Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
NILSA WAHLA
przedstawiona w dniu 20 września 2018 r.[1]

Sprawa C-326/17

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)
X i Y
Inny uczestnik postępowania:
Z

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Raad van State (radę stanu, Niderlandy)]

Dyrektywa 1999/37/WE – Świadectwa rejestracji wydane dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed wykonaniem dyrektywy – Istotne nieścisłości i braki w świadectwach rejestracji – Wzajemne uznawanie – Dyrektywa 2007/46/WE – Homologacja w zakresie danych technicznych pojazdów – Pojazdy sprzed harmonizacji wymagań technicznych na szczeblu Unii Europejskiej – Modyfikacje mające wpływ na dane techniczne pojazdu

1. W 1908 r. Henry Ford zrewolucjonizował światową gospodarkę, odchodząc od pojedynczo montowanych samochodów wytwarzanych na indywidualne zamówienie klienta na rzecz masowej, taśmowej produkcji standardowych modeli. Korzyści skali i racjonalizacja procesu produkcji radykalnie obniżyły koszty wytwarzania słynnego modelu T, czyniąc z samochodu, który był wcześniej produktem luksusowym, towar powszechnego użytku.

2. Taka standaryzacja umożliwia również uproszczenie nadzoru regulacyjnego. W celu zapewnienia bezpieczeństwa drogowego oraz ochrony środowiska państwa członkowskie wymagają, aby pojazdy spełniały minimalne wymagania techniczne. Ponieważ ustandaryzowane pojazdy mają jednolite dane techniczne, zbadanie tych danych w odniesieniu do jednego modelu z każdego typu wystarczy, aby stwierdzić, że wszystkie pojazdy należące do tego typu spełniają wymagania techniczne („homologacja typu"). W Unii Europejskiej organy regulacyjne przyznają taką homologację na podstawie wymagań technicznych, które zostały zharmonizowane w prawodawstwie Unii.

3. Standaryzacja pojazdów ułatwia również swobodny przepływ tych pojazdów w Unii Europejskiej. Jeżeli pojazd odpowiada typowi posiadającemu homologację Unii, nie ma powodu, aby kwestionować jego zgodność z wymaganiami technicznymi przy ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim. W niniejszej sprawie zwrócono się do Trybunał o rozstrzygnięcie, czy dotyczy to również pojazdu nieodpowiadającego typowi posiadającemu homologację Unii.

1 Język oryginału: angielski.

I. Ramy prawne

A. Prawo Unii

1. Dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów

4. Artykuł 1 dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów[2] (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów") stanowi:

„Niniejszą dyrektywę stosuje się do dokumentów wydanych przez państwa członkowskie w trakcie rejestracji pojazdów".

5. Zgodnie z art. 2 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

a) »pojazd« oznacza każdy pojazd określony w art. 2 dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w art. 1 dyrektywy Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych;

b) »rejestracja« oznacza administracyjne zezwolenie na wprowadzenie do użytku w ruchu drogowym pojazdu, dotyczące identyfikacji tego ostatniego i przyporządkowani[a] mu numeru seryjnego, znanego jako numer rejestracyjny;

c) »świadectwo rejestracji« oznacza dokument, który poświadcza, że pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim;

[…]".

6. Artykuł 3 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów ma następujące brzmienie:

„1. Państwa członkowskie wydają świadectwo rejestracji dla pojazdów, które podlegają rejestracji na mocy ich ustawodawstwa krajowego […].

2. W przypadku gdy nowe świadectwo rejestracji zostaje wydane dla pojazdu zarejestrowanego przed wykonaniem niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie używają wzoru świadectwa określonego w niniejszej dyrektywie oraz mogą ograniczać dane szczegółowe w nim zawarte do tych, które są dostępne.

[…]".

7. Artykuł 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie jest uznawane przez inne państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim".

2 Dz.U. 1999, L 138, s. 57.

8. Artykuł 9 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów przewiduje:

„Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Mogą wymieniać informacje na poziomie dwu- lub wielostronnym, w szczególności w celu kontroli, przed jakąkolwiek rejestracją pojazdu, jego statusu prawnego, w miarę potrzeb, w państwie członkowskim, w którym był on wcześniej zarejestrowany […]".

2. Dyrektywa ramowa

9. Artykuł 1 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów[3] (zwanej dalej „dyrektywą ramową") stanowi:

„Niniejsza dyrektywa ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem zastosowania oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, mając na uwadze uproszczenie ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze Wspólnoty.

[…]

Szczególne wymagania techniczne dotyczące budowy i działania pojazdów określa się, stosując niniejszą dyrektywę, w aktach prawnych, których wyczerpujący wykaz znajduje się w załączniku IV".

10. Artykuł 2 dyrektywy ramowej przewiduje:

„1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do homologacji typu pojazdów drogowych zaprojektowanych i zbudowanych w jednym lub kilku etapach, oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla takich pojazdów.

Niniejszą dyrektywę stosuje się również do dopuszczenia indywidualnego takich pojazdów.

[…]".

11. Artykuł 3 dyrektywy ramowej stanowi:

„Na użytek niniejszej dyrektywy i aktów prawnych wymienionych w załączniku IV, chyba że w tych aktach prawnych podano inaczej:

[…]

11. »pojazd silnikowy« oznacza napędzany mechanicznie pojazd, który porusza się dzięki własnemu napędowi, mający co najmniej cztery koła, kompletny, skompletowany lub niekompletny, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h".

12. Artykuł 4 ust. 3 dyrektywy ramowej ma następujące brzmienie:

„Państwa członkowskie rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

3 Dz.U. 2007, L 263, s. 1. Dyrektywa ta została uchylona i zastąpiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającym dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018, L 151, s. 1).

Państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do korzystania lub użycia na drogach pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych z powodów związanych z aspektami ich budowy i funkcjonowania objętych niniejszą dyrektywą, jeśli spełniają one jej wymagania".

13. Artykuł 24 dyrektywy ramowej stanowi:

„1. Państwa członkowskie mogą zwolnić określony pojazd, niezależnie od tego, czy jest to jedyny egzemplarz pojazdu [czy nie], z obowiązku spełniania wymagań jednego lub kilku przepisów niniejszej dyrektywy lub jednego lub kilku aktów prawnych wymienionych w załączniku IV lub w załączniku XI, pod warunkiem że zastosują wymagania alternatywne.

Stosowanie przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym, wyłącza się jedynie w przypadkach, gdy państwo członkowskie ma ku temu uzasadnione powody.

[…]

6. Dopuszczenie indywidualne jest ważne wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, które udzieliło dopuszczenia.

Jeżeli wnioskodawca pragnie pojazd sprzedać, zarejestrować lub dopuścić do ruchu w innym państwie członkowskim pojazd, któremu udzielono dopuszczenia indywidualnego, państwo członkowskie, które udzieliło dopuszczenia, dostarcza wnioskodawcy na jego wniosek oświadczenie dotyczące przepisów technicznych, na podstawie których pojazdowi udzielono dopuszczenia.

Państwo członkowskie zezwala na sprzedaż, rejestrację lub dopuszczenie do ruchu pojazdu, któremu inne państwo członkowskie udzieliło dopuszczenia indywidualnego zgodnie z przepisami niniejszego artykułu, chyba że ma uzasadnione powody, by uważać, że przepisy techniczne, zgodnie z którymi danemu pojazdowi udzielono dopuszczenia, nie są równoważne przepisom obowiązującym w tym państwie".

14. Artykuł 48 dyrektywy ramowej stanowi, że postanowienia tej dyrektywy muszą zostać transponowane do krajowych porządków prawnych do dnia 29 kwietnia 2009 r. Artykuł 49 tej samej dyrektywy uchyla dyrektywę 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep[4] ze skutkiem od tego samego dnia i stanowi, że odniesienia do uchylonej dyrektywy interpretowane są jako odniesienia do dyrektywy ramowej.

3. Dyrektywa 2009/40

15. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep przewiduje obowiązek poddawania pojazdów regularnym badaniom zdatności do ruchu drogowego[5].

4 Dz.U. 1970, L 42, s. 1.

5 Dz.U. 2009, L 141, s. 12. Dyrektywa ta została uchylona i zastąpiona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. 2014, L 127, s. 51). Artykuł 5 dyrektywy 2014/45 zastępuje w istocie art. 5 dyrektywy 2009/40.

16. Artykuł 5 dyrektywy 2009/40 stanowi:

„Nie naruszając przepisów zawartych w załącznikach I i II, państwa członkowskie mogą:

a) wyznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania zdatności do ruchu drogowego oraz, w odpowiednich przypadkach, zażądać skierowani[a] pojazdu na badania przed rejestracją;

[…]”.

B. Prawo niderlandzkie

17. Artykuł 25b ust. 1 Kentekenreglement (rozporządzenia w sprawie rejestracji pojazdów) z dnia 6 października 1994 r.[6] przewiduje, że w celu rejestracji w Niderlandach należy przedstawić świadectwo rejestracji uzyskane uprzednio w innym państwie członkowskim.

II. Okoliczności faktyczne, postępowanie i pytania prejudycjalne

18. Niniejsza sprawa wpisuje się w ramy sporu dotyczącego rejestracji dwóch pojazdów silnikowych w Niderlandach.

19. Samochody, bentley z numerem identyfikacyjnym pojazdu (zwanym dalej „numerem VIN”) B28J0 oraz alvis z numerem VIN 14827, zostały wyprodukowane w Zjednoczonym Królestwie odpowiednio w latach 1950 i 1938. Producenci sporządzili dokumentację towarzyszącą, określając dane techniczne.

20. Przed utworzeniem w Zjednoczonym Królestwie w 1971 r. centralnego urzędu rejestracyjnego wspomniane samochody były zarejestrowane w lokalnych rejestrach, które jako dowód rejestracji wydały książeczki starego typu. Książeczki te wraz z oświadczeniami automobilklubów posłużyły jako podstawa rejestracji bentleya w 1988 r. oraz alvisa w 2011 r. w centralnym rejestrze prowadzonym przez urząd rejestracyjny Zjednoczonego Królestwa. Urząd ten nie jest jednak w stanie potwierdzić, jak te dwa pojazdy wtedy wyglądały, ponieważ przeniesienia rejestracji z lokalnego rejestru do rejestru centralnego dokonano bez zbadania pojazdów.

21. Pomiędzy 2009 a 2013 r. oba samochody zostały poddane modyfikacjom, które obejmowały skrócenie rozstawu osi, a także wymianę silnika i nadwozia. Po przeprowadzeniu tych modyfikacji świadectwa rejestracji wydały w 2013 r. urzędy rejestracyjne, odpowiednio, w Belgii i w Zjednoczonym Królestwie. Świadectwa te odnosiły się do danych technicznych określonych w dokumentacji sporządzonej przez pierwotnych producentów.

