Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
NILS WAHL
prednesené 20. septembra 2018 [1]

Vec C-326/17

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)
X a Y
za účasti:
Z

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Raad van State (Štátna rada, Holandsko)]

„Smernica 1999/37/ES – Registračné osvedčenia vydané pre vozidlá prvýkrát zaregistrované pred transpozíciou smernice – Materiálne nepresnosti a opomenutia v registračných osvedčeniach – Vzájomné uznávanie – Smernica 2007/46/ES – Schvaľovanie technických charakteristík vozidiel – Vozidlá pred harmonizáciou technických požiadaviek EÚ – Zmeny, ktoré majú vplyv na technické charakteristiky vozidla“

1. V roku 1908 Henry Ford spôsobil revolúciu vo svetovej ekonomike tým, že opustil individuálnu montáž áut, vyrobených na mieru pre klienta, smerom k masovej výrobe štandardných modelov prostredníctvom montážnej linky. Úspory z veľkosti a zefektívnenie výrobného procesu drasticky znížili výrobné náklady jeho slávneho modelu T, čím sa automobil, vtedy luxusný výrobok, stal spotrebným tovarom.

2. Takáto štandardizácia tiež umožňuje zjednodušený regulačný dohľad. S cieľom zabezpečiť bezpečnosť na cestách a chrániť životné prostredie členské štáty vyžadujú, aby vozidlá spĺňali minimálne technické požiadavky. Z dôvodu jednotných charakteristík štandardizovaných vozidiel postačí otestovať technické charakteristiky jedného modelu každého typu s cieľom zistiť, či všetky vozidlá zodpovedajúce tomuto typu spĺňajú technické požiadavky („typové schválenie“). V Európskej únii je toto regulačné schválenie udeľované prostredníctvom odkazu na technické požiadavky harmonizované právnou úpravou EÚ.

3. Štandardizácia vozidiel tiež uľahčuje voľný pohyb týchto vozidiel v rámci Európskej únie. Pokiaľ je vozidlo v súlade s typom schváleným EÚ, nie je potrebné spochybniť zhodu s technickými požiadavkami pri opätovnej registrácii v inom členskom štáte. V tomto prípade je Súdny dvor vyzvaný, aby sa vyjadril k tomu, či to platí aj vtedy, keď vozidlo nie je v súlade s typom schváleným EÚ.

1 Jazyk prednesu: angličtina.

I. Právny rámec

A. Právo Únie

1. Smernica o registračných dokumentoch

4. Článok 1 smernice Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá [2] (ďalej len „smernica o registračných dokumentoch“) stanovuje:

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

5. V súlade s článkom 2 smernice o registračných dokumentoch:

„Na účely tejto smernice:

a) ‚vozidlo‘: znamená každé vozidlo definované v článku 2 smernice Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a článku 1 smernice Rady 92/61/EHS z 30. júna 1992 o typovom schválení dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel;

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

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

…“

6. Článok 3 smernice o registračných dokumentoch znie:

„1. Členský štát vydá registračné osvedčenie pre vozidlá, ktoré sú predmetom registrácie podľa jeho vnútroštátnych právnych predpisov…

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

…“

7. Článok 4 smernice o registračných dokumentoch stanovuje:

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

2 Ú. v. ES L 138, 1999, s. 57; Mim. vyd. 07/004, s. 351.

8. Článok 9 smernice o registračných dokumentoch stanovuje:

„Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Môžu si vymieňať informácie na bilaterálnej alebo multilaterálnej úrovni, hlavne aby v prípade potreby skontrolovali právny stav vozidla v členskom štáte, v ktorom bolo predtým registrované, pred vykonaním akejkoľvek novej registrácie…“

2. Rámcová smernica

9. Článok 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá [3] (ďalej len „rámcová smernica“) stanovuje:

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

…

Osobitné technické požiadavky týkajúce sa konštrukcie a fungovania vozidiel sa pri uplatňovaní tejto smernice ustanovia v regulačných aktoch, ktorých úplný zoznam je uvedený v prílohe IV.“

10. Článok 2 rámcovej smernice stanovuje:

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

Uplatňuje sa tiež na jednotlivé schválenia týchto vozidiel.

…“

11. Článok 3 rámcovej smernice uvádza:

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

…

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

12. Článok 4 ods. 3 rámcovej smernice znie:

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

3 Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1. Táto smernica bola zrušená a nahradená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 2018, s. 1).

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

13. Článok 24 rámcovej smernice uvádza:

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

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

…

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

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

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

14. Článok 48 rámcovej smernice stanovuje, že pravidlá smernice musia byť transponované do vnútroštátneho práva pred 29. aprílom 2009. Článok 49 tej istej smernice ruší s účinnosťou od toho istého dátumu smernicu 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel [4] a stanovuje, že odkazy na zrušenú smernicu sa vykladajú ako odkazy na rámcovú smernicu.

3. Smernica 2009/40

15. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES z 6. mája 2009 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel [5] stanovuje povinnosť podrobiť vozidlá pravidelným technickým kontrolám.

16. Článok 5 smernice 2009/40 stanovuje:

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

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

…“

4 Ú. v. ES L 42, 1970, s. 1.

