Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
NILS WAHL
της 20ής Σεπτεμβρίου 2018 [1]

Υπόθεση C-326/17

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)
X και Y
αναιρεσίβλητος:
Z

[αίτηση του Raad van State (Συμβουλίου της Επικρατείας, Κάτω Χώρες)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Οδηγία 1999/37/ΕΚ – Άδειες κυκλοφορίας εκδοθείσες για οχήματα για τα οποία είχε εκδοθεί για πρώτη φορά άδεια κυκλοφορίας πριν από τη θέση της οδηγίας σε εφαρμογή – Ουσιώδεις ανακρίβειες και ελλείψεις στις άδειες κυκλοφορίας – Αμοιβαία αναγνώριση – Οδηγία 2007/46/ΕΚ – Έγκριση τεχνικών χαρακτηριστικών των οχημάτων – Οχήματα προγενέστερα της εναρμονίσεως των τεχνικών απαιτήσεων σε επίπεδο Ένωσης – Μετατροπές έχουσες αντίκτυπο στα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος»

1. Το 1908, ο Henry Ford έφερε επανάσταση στην παγκόσμια οικονομία εγκαταλείποντας την κατά παραγγελία συναρμολόγηση αυτοκινήτων για τον εκάστοτε πελάτη, και καθιερώνοντας τη μαζική παραγωγή τυποποιημένων μοντέλων αυτοκινήτων στο πλαίσιο συγκεκριμένης γραμμής συναρμολογήσεως. Οι οικονομίες κλίμακας και ο εκσυγχρονισμός της διαδικασίας κατασκευής επέφεραν δραστική μείωση του κόστους παραγωγής του διάσημου Model T, μετατρέποντας το αυτοκίνητο, από είδος πολυτελείας που ήταν τότε, σε κοινό εμπόρευμα.

2. Επίσης, η εν λόγω τυποποίηση επιτρέπει την εφαρμογή απλουστευμένης ρυθμιστικής εποπτείας. Προκειμένου να διασφαλιστούν η οδική ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη απαιτούν να πληρούν τα οχήματα ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις. Λόγω των ομοιόμορφων χαρακτηριστικών των τυποποιημένων οχημάτων, αρκεί η δοκιμή των τεχνικών χαρακτηριστικών ενός μοντέλου κάθε τύπου για να εξακριβωθεί ότι όλα τα οχήματα του εν λόγω τύπου πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις (έγκριση τύπου οχημάτων). Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η εν λόγω ρυθμιστική έγκριση παρέχεται με βάση τεχνικές απαιτήσεις οι οποίες έχουν αποτελέσει αντικείμενο εναρμονίσεως από τον νομοθέτη της Ένωσης.

3. Επιπλέον, η τυποποίηση των οχημάτων διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όσο ένα όχημα ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του εγκεκριμένου ΕΕ τύπου, δεν συντρέχει λόγος να αμφισβητηθεί η συμμόρφωση προς τις τεχνικές απαιτήσεις κατά την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος. Στην υπό κρίση υπόθεση, το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί ως προς το αν ισχύει το ίδιο στην περίπτωση που ένα όχημα δεν συμμορφώνεται με εγκεκριμένο ΕΕ τύπο.

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

I. Το νομικό πλαίσιο

Α. Το δίκαιο της Ένωσης

1. Η οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας

4. Το άρθρο 1 της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων[2] (στο εξής: οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας), έχει ως εξής:

«Η παρούσα οδηγία αφορά τα έγγραφα που εκδίδονται από τα κράτη μέλη κατά την έκδοση άδειας κυκλοφορίας οχημάτων.»

5. Κατά το άρθρο 2 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) όχημα: κάθε όχημα σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, καθώς και του άρθρου 1 της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί εγκρίσεως των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα·

β) έκδοση άδειας κυκλοφορίας: η διοικητική άδεια οδικής κυκλοφορίας οχήματος, που περιλαμβάνει τα στοιχεία αναγνώρισής του και τη χορήγηση αύξοντος αριθμού, ο οποίος καλείται αριθμός κυκλοφορίας·

γ) άδεια κυκλοφορίας: το έγγραφο με το οποίο πιστοποιείται ότι έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για το όχημα σε ένα κράτος μέλος·

[…]».

6. Το άρθρο 3 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας έχει ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη εκδίδουν άδεια κυκλοφορίας για τα οχήματα που υπόκεινται σε έκδοση άδειας κυκλοφορίας σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία […].