22. W dniu 14 stycznia 2014 r. X i Y złożyli wniosek o rejestrację bentleya w niderlandzkim krajowym rejestrze pojazdów. W wyniku przeprowadzonego przez policję badania ujawniono modyfikacje w stosunku do oryginalnego modelu, w tym różnicę w pojemności silnika. Decyzją z dnia 10 lutego 2014 r. Directie van de Dienst Wegverkeer (dyrekcja urzędu komunikacji, Niderlandy, zwana dalej „RDW”) oddaliła wniosek. W dniu 4 czerwca 2014 r. X i Y ponownie złożyli wniosek o rejestrację na podstawie drugiego belgijskiego świadectwa rejestracji wydanego przez belgijski urząd rejestracyjny w dniu 19 maja 2014 r. W tym drugim świadectwie rejestracji podano nową pojemność silnika. W piśmie z dnia 18 lipca 2014 r., wysłanym po złożeniu drugiego wniosku o rejestrację z dnia 4 czerwca 2014 r., RDW poinformowała, że skierowała zapytania dotyczące pojazdu do belgijskiego urzędu rejestracyjnego. Urząd ten odpowiedział, że świadectwo rejestracji zostało wydane dla oryginalnego pojazdu. Decyzją z dnia 27 sierpnia 2014 r. RDW oddaliła drugi wniosek o rejestrację z dnia 4 czerwca 2014 r.

6 Stb. 1994, nr 760.

23. W dniu 10 czerwca 2014 r. Z złożył w RDW wniosek o rejestrację alvisa. W policyjnym sprawozdaniu z badania pojazdu ujawniono, że przeszedł on modyfikacje, co skłoniło RDW do zwrócenia się do urzędu rejestracyjnego w Zjednoczonym Królestwie o udzielenie wyjaśnień. Urząd ten stwierdził, że zarejestrował pojazd „w dobrej wierze" na podstawie danych zawartych w dokumentacji towarzyszącej sporządzonej przez producenta, a także na podstawie zdjęć i informacji przekazanych przez automobilklub. RDW zapytała także o dane pojazdu, dla których w Zjednoczonym Królestwie wydano świadectwo rejestracji. Urząd rejestracyjny w Zjednoczonym Królestwie nie był w stanie odpowiedzieć na te pytania, ponieważ nie zbadał pojazdu. Decyzją z dnia 29 września 2014 r. RDW oddaliła wniosek o rejestrację.

24. W obu przypadkach RDW oddaliła wnioski z następujących powodów. Przede wszystkim RDW jest zdania, że ponieważ pojazdy nie spełniają wymagań technicznych określonych w dyrektywie ramowej, nie stanowią one „pojazdów" w rozumieniu dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. RDW twierdzi, że jeżeli pojazdy miałyby być uznane za objęte zakresem dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, to świadectwa rejestracji nie stanowią zharmonizowanych dokumentów, a tym samym nie muszą być wzajemnie uznawane na podstawie tej dyrektywy. RDW uważa, że jeżeli świadectwa rejestracji miałyby być objęte tą dyrektywą, to pojazdów nie da się zidentyfikować na podstawie tych świadectw ze względu na nieścisłości w tych dokumentach. Wreszcie zdaniem RDW nie jest możliwe, aby pojazdy – w aktualnym stanie – otrzymały homologację w zakresie ich danych technicznych, i nie ma jasności co do tego, czy pojazdy te uzyskały dopuszczenie indywidualne po przeprowadzeniu ich modyfikacji.

25. Na obie decyzje o odmowie rejestracji wniesiono skargi do dwóch różnych sądów. Zdaniem tych sądów dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów znajduje zastosowanie, a pojazdy należy zidentyfikować na podstawie świadectw rejestracji, które stanowią zharmonizowane dokumenty w rozumieniu tej dyrektywy. W konsekwencji z jednej strony Rechtbank Den Haag (sąd rejonowy w Hadze, Niderlandy) w wyroku z dnia 25 czerwca 2015 r. orzekł, że RDW powinna wydać świadectwo rejestracji dla bentleya, a z drugiej strony, wyrokiem z dnia 23 czerwca 2015 r., Rechtbank Gelderland (sąd rejonowy Geldrii, Niderlandy) nakazał RDW ponowne zbadanie sprawy rejestracji alvisa.

26. RDW wniosła odwołania od tych dwóch wyroków do Raad van State (rady stanu, Niderlandy), która postanowiła połączyć postępowania. Mając wątpliwości co do prawidłowej wykładni właściwych przepisów prawa Unii, Raad van State (rada stanu) postanowiła zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1. Czy [dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów] ma zastosowanie w przypadku pojazdów silnikowych, które istniały już przed dniem 29 kwietnia 2009 r., tj. dniem, od którego państwa członkowskie były zobowiązane do stosowania przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych służących wykonaniu [dyrektywy ramowej]?

2. Czy pojazd silnikowy, który z jednej strony jest złożony z podstawowych części wykonanych przed rozpoczęciem stosowania [dyrektywy ramowej], a z drugiej strony z podstawowych części, które zostały dodane dopiero po rozpoczęciu stosowania tej dyrektywy, jest pojazdem silnikowym, który istniał już przed rozpoczęciem stosowania tej dyrektywy, lub czy należy uznać, że pojazd taki został wyprodukowany dopiero po rozpoczęciu stosowania tej dyrektywy?

3. Czy na podstawie art. 3 ust. 2 [dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów] wymóg uznania w rozumieniu art. 4 tej dyrektywy obowiązuje bez ograniczeń, jeżeli w świadectwie rejestracji przy określonych kodach Wspólnoty (które według załączników do tej dyrektywy obowiązkowo należy podać) nie zostały wpisane żadne dane, jeżeli dane te można łatwo ustalić?

4. Czy w świetle art. 4 [dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów] dopuszczalne jest uznanie świadectwa rejestracji z innego państwa członkowskiego przy jednoczesnym poddaniu pojazdu kontroli technicznej dla celów art. 24 ust. 6 [dyrektywy ramowej], a w przypadku gdy pojazd ten nie odpowiada przepisom technicznym państwa członkowskiego – powiązanie z tym skutku w postaci odmowy wydania świadectwa rejestracji?".