5 Ú. v. EÚ L 141, 2009, s. 12. Táto smernica bola zrušená a nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 2014, s. 51). Článok 5 smernice 2014/45 v podstate nahrádza článok 5 smernice 2009/40.

B. Holandské právo

17. Článok 25b ods. 1 Kentekenreglement (nariadenie o registračných dokumentoch) zo 6. októbra 1994[6] stanovuje, že na účely registrácie v Holandsku je potrebné predložiť registračné osvedčenie, ktoré sa predtým získalo v inom členskom štáte.

II. Skutkový stav, vnútroštátne konanie a prejudiciálne otázky

18. V prejednávanej veci ide o spor týkajúci sa registrácie dvoch motorových vozidiel v Holandsku.

19. Autá, Bentley s identifikačným číslom vozidla („vehicle identification number“, ďalej len „VIN“) B28J0 a Alvis s VIN 14827, boli vyrobené v Spojenom kráľovstve v rokoch 1950 a 1938. Výrobcovia vypracovali sprievodnú dokumentáciu s uvedením technických údajov.

20. Pred založením centrálneho registračného orgánu v Spojenom kráľovstve v roku 1971 boli predmetné automobily registrované v miestnych registroch, ktoré ako dôkaz o registrácii vydali pôvodné denníky. Tieto denníky a vyhlásenia klubov majiteľov automobilov slúžili ako základ registrácie v centrálnom registri registračného orgánu Spojeného kráľovstva pre vozidlo Bentley v roku 1988 a vozidlo Alvis v roku 2011. Orgán Spojeného kráľovstva nemôže potvrdiť, ako tieto vozidlá v tom čase vyzerali, keďže previedol registráciu z miestneho do centrálneho registra bez kontroly vozidiel.

21. V rokoch 2009 až 2013 prešli obe autá úpravami, ktoré zahŕňali skrátenie rázvoru kolies a zmenu motora a karosérie. Po týchto úpravách vydali registračné certifikáty v roku 2013 belgické, resp. britské registračné orgány. Tieto osvedčenia sa týkali technických údajov uvedených v dokumentácii vypracovanej pôvodnými výrobcami.

22. X a Y podali 14. januára 2014 žiadosť o registráciu vozidla a zápis do holandskej národnej evidencie vozidiel. Policajná inšpekcia odhalila úpravy pôvodného modelu vrátane rozdielu v objeme motora. Rozhodnutím z 10. februára 2014 Directie van de Dienst Wegverkeer (riaditeľstvo dopravnej inšpekcie, ďalej len „RDW“) túto žiadosť zamietlo. Dňa 4. júna 2014 X a Y opätovne predložili žiadosť o registráciu na základe druhého belgického registračného osvedčenia, ktoré vydal belgický registračný orgán 19. mája 2014. Toto druhé registračné osvedčenie obsahovalo nový objem motora. Listom z 18. júla 2014, nasledujúcom po druhej žiadosti zo 4. júna 2014, RDW oznámilo, že informácie o vozidle boli predložené belgickému registračnému orgánu. Tento orgán odpovedal, že registračné osvedčenie bolo vydané pre pôvodné vozidlo. Rozhodnutím z 27. augusta 2014 RDW zamietlo druhú žiadosť o registráciu zo 4. júna 2014.

23. Z podal žiadosť o registráciu vozidla a zápis do evidencie na RDW 10. júna 2014. Policajná správa z inšpekcie vozidla odhalila, že boli vykonané úpravy vozidla, čo prinútilo RDW požiadať registračný orgán Spojeného kráľovstva o objasnenie. Ten uviedol, že vozidlo zaregistroval „v dobrej viere“ na základe údajov v sprievodnej dokumentácii vypracovanej výrobcom a na základe fotografií a informácií od klubu vlastníkov áut. RDW sa tiež dopytovalo na údaje o vozidle, pre ktoré bolo vydané registračné osvedčenie v Spojenom kráľovstve. Registračný orgán Spojeného kráľovstva nemohol odpovedať na tieto otázky, pretože vozidlo nepreskúmal. Rozhodnutím z 29. septembra 2014 RDW zamietlo žiadosť o registráciu.

24. V obidvoch prípadoch RDW zamietlo žiadosti z nasledujúcich dôvodov. RDW sa predovšetkým domnieva, že z dôvodu, že vozidlá nespĺňajú technické požiadavky stanovené v rámcovej smernici, nejde o „vozidlá“ na účely smernice o registračných dokumentoch. Ak vozidlá spadajú do pôsobnosti smernice o registračných dokumentoch, RDW zastáva názor, že registračné osvedčenia nie sú harmonizovanými dokumentmi, a preto nemusia byť vzájomne uznávané na základe tejto smernice.

6 Stb. 1994, č. 760.

Keďže registračné osvedčenia spadajú pod túto smernicu, RDW sa domnieva, že na základe týchto osvedčení nemožno identifikovať vozidlá pre nepresnosti v dokumentoch. Napokon podľa RDW nie je možné, aby vozidlá v ich súčasnom stave dostali súhlas s ich technickými charakteristikami a nie je jasné, či boli vozidlá po zmene schválené jednotlivo.