2. Σε περίπτωση που εκδίδεται νέα άδεια κυκλοφορίας για όχημα, για το οποίο είχε εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας πριν από τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν υπόδειγμα άδειας σύμφωνο με την παρούσα οδηγία και μπορούν να περιορίζονται στην καταγραφή εκείνων των αναφορών μόνον για τις οποίες υπάρχουν τα απαιτούμενα στοιχεία.

[…]»

7. Το άρθρο 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας ορίζει:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, η άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από ένα κράτος μέλος αναγνωρίζεται από τα λοιπά κράτη μέλη για την αναγνώριση του οχήματος σε περίπτωση διεθνούς κυκλοφορίας ή για την έκδοση νέας αδείας κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.»

2 ΕΕ 1999, L 138, σ. 57.

8. Κατά το άρθρο 9 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας:

«Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται για τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Μπορούν να ανταλλάσσουν διμερώς ή πολυμερώς πληροφορίες, ιδίως προκειμένου να εξακριβώνουν, πριν από την έκδοση κάθε άδειας κυκλοφορίας, το νομικό καθεστώς του οχήματος, ενδεχομένως, στο κράτος μέλος όπου είχε εκδοθεί η προηγούμενη άδεια κυκλοφορίας […].»

2. Η οδηγία-πλαίσιο

9. Το άρθρο 1 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά [3] (στο εξής: οδηγία-πλαίσιο), έχει ως εξής:

«Η παρούσα οδηγία θεσπίζει εναρμονισμένο πλαίσιο με τις διοικητικές διατάξεις και τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση όλων των νέων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό να διευκολύνει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών εντός της Κοινότητας.

[…]

Διά κανονιστικών πράξεων, των οποίων ο εξαντλητικός κατάλογος παρατίθεται στο παράρτημα IV, θεσπίζονται, κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για την κατασκευή και τη λειτουργία των οχημάτων.»

10. Το άρθρο 2 της οδηγίας-πλαισίου ορίζει τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στην έγκριση τύπου των οχημάτων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται σε ένα ή περισσότερα στάδια και προορίζονται για οδική χρήση, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τα οχήματα αυτά.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης στην επιμέρους έγκριση των οχημάτων αυτών.

[…]»

11. Το άρθρο 3 της οδηγίας-πλαισίου έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ισχύουν, εκτός αντίθετων διατάξεών τους, οι ακόλουθοι ορισμοί:

[…]

11. "μηχανοκίνητο όχημα": όχημα με κινητήρα το οποίο κινείται αυτόνομα, διαθέτει τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, είναι πλήρες, ολοκληρωμένο ή ημιτελές, και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h».

3 ΕΕ 2007, L 263, σ. 1. Η εν λόγω οδηγία καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ 2018, L 151, σ. 1).

12. Το άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου έχει ως εξής:

«Τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.»

13. Το άρθρο 24 της οδηγίας-πλαισίου ορίζει ότι:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν ένα συγκεκριμένο όχημα, είτε είναι μοναδικό είτε όχι, από τη συμμόρφωση προς μία ή περισσότερες διατάξεις της παρούσας οδηγίας ή προς μία ή περισσότερες από τις κανονιστικές πράξεις του παραρτήματος IV ή XI, υπό τον όρον ότι επιβάλλουν εναλλακτικές απαιτήσεις.

Η εξαίρεση από τις διατάξεις περί των οποίων το εδάφιο 1 παρέχεται μόνον εφόσον το κράτος μέλος έχει σοβαρούς λόγους περί αυτού.

[…]

6. Η επιμέρους έγκριση ισχύει μόνον στην επικράτεια του κράτους μέλους που έχει χορηγήσει την έγκριση.

Όταν ο αιτών επιθυμεί να πωλήσει, να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να θέσει σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος όχημα για το οποίο έχει χορηγηθεί επιμέρους έγκριση, το κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση παρέχει, κατόπιν σχετικού αιτήματος, δήλωση των τεχνικών διατάξεων βάσει των οποίων εγκρίθηκε το όχημα.

Όσον αφορά όχημα για το οποίο κράτος μέλος έχει χορηγήσει επιμέρους έγκριση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, άλλο κράτος μέλος επιτρέπει την πώλησή του, την έκδοση άδειας κυκλοφορίας για αυτό ή τη θέση του σε κυκλοφορία, εκτός εάν θεωρεί ευλόγως ότι οι τεχνικές διατάξεις βάσει των οποίων εγκρίθηκε το όχημα δεν είναι ισοδύναμες με τις δικές του.»