27. Uwagi na piśmie zostały przedstawione przez RDW, X i Y oraz Z, rządy włoski, niderlandzki i norweski, a także Komisję Europejską. W dniu 7 czerwca 2018 r. odbyła się rozprawa, na której RDW, X i Y, Z, rząd niderlandzki i Komisja przedstawili uwagi ustne.

III. Analiza

28. W niniejszej sprawie zwrócono się do Trybunału o wyjaśnienie, w jakim zakresie państwa członkowskie, w świetle prawa Unii, mają obowiązek wzajemnego uznawania świadectw rejestracji pojazdów, które nie odpowiadają typowi posiadającemu homologację Unii. Przed odniesieniem się do pytań prejudycjalnych przedstawię jednak pokrótce cele i zasady prawodawstwa wtórnego Unii Europejskiej w dziedzinie rejestracji pojazdów.

A. Uwagi wstępne

29. Aby został wprowadzony do użytku w ruchu drogowym, pojazd musi spełniać trzy różne warunki: dane techniczne pojazdu muszą odpowiadać homologacji, a pojazd musi zostać zarejestrowany i być zdatny do ruchu drogowego. Warunki te mają na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego.

30. Zanim przyjęto w tej dziedzinie akty prawne na szczeblu Unii Europejskiej, wymagania techniczne homologacji, krajowe procedury rejestracyjne i badania zdatności do ruchu drogowego, a także krajowe dokumenty wydawane jako potwierdzenie spełnienia tych wymagań znacząco różniły się od siebie w zależności od państwa członkowskiego[7]. Miało to szkodliwy wpływ na swobodny przepływ pojazdów i ich właścicieli. Aby ułatwić swobodny przepływ tych towarów, które są ze swej natury mobilne, Unia Europejska zdecydowała o przyjęciu prawa wtórnego w tej dziedzinie.

31. Po pierwsze, homologacja w zakresie danych technicznych gwarantuje, że pojazdy spełniają minimalne wymagania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, zanim zostaną po raz pierwszy wprowadzone do użytku w ruchu drogowym. Ponieważ większość pojazdów odpowiada określonemu typowi pojazdu, homologację przyznaje się zwykle w ramach homologacji typu pojazdu.

32. Dyrektywa ramowa określa jednolitą procedurę homologacji typu nowych pojazdów („homologacja typu UE"). Aby uzyskać homologację, typy pojazdu muszą spełniać wymagania techniczne dotyczące ich budowy. Te minimalne wymagania są określone w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV do dyrektywy i zostały w pełni zharmonizowane.

33. Jak wynika z art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy ramowej, państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji pojazdów z powodów związanych z aspektami ich budowy i funkcjonowania, jeżeli pojazdy spełniają wymagania techniczne określone w tej dyrektywie w momencie pierwszej rejestracji.

7 Wynika to wyraźnie z preambuł dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, dyrektywy ramowej oraz dyrektywy 2009/40, a także aktów je poprzedzających.

34. Jako wyjątek art. 24 dyrektywy ramowej stanowi, że pojedynczy pojazd może uzyskać dopuszczenie w zakresie swoich danych technicznych, mimo że nie spełnia wymagań zharmonizowanych („dopuszczenie indywidualne”). Takie dopuszczenie przyznaje się na podstawie alternatywnych wymagań, które muszą być równoważne, w najwyższym możliwym do realizacji zakresie, poziomowi przewidzianemu przez wymagania zharmonizowane. Ważność takiego dopuszczenia ogranicza się do terytorium tego państwa członkowskiego, zgodnie z art. 24 ust. 6 tej dyrektywy.

35. Po drugie, rejestracja pojazdów silnikowych obejmuje wydanie przez dane państwo członkowskie administracyjnego zezwolenia na wprowadzenie do użytku w ruchu drogowym pojazdu silnikowego, obejmującego identyfikację pojazdu oraz przyporządkowanie mu numeru rejestracyjnego zgodnie z art. 2 lit. b) dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Dyrektywa ta harmonizuje formę i treść świadectw rejestracji. Na mocy art. 4 zharmonizowane świadectwo rejestracji jest uznawane przez inne państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim.

36. Po trzecie, badanie zdatności do ruchu drogowego ma na celu zapewnienie, by w całym cyklu życia pojazdu był on w dobrym stanie technicznym, aby nie zagrażać zdrowiu i życiu ludzi. W związku z tym pojazdy podlegają regularnym badaniom zdatności do ruchu drogowego.

37. Aby ułatwić swobodny przepływ pojazdów zarejestrowanych uprzednio w państwie członkowskim, art. 3 ust. 2 dyrektywy 2009/40 przewiduje obowiązek uznania dowodu wydanego w innym państwie członkowskim, świadczącego o tym, że pojazd silnikowy tam zarejestrowany przeszedł z pozytywnym rezultatem badania zdatności do ruchu drogowego, które odpowiadają co najmniej zharmonizowanym standardom.

38. Zdecydowana większość pojazdów poruszających się po europejskich drogach odpowiada typowi posiadającemu homologację Unii. Kiedy pojazdy te są przemieszczane do innego państwa członkowskiego, państwo to ma obowiązek uznać świadectwo rejestracji na podstawie art. 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Ponadto stosownie do art. 3 ust. 2 dyrektywy 2009/40 należy uznać każdy dowód przejścia z pozytywnym rezultatem badania zdatności do ruchu drogowego. Wreszcie, zgodnie z art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy ramowej, jeżeli pojazd odpowiada typowi posiadającemu homologację Unii w momencie pierwszej rejestracji, państwo członkowskie nie może ograniczać jego rejestracji z powodów związanych z jego budową lub funkcjonowaniem.