25. Proti obom rozhodnutiam o zamietnutí registrácie boli podané odvolania pred dvoma rôznymi súdmi. Podľa týchto súdov sa smernica o registračných dokumentoch uplatňuje, vozidlá by mali byť identifikované na základe registračných osvedčení a tieto osvedčenia sú harmonizované osvedčenia na účely tejto smernice. Preto na jednej strane Rechtbank Den Haag (Okresný súd Haag, Holandsko) rozsudkom z 25. júna 2015 rozhodol, že RDW by malo vydať registračné osvedčenie pre vozidlo Bentley. Na druhej strane rozhodnutím z 23. júna 2015 Rechtbank Gelderland (Okresný súd Gelderland, Holandsko) nariadil RDW, aby vykonalo nové posúdenie týkajúce sa registrácie vozidla Alvis.

26. RDW podalo proti týmto dvom rozsudkom odvolanie na Raad van State (Štátna rada, Holandsko), ktorá sa rozhodla pristúpiť do tohto konania. Keďže Raad van State (Štátna rada) mala pochybnosti o správnom výklade príslušných ustanovení práva EÚ, rozhodla prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Uplatní sa smernica [o registračných dokumentoch] na vozidlá, ktoré existovali už pred 29. aprílom 2009, dňom, od ktorého musia členské štáty používať právne a správne predpisy na transpozíciu rámcovej smernice?

2. Predstavuje vozidlo, ktoré je na jednej strane zmontované z podstatných komponentov, ktoré boli vyrobené skôr, ako nadobudla účinnosť [rámcová smernica], a na druhej strane zo základných komponentov, ktoré boli pridané až potom, ako nadobudla účinnosť, vozidlo, ktoré existovalo už pred účinnosťou tejto smernice, alebo bolo také vozidlo vyrobené až potom, ako táto smernica nadobudla účinnosť?

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

4. Je podľa článku 4 [smernice o registračných dokumentoch] prípustné uznať registračné osvedčenie iného členského štátu, ale vozidlo napriek tomu podrobiť technickej kontrole v zmysle článku 24 ods. 6 rámcovej smernice a, keď vozidlo nespĺňa technické ustanovenia členského štátu, spojiť s tým dôsledok v podobe odmietnutia vydať registračné osvedčenie?“

27. Písomné pripomienky predložili RDW, X a Y a Z, vlády Talianska, Holandska a Nórska a Európska komisia. Pojednávanie sa konalo 7. júna 2018, na ktorom sa zúčastnili zástupcovia RDW, X a Y, Z, holandská vláda a Komisia.

III. Posúdenie

28. V tomto prípade je Súdny dvor vyzvaný, aby objasnil, do akej miery sú členské štáty povinné vo vzťahu k právu EÚ vzájomne uznávať registračné osvedčenia vozidiel, ktoré nie sú v súlade s typom schváleným EÚ. Predtým, než sa budem zaoberať položenými otázkami, stručne uvediem ciele a zásady sekundárnej legislatívy EÚ v oblasti registrácie vozidiel.

A. Úvodné poznámky

29. Na uvedenie do prevádzky musí vozidlo spĺňať tri rôzne podmienky: technické charakteristiky vozidla musia byť schválené, vozidlo musí byť registrované a vozidlo musí byť spôsobilé na prevádzku. Cieľom týchto podmienok je zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti na cestách.

30. Pred prijatím opatrení EÚ v tejto oblasti boli technické požiadavky na schválenie, vnútroštátne postupy registrácie a kontroly technického stavu a národné dokumenty vydané na overenie splnenia týchto požiadaviek v jednotlivých členských štátoch výrazne odlišné.[7] Malo to negatívny vplyv na voľný pohyb vozidiel a ich vlastníkov. S cieľom uľahčiť voľný pohyb týchto tovarov, ktoré sú vo svojej podstate mobilné, sa Európska únia rozhodla v tejto oblasti prijať sekundárne právne predpisy.

31. Po prvé schválenie technických charakteristík zabezpečuje, že vozidlá spĺňajú minimálne požiadavky na bezpečnosť a ochranu životného prostredia pred prvým uvedením do prevádzky. Keďže väčšina vozidiel sa zhoduje s typom vozidla, schválenie sa zvyčajne udelí prostredníctvom typového schválenia.

32. Rámcová smernica stanovuje jednotný postup typového schvaľovania pre nové vozidlá (ďalej len „typové schválenie EÚ“). Na získanie typového schválenia musia typy vozidiel spĺňať technické požiadavky týkajúce sa ich konštrukcie. Tieto minimálne požiadavky sú stanovené v regulačných aktoch uvedených v prílohe IV k smernici a sú plne harmonizované.

33. Z druhého pododseku článku 4 ods. 3 rámcovej smernice vyplýva, že žiaden členský štát nesmie zakázať, obmedziť alebo brániť registrácii vozidiel z dôvodov súvisiacich s ich konštrukciou a fungovaním, ak vozidlo spĺňa technické požiadavky stanovené v uvedenej smernici v čase prvej registrácie.