14. Το άρθρο 48 της οδηγίας-πλαισίου ορίζει ότι η μεταφορά των κανόνων της οδηγίας στα εσωτερικά δίκαια πρέπει να πραγματοποιηθεί πριν από τις 29 Απριλίου 2009. Το άρθρο 49 της ίδιας οδηγίας καταργεί την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους[4], από την ίδια ημερομηνία, και ορίζει ότι οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ως αναφορές στην οδηγία-πλαίσιο.

4 ΕΕ ειδ. έκδ 13/001, σ. 46.

3. Η οδηγία 2009/40

15. Η οδηγία 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους[5], προβλέπει υποχρέωση για υποβολή των οχημάτων σε περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους.

16. Το άρθρο 5 της οδηγίας 2009/40 ορίζει τα εξής:

«Παρά τις διατάξεις των παραρτημάτων I και II, τα κράτη μέλη μπορούν:

α) να επισπεύδουν την ημερομηνία του πρώτου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου και, εφόσον χρειάζεται, να απαιτήσουν τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος πριν από την ταξινόμηση του·

[…]».

Β. Το ολλανδικό δίκαιο

17. Το άρθρο 25b, παράγραφος 1, του Kentekenreglement (κανονισμού περί των αδειών κυκλοφορίας) της 6ης Οκτωβρίου 1994[6], ορίζει ότι, για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας στις Κάτω Χώρες, πρέπει να προσκομίζεται η άδεια κυκλοφορίας που εκδόθηκε προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος.

ΙΙ. Τα πραγματικά περιστατικά, η διαδικασία και τα προδικαστικά ερωτήματα

18. Η υπό κρίση υπόθεση ανέκυψε στο πλαίσιο διαφοράς σχετικά με την έκδοση άδειας κυκλοφορίας για δύο οχήματα στις Κάτω Χώρες.

19. Τα αυτοκίνητα, ένα Bentley με αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (στο εξής: VIN) B28J0 και ένα Alvis με VIN 14827, κατασκευάστηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο τα έτη 1950 και 1938, αντιστοίχως. Οι κατασκευαστές συνέταξαν τα συνοδευτικά έγγραφα, στα οποία παρατίθενται τα τεχνικά στοιχεία των εν λόγω οχημάτων.

20. Προ της ιδρύσεως βρετανικής κεντρικής αρχής εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας το 1971, τα επίμαχα αυτοκίνητα είχαν ταξινομηθεί σε τοπικά μητρώα οχημάτων, τα οποία ως αποδεικτικά της ταξινομήσεως είχαν εκδώσει βιβλία παλαιού τύπου. Οι ταξινομήσεις, στο κεντρικό μητρώο οχημάτων της βρετανικής αρχής εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας, του Bentley το 1988 και του Alvis το 2011 στηρίχθηκαν στα εν λόγω βιβλία καθώς και σε δηλώσεις από συλλόγους ιδιοκτητών αυτοκινήτων. Η βρετανική αρχή δεν μπορεί να επιβεβαιώσει τη μορφή που είχαν τότε τα δύο οχήματα, καθώς προέβη στη μεταφορά των ταξινομήσεων από το τοπικό μητρώο στο κεντρικό χωρίς να πραγματοποιήσει έλεγχο στα οχήματα.

21. Μεταξύ του 2009 και του 2013, αμφότερα τα αυτοκίνητα υπέστησαν μετατροπές οι οποίες περιελάμβαναν τη σύμπτυξη του μεταξονίου καθώς και μεταβολές όσον αφορά τον κινητήρα και το αμάξωμα. Κατόπιν των εν λόγω μετατροπών, το 2013 εκδόθηκαν άδειες κυκλοφορίας από τις αρμόδιες βελγικές και βρετανικές αρχές, αντιστοίχως. Οι εν λόγω άδειες ανέφεραν τα τεχνικά στοιχεία που περιείχαν τα έγγραφα που είχαν συντάξει οι αρχικοί κατασκευαστές.

5 ΕΕ 2009, L 141, σ. 12. Η εν λόγω οδηγία καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ 2014, L 127, σ. 51). Το άρθρο 5 της οδηγίας 2014/45 αντικαθιστά, κατ' ουσίαν, το άρθρο 5 της οδηγίας 2009/40.