39. Niniejsza sprawa różni się jednak od tej typowej sytuacji pod trzema względami. Po pierwsze, pojazdy, o których mowa, zostały wprowadzone do użytku na długo przed jakąkolwiek harmonizacją wymagań technicznych na szczeblu Unii Europejskiej. W konsekwencji nigdy nie odpowiadały typowi posiadającemu homologację Unii. Po drugie, owe pojazdy zostały znacząco zmodyfikowane, a modyfikacje te nie zostały odnotowane w najnowszych, zharmonizowanych świadectwach rejestracji. Po trzecie, świadectwa rejestracji są niekompletne.

40. RDW, popierana przez rząd niderlandzki, jest zdania, że świadectwa rejestracji nie mogą być w takich okolicznościach uznane za zharmonizowane świadectwa rejestracji i nie muszą być wzajemnie uznawane. Jeżeli świadectwa rejestracji stanowią zharmonizowane dokumenty, RDW twierdzi, że nie można na ich podstawie zidentyfikować pojazdów lub – alternatywnie – że dane techniczne pojazdu nie zostały homologowane i że na tej podstawie można odmówić rejestracji.

41. Komisja, jak również X, Y i Z są natomiast zdania, że obowiązek uznawania świadectw rejestracji oznacza, że RDW nie może ponownie zbadać oceny spełnienia wymagań będących podstawą procesu rejestracji, której dokonał już urząd wydający świadectwo.

42. W celu rozstrzygnięcia tego sporu sąd odsyłający przedstawił Trybunałowi cztery pytania prejudycjalne. W istocie sąd odsyłający zwraca się o wyjaśnienie, jak w specyficznym stanie faktycznym sprawy, która przed nim zawisła, należy interpretować przepisy prawa materialnego dotyczące rejestracji pojazdów i wydawania homologacji w zakresie danych technicznych.

B. W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego

43. Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów ma zastosowanie do świadectw rejestracji odpowiadających wzorowi świadectwa określonemu w tej dyrektywie, ale wydanych dla pojazdów, które istniały przed dniem 29 kwietnia 2009 r., to jest przed terminem transpozycji dyrektywy ramowej.

44. Sąd odsyłający zadaje to pytanie w świetle dokonanej przez RDW zawężającej wykładni pojęcia „pojazdu" w rozumieniu dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów z jednej strony i dyrektywy ramowej z drugiej strony.

45. Artykuł 2 lit. a) dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów definiuje „pojazd" jako „każdy pojazd określony w art. 2 dyrektywy 70/156". Ta druga dyrektywa została uchylona i zastąpiona dyrektywą ramową.

46. Jak wynika z art. 49 dyrektywy ramowej, odniesienia do dyrektywy 70/156 interpretowane są jako odniesienia do dyrektywy ramowej. W związku z tym znajdujące się w dyrektywie w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów odniesienie do definicji zawartej w dyrektywie 70/156 należy interpretować jako odniesienie do art. 3 dyrektywy ramowej.

47. Mówiąc konkretniej, art. 3 dyrektywy ramowej definiuje „pojazd silnikowy" w pkt 11 jako „napędzany mechanicznie pojazd, który porusza się dzięki własnemu napędowi, mający co najmniej cztery koła, kompletny, skompletowany lub niekompletny, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h".

48. O „niekompletnych", „skompletowanych" i „kompletnych" pojazdach mowa jest z kolei odpowiednio w art. 3 pkt 19, 20 i 21 dyrektywy ramowej. Zawarte tam definicje odnoszą się do etapów kompletowania, które pojazd przeszedł lub musi przejść, aby spełnić wymagania techniczne określone w dyrektywie.

49. Zdaniem RDW oznacza to, że jedynie pojazdy, które spełniają wymagania techniczne lub mogą spełniać te wymagania po przejściu przez kolejne etapy kompletowania, stanowią „pojazdy" w rozumieniu dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Taka wykładnia oznacza, że dokumenty rejestracyjne wydawane dla pojazdów, które nie odpowiadają typowi pojazdu posiadającemu homologację Unii, nie są wydawane dla „pojazdów" w rozumieniu dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

50. Sąd odsyłający wychodzi z założenia, że pojazd, którego pierwsza rejestracja miała miejsce przed przyjęciem dyrektywy ramowej, nie może spełniać wymagań technicznych. Na tej podstawie sąd ten zastanawia się, czy wszystkie dokumenty rejestracyjne wydane dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed terminem transpozycji dyrektywy ramowej są również automatycznie wyłączone z zakresu dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, w związku z czym nie muszą być uznawane.

51. W tej kwestii wystarczy przypomnieć, że art. 3 ust. 2 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów wyraźnie stanowi, iż zharmonizowane świadectwa rejestracji można wydawać dla pojazdów, które zostały zarejestrowane przed wykonaniem tej dyrektywy.

52. Ponadto dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów – zgodnie z motywem 6 – ma na celu ułatwienie ponownej rejestracji pojazdów, które wcześniej były zarejestrowane w innym państwie członkowskim. Sprzeczne z tym celem byłoby wykluczenie zharmonizowanych świadectw rejestracji z zakresu tej dyrektywy tylko dlatego, że sporządzono je dla pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych przed datą wejścia w życie dyrektywy ramowej lub aktu ją poprzedzającego.

53. Należy również podkreślić, że użyte w art. 3 pkt 11 dyrektywy ramowej określenia „niekompletny", „kompletny" i „skompletowany" należy interpretować w świetle celu tej dyrektywy, który jest wspomniany w art. 1 i stosownie do którego wszystkie nowe pojazdy muszą być zgodne z wymaganiami technicznymi obowiązującymi w momencie ich pierwszej rejestracji.