34. Ako výnimku článok 24 rámcovej smernice stanovuje, že jednotlivé vozidlo môže získať schválenie jeho technických charakteristík, aj keď nespĺňa harmonizované požiadavky (ďalej len „jednotlivé schválenie“). Toto schválenie sa udelí na základe alternatívnych požiadaviek, ktoré sa musia čo najviac zhodovať s úrovňou stanovenou harmonizovanými požiadavkami. Platnosť tohto schválenia sa obmedzuje na územie príslušného členského štátu v súlade s článkom 24 ods. 6 uvedenej smernice.

35. Po druhé registrácia motorových vozidiel zahŕňa administratívne schválenie vydané členským štátom na účely uvedenia motorového vozidla do prevádzky v cestnej premávke, ktoré zahŕňa identifikáciu vozidla a pridelenie registračného čísla v súlade s článkom 2 písm. b) smernice o registračných dokumentoch. Táto smernica harmonizuje formu a obsah registračných osvedčení. Na základe článku 4 sa harmonizované registračné osvedčenie uznáva ostatnými členskými štátmi na identifikáciu vozidla v medzinárodnej doprave alebo na jeho opätovnú registráciu v inom členskom štáte.

36. Po tretie kontrola technického stavu sa snaží zabezpečiť, aby vozidlo bolo počas celej doby životnosti v dobrom stave, aby neohrozilo zdravie a život ľudí. Preto budú vozidlá predmetom pravidelných kontrol technického stavu.

37. S cieľom uľahčiť voľný pohyb vozidiel predtým zaregistrovaných v členskom štáte článok 3 ods. 2 smernice 2009/40 stanovuje povinnosť uznať doklad vydaný v inom členskom štáte o tom, že motorové vozidlo registrované v tomto členskom štáte prešlo kontrolou technického stavu, minimálne v súlade s harmonizovanými normami.

7 To jasne vyplýva z odôvodnení smernice o registračných dokumentoch, rámcovej smernice a smernice 2009/40 a legislatívnych aktov, ktoré im predchádzajú.

38. Prevažná väčšina vozidiel používaných na európskych cestách, zodpovedá typovému schváleniu EÚ. Ak sú tieto vozidlá premiestnené do iného členského štátu, tento musí uznať registračné osvedčenie na základe článku 4 smernice o registračných dokumentoch. Okrem toho je potrebné uznať akýkoľvek dôkaz o kontrole technického stavu na základe článku 3 ods. 2 smernice 2009/40. Nakoniec, v súlade s článkom 4 ods. 3 druhým pododsekom rámcovej smernice, ak sa vozidlo zhoduje s typovým schválením na úrovni EÚ v čase prvej registrácie, členský štát nemôže obmedziť registráciu vozidla z dôvodov jeho konštrukcie alebo fungovania.

39. Prejednávaný prípad je však od tejto typickej situácie odlišný v troch ohľadoch. Po prvé tieto vozidlá prvýkrát vstúpili do prevádzky dlho predtým, ako existovala nejaká harmonizácia technických požiadaviek EÚ. V dôsledku toho sa nikdy nezhodovali s typovým schválením na úrovni EÚ. Po druhé vozidlá boli podstatne zmenené, avšak tieto zmeny neboli zaznamenané v najnovších harmonizovaných registračných osvedčeniach. Po tretie registračné osvedčenia sú neúplné.

40. RDW, podporované holandskou vládou, zastáva názor, že registračné osvedčenia nemožno za týchto okolností považovať za harmonizované registračné osvedčenia a nemusia byť vzájomne uznané. Ak by sa registračné osvedčenia považovali za harmonizované dokumenty, RDW tvrdí, že vozidlá nemôžu byť identifikované na základe týchto dokladov alebo alternatívne, že technické charakteristiky vozidla neboli schválené a že registrácia môže byť na tomto základe zamietnutá.

41. Komisia, ako aj X, Y a Z zastávajú naopak názor, že povinnosť uznávať registračné osvedčenia znamená, že RDW nemôže opätovne zvážiť posúdenie základných požiadaviek procesu registrácie vykonané zo strany vydávajúceho orgánu.

42. Na vyriešenie tohto sporu vnútroštátny súd položil Súdnemu dvoru štyri otázky. Vnútroštátny súd sa v podstate pýta, ako treba vykladať hmotnoprávne pravidlá o registrácii vozidiel a o schválení technických charakteristík v konkrétnych skutkových okolnostiach prípadu, ktorý prejednáva.

B. O prvej prejudiciálnej otázke

43. Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa smernica o registračných dokumentoch vzťahuje na registračné osvedčenia podľa vzoru osvedčenia stanoveného touto smernicou, ale vydaného pre vozidlá, ktoré existovali pred 29. aprílom 2009, čo je lehota na transpozíciu rámcovej smernice.

44. Vnútroštátny súd kladie túto otázku vo svetle reštriktívnej interpretácie pojmu „vozidlo“ zo strany RWD v zmysle smernice o registračných dokumentoch na jednej strane a rámcovej smernice na strane druhej.