6 Stb. 1994, αριθ. 760.

22. Στις 14 Ιανουαρίου 2014 ο X και ο Y παρουσίασαν το Bentley με σκοπό την ταξινόμησή του στο ολλανδικό εθνικό μητρώο οχημάτων. Κατόπιν αστυνομικού ελέγχου αποκαλύφθηκαν οι μετατροπές που είχαν συντελεστεί επί του αρχικού μοντέλου, συμπεριλαμβανομένης της μεταβολής στον κυβισμό του κινητήρα. Με απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 2014, η Directie van de Dienst Wegverkeer (διεύθυνση της υπηρεσίας οδικής κυκλοφορίας, στο εξής: RDW) απέρριψε τη σχετική αίτηση. Στις 4 Ιουνίου 2014, οι X και Y υπέβαλαν εκ νέου αίτηση για την ταξινόμηση του οχήματος, βάσει δεύτερης βελγικής άδειας κυκλοφορίας εκδοθείσας από τη βελγική αρχή εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας στις 19 Μαΐου 2014. Στην εν λόγω δεύτερη άδεια κυκλοφορίας αναφερόταν ο νέος κυβισμός του κινητήρα. Με επιστολή της 18ης Ιουλίου 2014, κατόπιν της δεύτερης αιτήσεως της 4ης Ιουνίου 2014, η RDW ανακοίνωσε ότι τέθηκε στη βελγική αρχή εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας ερώτημα σχετικά με το όχημα. Η εν λόγω αρχή απάντησε ότι η άδεια κυκλοφορίας είχε εκδοθεί για το αρχικό όχημα. Με απόφαση της 27ης Αυγούστου 2014, η RDW απέρριψε τη δεύτερη αίτηση της 4ης Ιουνίου 2014 για ταξινόμηση του οχήματος.

23. Ο Z παρουσίασε το Alvis με σκοπό την ταξινόμησή του στην RDW στις 10 Ιουνίου 2014. Από την έκθεση του αστυνομικού ελέγχου σχετικά με το όχημα αποκαλύφθηκε ότι είχαν συντελεστεί μετατροπές στο όχημα, πράγμα το οποίο οδήγησε την RDW να ζητήσει διευκρινίσεις από τη βρετανική αρχή εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας. Η εν λόγω αρχή δήλωσε ότι είχε εκδώσει άδεια κυκλοφορίας σχετικά με το όχημα «καλή τη πίστει» («in good faith») βάσει στοιχείων που περιλαμβάνονταν στα συνοδευτικά έγγραφα του κατασκευαστή, καθώς και φωτογραφιών και πληροφοριών προερχόμενων από σύλλογο ιδιοκτητών αυτοκινήτων. Η RDW ζήτησε επίσης να ενημερωθεί σχετικά με τα στοιχεία του οχήματος βάσει των οποίων είχε εκδοθεί η βρετανική άδεια κυκλοφορίας. Η βρετανική αρχή εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας δεν μπόρεσε να δώσει απαντήσεις στα εν λόγω ερωτήματα επειδή δεν είχε διενεργήσει έλεγχο του οχήματος. Με απόφαση της 29ης Σεπτεμβρίου 2014, η RDW απέρριψε την αίτηση για ταξινόμηση του οχήματος.

24. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η RDW απέρριψε τις αιτήσεις για τους ακόλουθους λόγους. Πρώτον, η RDW φρονεί ότι, εφόσον τα οχήματα δεν πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπει η οδηγία-πλαίσιο, δεν αποτελούν «οχήματα» κατά την έννοια της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας. Σε περίπτωση που τα οχήματα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, η RDW έχει την άποψη ότι οι άδειες κυκλοφορίας δεν αποτελούν εναρμονισμένα έγγραφα, και ως εκ τούτου δεν υφίσταται αμοιβαία υποχρέωση αναγνωρίσεως βάσει της εν λόγω οδηγίας. Εφόσον οι άδειες κυκλοφορίας καταλαμβάνονται από την εν λόγω οδηγία, η RDW εκτιμά ότι δεν μπορεί να γίνει αναγνώριση των οχημάτων με βάση τις άδειες αυτές, λόγω των ανακριβειών που εμφανίζουν τα σχετικά έγγραφα. Τέλος, κατά την RDW, είναι αδύνατον να έλαβαν έγκριση τα οχήματα όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους με τη μορφή που έχουν σήμερα, ενώ δεν προκύπτει σαφώς αν τα οχήματα έλαβαν επιμέρους έγκριση μετά τις μετατροπές που υπέστησαν.