54. Stwierdzenia tego nie można rozszerzyć na definicję pojazdu zawartą w dyrektywie w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, której celem jest ułatwienie swobodnego przepływu już zarejestrowanych pojazdów. W związku z tym użycie w znajdującej się w art. 3 pkt 11 dyrektywy ramowej definicji „pojazdu silnikowego" określeń „niekompletny", „kompletny" i „skompletowany" nie ma znaczenia dla określenia zakresu dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

55. W związku z powyższym na pierwsze pytanie prejudycjalne należy odpowiedzieć w ten sposób, że dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów ma zastosowanie do odpowiadających wzorowi świadectwa określonemu w tej dyrektywie świadectw rejestracji wydanych dla pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane przed terminem transpozycji dyrektywy ramowej.

C. W przedmiocie drugiego pytania prejudycjalnego

56. W pytaniu drugim sąd odsyłający zastanawia się, czy pojazd silnikowy, który z jednej strony jest złożony z podstawowych części wykonanych przed terminem transpozycji dyrektywy ramowej, a z drugiej strony z podstawowych części, które zostały dodane dopiero po upływie tego terminu, jest pojazdem silnikowym, który istniał już przed terminem transpozycji tej dyrektywy.

57. W świetle odpowiedzi zaproponowanej przeze mnie na pierwsze pytanie prejudycjalne wiek pojazdu jest bez znaczenia dla określenia zakresu dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. W związku z tym nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na drugie pytanie prejudycjalne.

D. W przedmiocie trzeciego pytania prejudycjalnego

58. W pytaniu trzecim sąd odsyłający zastanawia się w istocie, czy świadectwa rejestracji muszą być wzajemnie uznawane na podstawie art. 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów bez możliwości skorzystania przez przyjmujące państwo członkowskie z uprawnień dyskrecjonalnych, jeżeli świadectwa nie są kompletne, jednak brakujące dane można łatwo ustalić dzięki przeprowadzeniu kontroli.

59. Moim zdaniem na to pytanie należy udzielić odpowiedzi twierdzącej.

60. Artykuł 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów stanowi, że świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie „jest uznawane". W związku z tym wydaje się, że brzmienie tego przepisu nie pozostawia organom przyjmującego państwa członkowskiego jakiegokolwiek zakresu uznania [8].

8 Wyrok z dnia 6 września 2012 r., Komisja/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, pkt 73.

61. Taka wykładnia jest spójna z głównym celem dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, którym jest wzmocnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez poprawę swobodnego przepływu pojazdów w Unii Europejskiej [9]. W tym względzie należy podkreślić, że podstawową funkcją świadectwa rejestracji jest identyfikacja konkretnego pojazdu [10] w celu umożliwienia temu pojazdowi swobodnego przemieszczania się po państwach członkowskich innych niż to, w którym jest on zarejestrowany, a także ułatwienia jego wywozu do takich państw [11].

62. Tę podstawową funkcję świadectwa rejestracji potwierdzają definicje zawarte w art. 2 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Przepis ten definiuje „świadectwo rejestracji" jako „dokument, który poświadcza, że pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim". Z kolei pojęcie „rejestracji" zdefiniowano jako „administracyjne zezwolenie na wprowadzenie do użytku w ruchu drogowym pojazdu, dotyczące identyfikacji tego ostatniego i przyporządkowani[a] mu numeru seryjnego, znanego jako numer rejestracyjny".

63. W tym względzie Trybunał orzekł, że do celów ponownej rejestracji parametry techniczne używanych pojazdów zarejestrowanych uprzednio w innym państwie członkowskim mogą być określone na podstawie istniejących już dokumentów rejestracyjnych. W związku z tym państwa członkowskie nie mogą uzasadnić wymogu obejmującego systematyczne przedstawienie świadectwa zgodności koniecznością sprawdzenia parametrów technicznych pojazdów, które posiadają świadectwo rejestracji. Wymóg taki pozbawiałby skuteczności zasadę uznawania świadectw rejestracyjnych wydawanych przez inne państwa członkowskie [12].

64. Trybunał stwierdził jednak, że w razie złożenia wniosku o ponowną rejestrację używanego pojazdu wymóg przedstawienia pojazdu do kontroli, której celem jest sprawdzenie, czy pojazd rzeczywiście znajduje się na terytorium państwa członkowskiego i czy odpowiada danym wskazanym w świadectwie rejestracji wydanym przez inne państwo członkowskie, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej [13].

65. Moim zdaniem z orzecznictwa tego wynika, że z jednej strony proste formalności administracyjne, których celem jest jedynie zapewnienie prawidłowej identyfikacji pojazdu przedstawionego do ponownej rejestracji, są dozwolone. Z drugiej strony dalej idące wymogi rejestracyjne, które podważają zasadę wzajemnego uznawania przewidzianą w art. 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, są niezgodne z prawem Unii Europejskiej.

66. W konsekwencji sam fakt, że w świadectwie rejestracji wydanym przez inne państwo członkowskie brakuje pewnych danych, nie oznacza, że władze przyjmującego państwa członkowskiego mogą odmówić uznania ważności takiego świadectwa. A fortiori zasada ta musi mieć zastosowanie w przypadku, gdy informacje te można łatwo uzyskać poprzez przeprowadzenie prostej kontroli pojazdu [14].

67. W tym względzie należy zaznaczyć, że art. 3 ust. 2 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów pozwala państwom członkowskim ograniczać dane szczegółowe zawarte w nowym świadectwie rejestracji wydanym dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed wykonaniem tej dyrektywy do tych danych, które są dostępne. Fakt, że organy państw członkowskich korzystają z odstępstwa przewidzianego w art. 3 ust. 2 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, nie oznacza, że świadectwa te nie muszą już być uznawane.

