68. În plus, autoritățile statelor membre sunt obligate, în temeiul articolului 9 din Directiva privind documentele de înmatriculare, să își acorde reciproc asistență în acest domeniu. În acest sens, statele membre pot face schimb de informații atât la nivel bilateral, cât și în special la nivel multilateral, în scopul de a verifica statutul legal al vehiculului în statul membru în care a fost înmatriculat anterior [15].

69. În mod corespunzător, autoritățile unui stat membru nu sunt automat exonerate de obligația lor, în temeiul articolului 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare, de a recunoaște un certificat de înmatriculare doar pentru că documentul respectiv conține informații inexacte sau pentru că anumite informații lipsesc din acesta.

70. Totuși, se poate ca nu aceasta să fie situația dacă informațiile inexacte sau lipsă afectează identificarea vehiculului.

71. De exemplu, pot exista cazuri în care informațiile lipsă ori inexacte dintr-un certificat de înmatriculare pot da naștere unor suspiciuni legitime de comportament fraudulos din partea proprietarului vehiculului. În acest sens, considerentul (9) al Directivei privind documentele de înmatriculare afirmă în mod expres că această directivă urmărește facilitarea acelor „verificări special destinate să combată frauda și comerțul ilegal cu vehicule furate”. În aceste cazuri specifice și excepționale, o examinare mai profundă a statutului legal al vehiculului poate fi legitimă înainte de înmatricularea sa. În acest context, autoritățile statului membru destinatar pot de asemenea, astfel cum s-a menționat anterior, să solicite clarificări de la autoritățile statului membru care a emis certificatul. În cazul în care autoritățile statului membru destinatar ar obține dovezi clare că persoana care solicită înmatricularea a obținut certificatul de înmatriculare în statul membru emitent prin mijloace frauduloase sau ilegale (cum ar fi infracțiunile de fals, luarea și darea de mită sau declarațiile false) sau că certificatul de înmatriculare în cauză este pentru orice alt motiv nevalabil în temeiul dreptului statului membru emitent, statul membru destinatar are dreptul să refuze înmatricularea.

72. Cu toate acestea, în lipsa vreunui indiciu în acest sens, autoritățile din statul membru destinatar trebuie să recunoască acest certificat în mod corespunzător și, prin urmare, să procedeze la o nouă înmatriculare a vehiculului.

73. Pentru a avea o imagine completă, arătăm de asemenea că această concluzie nu presupune că statele membre nu dispun de mijloace pentru garantarea siguranței rutiere. În cazul în care, în timpul inspecției unui vehicul, autoritățile constată anomalii care dau naștere unei suspiciuni că sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate sau, mai general, că siguranța rutieră este grav afectată, autoritățile pot devansa data primei inspecții tehnice auto obligatorii pentru respectivul vehicul, chiar dacă vehiculul a fost supus unei inspecții tehnice în statul membru în care a fost înmatriculat anterior [16].

15 Observăm că Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de simplificare a transferului de autovehicule înmatriculate în alt stat membru în interiorul pieței unice intenționează să îmbunătățească asistența reciprocă, permițând statelor membre destinatare să acceseze datele privind înmatricularea vehiculelor în registrele statelor membre emitente [COM(2012) 164 final, articolul 7].

16 Articolul 5 din Directiva 2014/45.

74. În plus, în cazul în care un vehicul a fost supus după înmatriculare unor modificări care ar putea avea un impact asupra construcției acestuia, statul membru poate impune ca acesta să fie supus verificărilor prevăzute în dreptul național relevant, sub condiția să nu fie încălcate prevederile aplicabile din dreptul derivat al Uniunii [17] și să se respecte principiul libertății de circulație a mărfurilor [18]. În prezenta cauză, părțile sunt totuși de acord că modificările au fost efectuate înainte de eliberarea celor mai recente certificate de înmatriculare.

75. În lumina celor de mai sus, la cea de-a treia întrebare preliminară ar trebui să se răspundă că, în temeiul articolului 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare, statele membre nu pot refuza să recunoască certificatele de înmatriculare doar pentru că anumite date lipsesc din certificate, cu condiția ca omisiunile respective să nu afecteze identificarea vehiculului.

E. Cu privire la a patra întrebare

76. Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă un stat membru poate, conform articolului 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare, să recunoască un certificat de înmatriculare al unui alt stat membru și să supună totuși vehiculul unei verificări tehnice în sensul articolului 24 alineatul (6) din directiva-cadru, iar dacă vehiculul nu corespunde cerințelor tehnice ale statului membru, să se respingă emiterea unui certificat de înmatriculare.