45. Článok 2 písm. a) smernice o registračných dokumentoch definuje „vozidlo“ ako „každé vozidlo definované v článku 2 smernice Rady 70/156/EHS“. Smernica Rady 70/156/EHS bola zrušená a nahradená rámcovou smernicou.

46. Z článku 49 rámcovej smernice vyplýva, že odkazy na smernicu 70/156 sa majú chápať ako odkazy na rámcovú smernicu. Z tohto dôvodu je potrebné, aby sa odkaz smernice o registračných dokumentoch na definíciu v smernici 70/156 vykladal ako odkaz na článok 3 rámcovej smernice.

47. Konkrétnejšie, článok 3 rámcovej smernice definuje v bode 11 „motorové vozidlo“ ako „akékoľvek motorové vozidlo, ktoré sa pohybuje vlastnými prostriedkami, má aspoň štyri kolesá, ktoré je dokončené, dokončované alebo je nedokončené a má najvyššiu konštrukčnú rýchlosť vyššiu než 25 km/h“.

48. Pojmy „nedokončené“, „dokončované“ alebo „dokončené“ vozidlá sú zasa definované v článku 3 bodoch 19, 20 a 21 rámcovej smernice. Tieto definície odkazujú na určitý počet krokov, ktorými vozidlo prešlo, alebo sa musí podrobiť, aby spĺňalo technické požiadavky stanovené v smernici.

49. Podľa názoru RDW to znamená, že iba vozidlá, ktoré spĺňajú technické požiadavky, alebo ktoré môžu spĺňať tieto požiadavky po tom, čo boli podrobené ďalším stupňom dokončenia, sú „vozidlá“ na účely smernice o registračných dokumentoch. Pri tomto výklade sa registračné dokumenty vydané pre vozidlá, ktoré nie sú v súlade s typovým schválením EÚ, nevydávajú pre „vozidlá“ na účely smernice o registračných dokumentoch.

50. Vnútroštátny súd vychádza z predpokladu, že vozidlo, ktorého prvá registrácia predchádza rámcovej smernici, nemôže spĺňať technické požiadavky. Na základe toho sa tento súd pýta, či všetky registračné dokumenty vydané pre vozidlá, ktoré boli prvýkrát zaregistrované pred termínom na transpozíciu rámcovej smernice, sú tiež automaticky vylúčené z pôsobnosti smernice o registračných dokumentoch, a preto nie je potrebné ich uznať.

51. V tejto súvislosti stačí pripomenúť, že článok 3 ods. 2 smernice o registračných dokumentoch výslovne stanovuje, že harmonizované registračné osvedčenia môžu byť vydané pre vozidlá, ktoré boli zaregistrované pred vykonaním tejto smernice.

52. Okrem toho sa smernica o registračných dokumentoch zameriava na uľahčenie opätovnej registrácie vozidiel, ktoré boli predtým zaregistrované v inom členskom štáte, ako to pripomína odôvodnenie 6. Bolo by v rozpore s týmto cieľom vylúčiť harmonizované registračné osvedčenia z pôsobnosti tejto smernice len preto, že boli vypracované pre vozidlá, ktoré boli prvýkrát zaregistrované pred nadobudnutím účinnosti rámcovej smernice alebo legislatívneho aktu, ktorý jej predchádzal.

53. Treba tiež zdôrazniť, že odkaz v článku 3 bode 11 rámcovej smernice na „nedokončené“, „dokončené“ alebo „dokončované“ vozidlá treba chápať vo svetle jej cieľa uvedeného v prvom článku tejto smernice, podľa ktorého všetky nové vozidlá musia spĺňať technické požiadavky platné v čase prvej registrácie.

54. Toto konštatovanie nemožno rozšíriť na definíciu vozidla v smernici o registračných dokumentoch, ktorej cieľom je uľahčiť voľný pohyb predtým zaregistrovaných vozidiel. Preto odkaz na „nedokončené“, „dokončené“ alebo „dokončované“ vozidlá v definícii pojmu „motorové vozidlo“ v článku 3 bode 11 rámcovej smernice nie je relevantný na účely vymedzenia rozsahu uplatňovania smernice o registračných dokumentoch.

55. Na základe vyššie uvedeného je preto potrebné odpovedať na prvú prejudiciálnu otázku tak, že smernica o registračných dokumentoch sa vzťahuje na registračné osvedčenia podľa modelu osvedčenia stanoveného v tejto smernici, vydané pre vozidlá, ktoré boli prvýkrát zaregistrované pred termínom transpozície rámcovej smernice.

C. O druhej prejudiciálnej otázke

56. Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či motorové vozidlo, ktoré je na jednej strane zmontované z podstatných komponentov, ktoré boli vyrobené pred termínom na transpozíciu rámcovej smernice a na druhej strane z podstatných komponentov, ktoré boli pridané až po lehote na transpozíciu tejto smernice, predstavuje motorové vozidlo, ktoré existovalo už pred termínom na transpozíciu tejto smernice.

57. Vzhľadom na odpoveď, ktorú navrhujem dať na prvú prejudiciálnu otázku, je vek vozidla na účely vymedzenia pôsobnosti smernice o registračných dokumentoch nepodstatný. Preto na druhú položenú otázku nie je potrebné odpovedať.