9 Zobacz w szczególności motywy 1–4, 6 i 8 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

10 Motyw 2 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów brzmi: „Wszystkie państwa członkowskie wymagają, aby kierowca pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim posiadał świadectwo rejestracji *odpowiadające temu pojazdowi*, na podstawie którego zezwala się na korzystanie z dróg na ich terytorium" (wyróżnienie własne).

11 Zobacz w szczególności motywy 3, 4 i 6 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

12 Wyrok z dnia 6 września 2012 r., Komisja/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, pkt 75–77.

13 Wyrok z dnia 20 września 2007 r., Komisja/Niderlandy, C-297/05, EU:C:2007:531, pkt 57–63.

14 Jak wskazano w pkt 64 powyżej, Trybunał orzekł już, że taka kontrola jest dopuszczalna.

68. Ponadto zgodnie z art. 9 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów organy państw członkowskich są zobowiązane wspierać się nawzajem w tym zakresie. W tym celu mogą wymieniać informacje na poziomie dwu- lub wielostronnym, w szczególności w celu skontrolowania statusu prawnego pojazdu w państwie członkowskim, w którym był on wcześniej zarejestrowany [15].

69. W związku z tym organy państwa członkowskiego nie są automatycznie zwolnione z ciążącego na nich na podstawie art. 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów obowiązku uznania świadectwa rejestracji jedynie dlatego, że dokument zawiera nieścisłe informacje lub że brakuje w nim pewnych informacji.

70. Może być jednak inaczej, jeżeli nieścisłości lub braki w informacjach mają wpływ na identyfikację pojazdu.

71. Na przykład mogą wystąpić przypadki, w których braki lub nieścisłości w informacjach zawartych w świadectwie rejestracji mogą wywołać uzasadnione podejrzenie nieuczciwego zachowania właściciela pojazdu. Na wypadek zaistnienia takiej sytuacji motyw 9 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów wyraźnie stanowi, że celem dyrektywy jest ułatwienie „kontroli, przeznaczonych szczególnie do zwalczania nadużyć finansowych [oszustw] i nielegalnego handlu kradzionymi pojazdami”. W tych szczególnych i wyjątkowych przypadkach bardziej szczegółowe badanie statusu prawnego pojazdu przed dokonaniem rejestracji może być uzasadnione. W takiej sytuacji organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą także, jak wspomniano powyżej, zwrócić się o wyjaśnienia do organów państwa członkowskiego, które wydało świadectwo. Gdyby organy przyjmującego państwa członkowskiego zgromadziły jednoznaczne dowody, że osoba wnioskująca o zarejestrowanie uzyskała świadectwo rejestracji w państwie członkowskim, które je wydało, wskutek oszustwa lub niezgodnie z prawem (np. poprzez fałszerstwo, przekupstwo lub podanie nieprawdy) albo że dane świadectwo rejestracji z jakiegokolwiek innego powodu jest nieważne w świetle prawa państwa członkowskiego, które je wydało, przyjmujące państwo członkowskiego miałoby prawo odmówić rejestracji.

72. Jednakże w przypadku braku jakichkolwiek dowodów w tym względzie organy przyjmującego państwa członkowskiego muszą należycie uznać przedstawione świadectwo, a tym samym muszą dokonać ponownej rejestracji pojazdu.

73. Dla pełności wywodu dodam, że wniosek ten nie oznacza, iż państwa członkowskie nie mają możliwości zapewnienia bezpieczeństwa drogowego. Jeżeli w trakcie kontroli pojazdu organy stwierdzają anomalie, które wzbudzają podejrzenie dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów pojazdu odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska lub – ogólniej – poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, organy te mają prawo wyznaczenia dla tego pojazdu wcześniejszej daty pierwszego obowiązkowego badania zdatności do ruchu drogowego, nawet jeśli pojazd przeszedł badanie zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim uprzedniej rejestracji [16].

15 Pragnę zauważyć, że obecny wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uproszczenia przenoszenia w ramach jednolitego rynku pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim ma na celu zwiększenie wzajemnej pomocy poprzez umożliwienie przyjmującym państwom członkowskim dostępu do danych rejestracyjnych pojazdów w rejestrach państw członkowskich wydania [COM(2012) 164 final, art. 7].

16 Artykuł 5 dyrektywy 2014/45.

74. Ponadto jeżeli po rejestracji pojazd przejdzie modyfikacje, które mogą mieć wpływ na jego budowę, państwo członkowskie może wymagać, aby został on poddany badaniom określonym we właściwych przepisach krajowych, pod warunkiem że nie narusza to żadnych obowiązujących przepisów prawa wtórnego Unii[17], a zasada swobodnego przepływu towarów jest należycie przestrzegana[18]. W przedmiotowej sprawie strony nie kwestionują jednak, że modyfikacji dokonano przed wydaniem najnowszych świadectw rejestracji.

75. W świetle powyższych rozważań na trzecie pytanie prejudycjalne należy odpowiedzieć w ten sposób, że zgodnie z art. 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów państwa członkowskie nie mogą odmówić uznania świadectw rejestracji tylko dlatego, że w świadectwach brakuje niektórych danych, jeżeli braki te nie mają wpływu na identyfikację pojazdu.

E. W przedmiocie czwartego pytania prejudycjalnego

76. W czwartym pytaniu prejudycjalnym sąd odsyłający zastanawia się w istocie, czy państwo członkowskie może na podstawie art. 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów uznać świadectwo rejestracji innego państwa członkowskiego, lecz jednocześnie poddać dany pojazd kontroli technicznej dla celów art. 24 ust. 6 dyrektywy ramowej, a w przypadku gdy pojazd ten nie odpowiada wymaganiom technicznym państwa członkowskiego – odmówić wydania świadectwa rejestracji.