77. Cu alte cuvinte, instanța de trimitere solicită Curții să clarifice relația dintre obligația unui stat membru, în temeiul articolului 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare, de a recunoaște certificatele de înmatriculare emise de alt stat membru și competența acestuia, prevăzută la articolul 24 alineatul (6) al treilea paragraf din directiva-cadru, de a interzice înmatricularea unui vehicul pe teritoriul său atunci când există motive întemeiate de a considera că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu cerințele tehnice din statul membru destinatar.

78. Considerăm că această întrebare se bazează pe două ipoteze eronate.

79. În primul rând, instanța de trimitere pare să fie de părere că un certificat de înmatriculare emis de un alt stat membru poate fi recunoscut în mod oficial în timp ce reînmatricularea vehiculului poate fi totuși refuzată.

80. În opinia noastră, această interpretare a dispozițiilor relevante din Directiva privind documentele de înmatriculare este eronată. În special, articolul 4 din această directivă prevede că „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”. Aceasta înseamnă că obligația de recunoaștere reciprocă presupune, în principiu, obligația de a permite vehiculului să circule liber și/sau să fie înmatriculat. O interpretare diferită nu numai că ar contrazice textul articolului 4, ci ar lipsi de utilitate această dispoziție.

17 În cazul în care, în pofida modificărilor, vehiculul rămâne conform cu un tip omologat, statul membru nu poate, în temeiul articolului 4 alineatul (3) al doilea paragraf din directiva-cadru, să se opună înmatriculării sale. În cazul în care pentru modificările aduse au fost utilizate sisteme, componente sau unități tehnice care au făcut obiectul unei omologări UE de tip, omologarea respectivă trebuie recunoscută în temeiul articolului 10 coroborat cu articolul 4 alineatul (3) al doilea paragraf din directiva-cadru. În aceste situații, se va renunța la efectuarea inspecțiilor tehnice.

18 A se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iunie 1987, Gofette și Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, punctele 7-10), Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos (C-297/05, EU:C:2007:531, punctele 73-76), Hotărârea din 10 februarie 2009, Comisia/Italia (C-110/05, EU:C:2009:66, punctele 57-59), Hotărârea din 6 septembrie 2012, Comisia/Belgia (C-150/11, EU:C:2012:539, punctele 52-54), Hotărârea din 20 martie 2014, Comisia/Polonia (C-639/11, EU:C:2014:173, punctele 52, 53 și 55), și Hotărârea din 20 martie 2014, Comisia/Lituania (C-61/12, EU:C:2014:172, punctele 57, 58 și 60).

81. În al doilea rând, se pare că există o confuzie în ceea ce privește domeniul de aplicare al directivei-cadru. Potrivit articolului 1 din directiva menționată, aceasta se aplică (sub aspectul elementelor relevante în cauză) doar pentru „omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare”.

82. Cu toate acestea, vehiculele în discuție în litigiul principal nu pot fi considerate „vehicule noi” în sensul directivei-cadru. În această privință, nu este necesar să se examineze întrebarea dacă vehiculele pot deveni vehicule „noi” prin modificările efectuate. Într-adevăr, așa cum s-a menționat anterior, un aspect necontestat de părți este faptul că certificatele de înmatriculare cele mai recente ale celor două vehicule au fost emise după ce ultimele modificări au fost aduse acestor vehicule. Articolul 24 alineatul (6) din directiva-cadru nu se aplică, prin urmare, vehiculelor în cauză.

83. În consecință, la a patra întrebare preliminară trebuie să se răspundă în sensul că articolul 4 din Directiva privind documentele de înmatriculare se opune ca un stat membru, care are obligația de a recunoaște un certificat de înmatriculare emis de un alt stat membru pentru un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al directivei-cadru, să supună vehiculul respectiv unei verificări tehnice în sensul articolului 24 alineatul (6) din această din urmă directivă.

IV. Concluzie

84. În lumina celor de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos) după cum urmează:

„– Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule este aplicabilă certificatelor de înmatriculare care respectă modelul de certificat stabilit prin respectiva directivă, emise pentru vehicule care existau înainte de termenul limită stabilit pentru transpunerea 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.

– Conform unei interpretări corecte a articolului 4 din Directiva 1999/37 în lumina articolului 3 alineatul (2) din această directivă, statele membre nu pot refuza să recunoască certificatele de înmatriculare doar pentru că nu au fost înscrise date la anumite coduri, atunci când datele respective ar fi putut fi obținute ușor, cu condiția ca omisiunile respective să nu afecteze identificarea vehiculului.

– Articolul 4 din Directiva 1999/37 se opune ca un stat membru, care are obligația de a recunoaște un certificat de înmatriculare emis de un alt stat membru pentru un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2007/46, să supună vehiculul respectiv unei verificări tehnice în sensul articolului 24 alineatul (6) din această din urmă directivă.”