D. O tretej prejudiciálnej otázke

58. Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či registračné osvedčenia musia byť na základe článku 4 smernice o registračných dokumentoch vzájomne uznané bez akejkoľvek úvahy prijímajúceho členského štátu, ak osvedčenia nie sú úplné, avšak chýbajúce údaje mohli byť kontrolou ľahko zistiteľné.

59. Podľa môjho názoru by sa na túto otázku malo odpovedať kladne.

60. Článok 4 smernice o registračných dokumentoch stanovuje, že registračné osvedčenie vydané členským štátom „je… uznané“. Z toho vyplýva, že znenie tohto ustanovenia neponecháva orgánom členských štátov žiadnu mieru voľnej úvahy. [8]

61. Takýto výklad je v súlade s hlavným cieľom sledovaným smernicou o registračných dokumentoch, a to posilnenie fungovania vnútorného trhu zlepšením voľného pohybu vozidiel v Európskej únii. [9] V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že prvoradou funkciou registračného osvedčenia je identifikovať konkrétne vozidlo, [10] aby bolo vozidlo vo voľnej prevádzke a bolo možné ho ľahšie vyvážať do iných členských štátov, ako je členský štát, v ktorom je zaregistrované. [11]

62. Túto primárnu funkciu registračného osvedčenia potvrdzujú definície uvedené v článku 2 smernice o registračných dokumentoch. Toto ustanovenie definuje „registračné osvedčenie“ ako „dokument, ktorý potvrdzuje, že vozidlo je registrované v členskom štáte“. Pojem „registrácia“ je naopak definovaný ako „administratívne schválenie vozidla pre jeho uvedenie do prevádzky v cestnej doprave zhŕňajúce registráciu tohto vozidla a pridelenie sériového čísla tomuto vozidlu známeho ako registračné číslo“.

63. V tejto súvislosti Súdny dvor rozhodol, že na účely opätovnej registrácie môžu byť technické charakteristiky ojazdených vozidiel predtým registrovaných v iných členských štátoch určené na základe už existujúcich registračných dokumentov. Členské štáty teda nemôžu odôvodňovať systematické vyžadovanie predloženia osvedčenia o zhode potrebou overiť technické charakteristiky vozidla, na ktoré existuje registračné osvedčenie. Takáto požiadavka by zbavila zásadu uznávania registračných osvedčení vydaných inými členskými štátmi jej obsahu. [12]

64. Na druhej strane Súdny dvor konštatoval, že pri žiadosti o opätovnú registráciu ojazdeného vozidla je požiadavka pristaviť vozidlo na kontrolu vozidla určenú na overenie toho, či je vozidlo skutočne prítomné na území členského štátu a či zodpovedá údajom v osvedčení o registrácii vydanom iným členským štátom, zlučiteľná s právom EÚ. [13]

8 Rozsudok zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko (C-150/11, EU:C:2012:539, bod 73).

9 Pozri najmä odôvodnenia 1 až 4, 6 a 8 smernice o registračných dokumentoch.

10 V odôvodnení 2 smernice o registračných dokumentoch sa uvádza, že „všetky členské štáty vyžadujú od vodiča vozidla evidovaného v inom členskom štáte vlastníctvo osvedčenia o registrácii *zodpovedajúce takémuto vozidlu*, aby sa mohlo prevádzkovať na cestách na ich území“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

11 Pozri najmä odôvodnenia 3, 4 a 6 smernice o registračných dokumentoch.

12 Rozsudok zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko (C-150/11, EU:C:2012:539, body 75 až 77).

13 Rozsudok z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko (C-297/05, EU:C:2007:531, body 57 až 63).

65. Podľa môjho názoru z tejto judikatúry vyplýva, že na jednej strane sú prípustné jednoduché administratívne formality, ktoré sú určené iba na zabezpečenie správnej identifikácie vozidla pristaveného na opätovnú registráciu. Na druhej strane ďalekosiahlejšie požiadavky na registráciu, ktoré narúšajú zásadu vzájomného uznávania, zakotvenú v článku 4 smernice o registračných dokumentoch, sú nezlučiteľné s právom EÚ.

66. Z toho vyplýva, že samotná skutočnosť, že v registračnom osvedčení vydanom iným členským štátom chýbajú určité údaje, neznamená, že orgány prijímajúceho členského štátu môžu odmietnuť uznať takéto osvedčenie. O to viac sa táto zásada musí uplatniť tam, kde je možné tieto informácie získať ľahko jednoduchou kontrolou vozidla. [14]

67. V tejto súvislosti treba uviesť, že článok 3 ods. 2 smernice o registračných dokumentoch umožňuje členským štátom obmedziť údaje uvedené v novom osvedčení o registrácii pre vozidlo prvýkrát zaregistrované pred transpozíciou tejto smernice na tie, pre ktoré sú požadované údaje k dispozícii. Skutočnosť, že orgány členských štátov využijú výnimku stanovenú v článku 3 ods. 2 smernice o registračných dokumentoch, neznamená, že tieto osvedčenia už nemusia byť uznané.