77. Innymi słowy – sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o wyjaśnienie relacji między nałożonym na państwa członkowskie w art. 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów obowiązkiem uznawania świadectw rejestracji wydawanych przez inne państwa członkowskie a ich prawem do odmówienia rejestracji pojazdu na swoim terytorium, przewidzianym w art. 24 ust. 6 akapit trzeci dyrektywy ramowej, w sytuacji gdy mają one uzasadnione powody, by uważać, że przepisy techniczne, zgodnie z którymi dla danego pojazdu udzielono dopuszczenia, nie są równoważne przepisom technicznym obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim.

78. Wydaje mi się, że pytanie to oparte jest na dwóch błędnych założeniach.

79. Po pierwsze, sąd odsyłający zdaje się stać na stanowisku, że świadectwo rejestracji wydane przez inne państwo członkowskie może zostać formalnie uznane, podczas gdy można jednocześnie odmówić ponownej rejestracji pojazdu.

80. W moim przekonaniu taka interpretacja odpowiednich postanowień dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów jest nieprawidłowa. W szczególności art. 4 tej dyrektywy wyraźnie stanowi, że „świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie jest uznawane przez inne państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim". Oznacza to, że konsekwencją obowiązku wzajemnego uznawania jest co do zasady obowiązek umożliwienia swobodnego ruchu pojazdu lub jego rejestracji. Odmienna wykładnia byłaby nie tylko sprzeczna z brzmieniem art. 4, lecz także sprawiałaby, że przepis ten byłby nieskuteczny.

17 Jeżeli pomimo modyfikacji pojazd nadal odpowiada homologowanemu typowi, państwo członkowskie nie może na podstawie art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy ramowej sprzeciwić się jego rejestracji. Jeżeli przy modyfikacji wykorzystano układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, które otrzymały homologację typu Unii, homologację tę należy uznać na podstawie art. 10 w związku z art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy ramowej. W takich przypadkach kontrole lub testy techniczne są zasadniczo wykluczone.

18 Zobacz w tym względzie wyroki: z dnia 11 czerwca 1987 r., Gofette i Gilliard, 406/85, EU:C:1987:274, pkt 7–10; z dnia 20 września 2007 r., Komisja/Niderlandy, C-297/05, EU:C:2007:531, pkt 73–76; z dnia 10 lutego 2009 r., Komisja/Włochy, C-110/05, EU:C:2009:66, pkt 57–59; z dnia 6 września 2012 r., Komisja/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, pkt 52–54; z dnia 20 marca 2014 r., Komisja/Polska, C-639/11, EU:C:2014:173, pkt 52, 53 i 55, oraz Komisja/Litwa, C-61/12, EU:C:2014:172, pkt 57, 58 i 60.

81. Po drugie, wydaje się, że zaszło nieporozumienie dotyczące zakresu stosowania dyrektywy ramowej. Zgodnie z art. 1 tej dyrektywy znajduje ona zastosowanie (w zakresie istotnym dla niniejszej sprawy) jedynie do „homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem".

82. Pojazdów będących przedmiotem sporu w postępowaniu głównym nie można jednak uznać za „nowe pojazdy" dla celów dyrektywy ramowej. W tym względzie rozważanie, czy pojazdy, które poddano modyfikacjom, można uznać za „nowe" pojazdy, nie jest konieczne. Jak wspomniano powyżej, obie strony są zgodne co do tego, że najnowsze świadectwa rejestracji obu pojazdów zostały wydane po dokonaniu ostatnich modyfikacji tych pojazdów. Artykuł 24 ust. 6 dyrektywy ramowej nie znajduje zatem zastosowania do pojazdów będących przedmiotem niniejszego postępowania.

83. W konsekwencji na pytanie czwarte należy odpowiedzieć w ten sposób, że art. 4 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów nie pozwala, aby państwo członkowskie, do którego zwrócono się z wnioskiem o uznanie świadectwa rejestracji wydanego przez inne państwo członkowskie w odniesieniu do pojazdu, który nie jest objęty zakresem stosowania dyrektywy ramowej, poddało ten pojazd kontroli technicznej dla celów art. 24 ust. 6 tej drugiej dyrektywy.

IV. Wnioski

84. W świetle powyższych rozważań proponuję, aby Trybunał odpowiedział na pytania prejudycjalne przedstawione przez Raad van State (radę stanu, Niderlandy) w następujący sposób:

– Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów ma zastosowanie do odpowiadających wzorowi świadectwa określonemu w tej dyrektywie świadectw rejestracji wydanych dla pojazdów, które istniały już przed terminem transpozycji dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

– Zgodnie z właściwą wykładnią art. 4 dyrektywy 1999/37 w związku z art. 3 ust. 2 tej dyrektywy państwa członkowskie nie mogą odmówić uznania świadectw rejestracji tylko dlatego, że przy określonych kodach nie zostały wpisane żadne dane, jeżeli dane te można łatwo ustalić, pod warunkiem iż braki te nie mają wpływu na identyfikację pojazdu.

– Artykuł 4 dyrektywy 1999/37 nie pozwala, aby państwo członkowskie, do którego zwrócono się z wnioskiem o uznanie świadectwa rejestracji wydanego przez inne państwo członkowskie w odniesieniu do pojazdu, który nie jest objęty zakresem stosowania dyrektywy 2007/46, poddało ten pojazd kontroli technicznej dla celów art. 24 ust. 6 tej drugiej dyrektywy.