68. Okrem toho orgány členských štátov sú podľa článku 9 smernice o registračných dokumentoch vyzvané, aby si v tejto oblasti navzájom pomáhali. Na tento účel si môžu vymieňať informácie na bilaterálnej alebo multilaterálnej úrovni, hlavne aby v prípade potreby skontrolovali právny stav vozidla v členskom štáte, v ktorom bolo predtým registrované. [15]

69. V súlade s tým orgány členského štátu nie sú automaticky zbavené ich povinnosti podľa článku 4 smernice o registračných dokumentoch uznať registračné osvedčenie len preto, že tento dokument obsahuje nepresné informácie, alebo v ňom niektoré informácie chýbajú.

70. To však nemusí byť tak, ak nepresné alebo chýbajúce informácie majú vplyv na identifikáciu vozidla.

71. Môžu sa napríklad vyskytnúť prípady, v ktorých chýbajúce alebo nepresné informácie v osvedčení o registrácii môžu spôsobiť legitímne podozrenie z podvodného správania zo strany vlastníka vozidla. V tomto smere odôvodnenie 9 smernice o registračných dokumentoch výslovne stanovuje, že cieľom smernice je uľahčenie „kontrol špeciálne zameraných na boj proti podvodom a ilegálnemu obchodu s ukradnutými vozidlami“. V týchto špecifických a výnimočných prípadoch môže byť dôkladnejšie preskúmanie právneho postavenia vozidla legitímne pred registráciou vozidla. V tomto kontexte môžu orgány prijímajúceho členského štátu rovnako, ako je uvedené vyššie, požiadať o vysvetlenie od orgánov členského štátu, ktorý vydal osvedčenie. Ak orgány prijímajúceho členského štátu získajú jednoznačný dôkaz o tom, že osoba žiadajúca o registráciu získala registračné osvedčenie v členskom štáte vydania podvodnými alebo nezákonnými prostriedkami (ako je falšovanie, podplácanie alebo skresľovanie skutočností) alebo že príslušné osvedčenie o registrácii je pre akýkoľvek iný dôvod neplatné podľa právnych predpisov členského štátu vydania, prijímajúci členský štát by bol oprávnený registráciu zamietnuť.

72. Napriek tomu, ak na tento účel neexistujú žiadne dôkazy, orgány prijímajúceho členského štátu musia riadne uznať toto osvedčenie, a teda vykonať novú registráciu vozidla.

14 Ako bolo uvedené v bode 64 vyššie, Súdny dvor už takúto kontrolu považoval za prípustnú.

15 Poznamenávam, že existujúci návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zjednodušuje prevod motorových vozidiel registrovaných v inom členskom štáte v rámci jednotného trhu, má v úmysle posilniť vzájomnú pomoc tým, že umožní prijímajúcim členským štátom prístup k údajom o registrácii vozidiel v registroch vydávajúcich členských štátov [COM (2012) 164 final, článok 7].

73. Pre úplnosť by som tiež chcel zdôrazniť, že tento záver neznamená, že členské štáty nemajú prostriedky na zabezpečenie bezpečnosti na cestách. Ak orgány počas inšpekcie vozidla zistia anomálie, ktoré vyvolávajú podozrenie, že bezpečnostné a environmentálne systémy a komponenty vozidla boli zmenené alebo upravené, alebo všeobecnejšie, že bezpečnosť na cestách je vážne ohrozená, orgány sú oprávnené posunúť na skorší termín prvú technickú kontrolu vozidla, hoci vozidlo sa podrobilo technickej kontrole v členskom štáte, v ktorom bolo predtým registrované. [16]

74. Okrem toho, ak sa vozidlo po registrácii podrobí úpravám, ktoré môžu mať vplyv na jeho konštrukciu, členský štát môže vyžadovať, aby bolo podrobené testom, ktoré sú stanovené v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch za predpokladu, že nie sú dotknuté žiadne uplatniteľné ustanovenia sekundárneho práva EÚ [17] a že je zabezpečený voľný pohyb tovaru. [18] V tomto prípade však medzi stranami nie je sporné, že úpravy boli vykonané pred vydaním najnovších osvedčení o registrácii.

75. Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné odpovedať na tretiu položenú otázku tak, že podľa článku 4 smernice o registračných dokumentoch členské štáty nemôžu odmietnuť uznať osvedčenia o registrácii iba preto, že v osvedčeniach chýbajú určité údaje, za predpokladu, že tieto chýbajúce údaje nemajú vplyv na identifikáciu vozidla.

E. O štvrtej prejudiciálnej otázke

76. Svojou štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či je podľa článku 4 smernice o registračných dokumentoch prípustné uznať registračné osvedčenie iného členského štátu, ale napriek tomu podrobiť dotknuté vozidlo technickej kontrole na účely článku 24 ods. 6 rámcovej smernice, a ak vozidlo nespĺňa technické požiadavky členského štátu, odmietnuť vydať registračné osvedčenie.

77. Inými slovami, vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby objasnil vzťah medzi povinnosťou členského štátu podľa článku 4 smernice o registračných dokumentoch uznať registračné osvedčenia vydané inými členskými štátmi a jeho právomocou, stanovenou v treťom pododseku článku 24 ods. 6 rámcovej smernice, zabrániť registrácii vozidla na jeho území, ak je odôvodnene presvedčený, že technické ustanovenia, podľa ktorých bolo vozidlo schválené, nie sú rovnocenné s technickými ustanoveniami prijímajúceho členského štátu.

78. Zdá sa mi, že táto otázka je založená na dvoch nesprávnych predpokladoch.

79. V prvom rade sa vnútroštátny súd domnieva, že osvedčenie o registrácii vydané iným členským štátom môže byť formálne uznané, zatiaľ čo opätovná registrácia vozidla môže byť zamietnutá.

16 Článok 5 smernice 2014/45.

17 Ak sa napriek týmto zmenám vozidlo stále zhoduje so schváleným typom, členský štát nemôže podľa článku 4 ods. 3 druhého pododseku rámcovej smernice brániť jeho registrácii. V prípade, ak úprava používa systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré získali typové schválenie EÚ, musí byť toto schválenie uznané na základe článku 10 v spojení s druhým pododsekom článku 4 ods. 3 rámcovej smernice. V takýchto prípadoch budú kontroly alebo technické skúšky v zásade vylúčené.

18 Pozri v tomto zmysle rozsudky z 11. júna 1987, Gofette a Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, body 7 až 10); z 20. septembra 2007, Komisia/Holandsko (C-297/05, EU:C:2007:531, body 73 až 76); z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko (C-110/05, EU:C:2009:66, body 57 až 59); zo 6. septembra 2012, Komisia/Belgicko (C-150/11, EU:C:2012:539, body 52 až 54); z 20. marca 2014 Komisia/Poľsko (C-639/11, EU:C:2014:173, body 52, 53 a 55), a Komisia/Litva (C-61/12, EU:C:2014:172, body 57, 58 a 60).

80. Podľa môjho názoru je takýto výklad príslušných ustanovení smernice o registračných dokumentoch nesprávny. Najmä jej článok 4 jasne stanovuje, že „registračné osvedčenie vydané členským štátom je uznané ostatnými členskými štátmi na registráciu vozidla v medzinárodnej doprave alebo na opätovnú registráciu v ďalšom členskom štáte“. To znamená, že povinnosť vzájomného uznania v zásade zahŕňa povinnosť nechať vozidlo vo voľnej prevádzke a/alebo ho zaregistrovať. Rozdielny výklad by bol v rozpore nielen so znením článku 4, ale malo by to tiež za následok neúčinnosť tohto ustanovenia.

81. Po druhé sa zdá, že došlo k nedorozumeniu v súvislosti s pôsobnosťou rámcovej smernice. Podľa článku 1 uvedenej smernice sa smernica uplatňuje (čo je v tomto prípade relevantné) len na „schválenie všetkých nových vozidiel, ktoré patria do jej rozsahu pôsobnosti“.

82. Vozidlá, o ktoré ide vo veci samej, však nemožno považovať za „nové vozidlá“ na účely rámcovej smernice. V tejto súvislosti nie je potrebné zaoberať sa otázkou, či sa vozidlá môžu stať „novými“ vozidlami prostredníctvom úprav. Ako už bolo uvedené, medzi účastníkmi konania je nesporné, že najnovšie registračné osvedčenia oboch vozidiel boli vydané po tom, čo boli tieto vozidlá naposledy upravené. Článok 24 ods. 6 rámcovej smernice sa teda na tieto vozidlá nevzťahuje.

83. V dôsledku toho je potrebné odpovedať na štvrtú otázku tak, že článok 4 smernice o registračných dokumentoch bráni členskému štátu, od ktorého sa požaduje, aby uznal registračné osvedčenie vydané iným členským štátom, pokiaľ ide o vozidlo, ktoré nepatrí do pôsobnosti rámcovej smernice, aby podrobil toto vozidlo technickej kontrole na účely článku 24 ods. 6 rámcovej smernice.

IV. Návrh

84. Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky položené Raad van State (Štátna rada, Holandsko) takto:

– Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá sa vzťahuje na registračné osvedčenia podľa modelu osvedčenia stanoveného v tejto smernici, vydané pre vozidlá pred termínom transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá.

– Na základe správneho výkladu článku 4 smernice 1999/37 v spojitosti s článkom 3 ods. 2 uvedenej smernice členské štáty nemôžu odmietnuť uznať osvedčenia o registrácii iba preto, že v osvedčeniach chýbajú určité údaje pod príslušnými kódmi, pokiaľ tieto údaje možno ľahko získať, za predpokladu, že tieto chýbajúce údaje nemajú vplyv na identifikáciu vozidla.

– Článok 4 smernice 1999/37 bráni členskému štátu, od ktorého sa požaduje, aby uznal registračné osvedčenie vydané iným členským štátom, pokiaľ ide o vozidlo, ktoré nepatrí do pôsobnosti smernice 2007/46, aby podrobil toto vozidlo technickej kontrole na účely článku 24 ods. 6 smernice 2007/46.