25. Οι αποφάσεις περί αρνήσεως της ταξινομήσεως προσβλήθηκαν με προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον δύο διαφορετικών δικαστηρίων. Κατά τα δικαστήρια αυτά, η οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας έχει εφαρμογή, η δε αναγνώριση των οχημάτων πρέπει να πραγματοποιηθεί βάσει των αδειών κυκλοφορίας, οι οποίες αποτελούν εναρμονισμένες άδειες κατά την έννοια της εν λόγω οδηγίας. Κατά συνέπεια, αφενός, το Rechtbank Den Haag (πρωτοδικείο Χάγης, Κάτω Χώρες) με απόφαση της 25ης Ιουνίου 2015 έκρινε ότι η RDW όφειλε να εκδώσει άδεια κυκλοφορίας για το Bentley. Αφετέρου, με απόφασή της 23ης Ιουνίου 2015, το Rechtbank Gelderland (πρωτοδικείο Gelderland, Κάτω Χώρες) διέταξε την RDW να προβεί σε νέα εκτίμηση όσον αφορά την ταξινόμηση του Alvis.

26. Η RDW κατέθεσε αιτήσεις αναιρέσεως κατά των εν λόγω δύο αποφάσεων ενώπιον του Raad van State (Συμβουλίου της Επικρατείας, Κάτω Χώρες), το οποίο αποφάσισε τη συνεκδίκαση των δύο αιτήσεων αναιρέσεως. Έχοντας αμφιβολίες ως προς την ορθή ερμηνεία των σχετικών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει η [οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας] εφαρμογή στα μηχανοκίνητα οχήματα που υφίσταντο πριν από τις 29 Απριλίου 2009, την ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη έπρεπε να εφαρμόζουν τις αναγκαίες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις για την εφαρμογή της [οδηγίας-πλαισίου];

2) Είναι ένα σύνθετο μηχανοκίνητο όχημα το οποίο αποτελείται, αφενός, από ουσιώδη εξαρτήματα που κατασκευάστηκαν πριν από την έναρξη ισχύος της [οδηγίας-πλαισίου] και, αφετέρου, από ουσιώδη εξαρτήματα που προστέθηκαν μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας αυτής, μηχανοκίνητο όχημα που ήδη υφίστατο πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας αυτής, ή πρέπει να θεωρηθεί ως όχημα που κατασκευάστηκε μόνο μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας αυτής;

3) Λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 3, παράγραφος 2, της [οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας], έχει η κατά το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής υποχρέωση αναγνωρίσεως εφαρμογή χωρίς περιορισμό όταν στην άδεια κυκλοφορίας στοιχεία δεν έχουν αναγραφεί σχετικά με ορισμένους κοινοτικούς κωδικούς (η αναγραφή των οποίων είναι υποχρεωτική βάσει των παραρτημάτων της εν λόγω οδηγίας), αλλά τα στοιχεία αυτά μπορούν εύκολα να βρεθούν;

4) Δύναται ένα κράτος μέλος βάσει του άρθρου 4 της [οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας] να αναγνωρίσει άδεια κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους, αλλά να υποβάλει το όχημα σε τεχνικό έλεγχο κατά την έννοια του άρθρου 24, παράγραφος 6, [της οδηγίας-πλαισίου] και, αν το όχημα δεν ικανοποιεί τις δικές του τεχνικές απαιτήσεις, αυτό να έχει ως συνέπεια την άρνηση εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας;»

27. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν οι RDW, οι X και Y, ο Z, η Ιταλική, η Ολλανδική και η Νορβηγική Κυβέρνηση καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στις 7 Ιουνίου 2018 έλαβε χώρα επ' ακροατηρίου συζήτηση, κατά την οποία η RDW, οι X και Y, ο Z, η Ολλανδική Κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή ανέπτυξαν τις προφορικές παρατηρήσεις τους.

III. Ανάλυση

28. Στην υπό κρίση υπόθεση, το Δικαστήριο καλείται να διευκρινίσει σε ποια έκταση τα κράτη μέλη είναι, από απόψεως δικαίου της Ένωσης, υποχρεωμένα να αναγνωρίζουν αμοιβαίως άδειες κυκλοφορίας οχημάτων τα οποία δεν συμμορφώνονται με εγκεκριμένο ΕΕ τύπο. Πριν αναλύσω τα προδικαστικά ερωτήματα, θα εκθέσω εν συντομία τους σκοπούς και τις αρχές του παράγωγου δικαίου της Ένωσης στον τομέα της ταξινομήσεως των οχημάτων.

A. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

29. Προκειμένου να τεθεί σε κυκλοφορία, ένα όχημα πρέπει να πληροί τρεις διαφορετικές προϋποθέσεις: πρέπει να έχουν εγκριθεί τα τεχνικά χαρακτηριστικά του, πρέπει να έχει εκδοθεί σχετική άδεια κυκλοφορίας και το όχημα πρέπει να βρίσκεται σε καλή κατάσταση από τεχνικής απόψεως. Οι εν λόγω προϋποθέσεις σκοπούν στην κατοχύρωση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας.

30. Πριν από την έκδοση νομοθετικών πράξεων της Ένωσης στον εν λόγω τομέα, οι τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά την έγκριση, οι εθνικές διαδικασίες όσον αφορά την έκδοση άδειας κυκλοφορίας και τους τεχνικούς ελέγχους, καθώς και τα εθνικά έγγραφα που εκδίδονταν για την πιστοποίηση της τηρήσεως των εν λόγω απαιτήσεων στα διάφορα κράτη μέλη παρουσίαζαν σημαντικές αποκλίσεις[7]. Το γεγονός αυτό είχε αρνητικές συνέπειες για την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων και των ιδιοκτητών τους. Για τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εν λόγω αγαθών, τα οποία ως εκ της φύσεώς τους είναι κινητά, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να θεσπίσει παράγωγη νομοθεσία στον σχετικό τομέα.

31. Πρώτον, η έγκριση των τεχνικών χαρακτηριστικών διασφαλίζει ότι τα οχήματα ανταποκρίνονται σε ένα ελάχιστο επίπεδο απαιτήσεων όσον αφορά την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία πριν τεθούν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία. Δεδομένου ότι τα περισσότερα οχήματα συμμορφώνονται με ορισμένο τύπο οχήματος, η έγκριση χορηγείται επισήμως μέσω εγκρίσεως τύπου.

32. Η οδηγία-πλαίσιο θεσπίζει ομοιόμορφη διαδικασία εγκρίσεως τύπου για τα νέα οχήματα (στο εξής: έγκριση τύπου της Ένωσης). Για τη λήψη της εγκρίσεως οι τύποι οχημάτων πρέπει να συμμορφώνονται με τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά την κατασκευή τους. Οι εν λόγω ελάχιστες απαιτήσεις ορίζονται στις κανονιστικές πράξεις που παρατίθενται υπό μορφή καταλόγου στο παράρτημα IV της οδηγίας, και είναι πλήρως εναρμονισμένες.

33. Από το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας-πλαισίου προκύπτει ότι κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί να απαγορεύσει, να περιορίσει ή να εμποδίσει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας οχήματος για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας του, αν το όχημα πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας κατά τον χρόνο εκδόσεως της πρώτης άδειας κυκλοφορίας.

34. Κατ' εξαίρεση, το άρθρο 24 της οδηγίας-πλαισίου ορίζει ότι συγκεκριμένο όχημα μπορεί να λάβει έγκριση των τεχνικών χαρακτηριστικών του ακόμη και αν δεν πληροί τις εναρμονισμένες απαιτήσεις (επιμέρους έγκριση). Η εν λόγω έγκριση παρέχεται επί τη βάσει εναλλακτικών απαιτήσεων, το επίπεδο των οποίων πρέπει να είναι στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό ανάλογο με το επίπεδο που προβλέπεται από τις εναρμονισμένες απαιτήσεις. Κατά το άρθρο 24, παράγραφος 6, της εν λόγω οδηγίας, η ως άνω έγκριση ισχύει μόνο στο έδαφος του κράτους μέλους που την έχει χορηγήσει.

35. Δεύτερον, η έκδοση άδειας κυκλοφορίας μηχανοκίνητου οχήματος εμπεριέχει τη διοικητική άδεια οδικής κυκλοφορίας του εν λόγω οχήματος που εκδίδεται από κράτος μέλος, η οποία περιλαμβάνει τα στοιχεία αναγνωρίσεώς του και τη χορήγηση αριθμού κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο β', της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας. Η τελευταία οδηγία εναρμονίζει τη μορφή και το περιεχόμενο των αδειών κυκλοφορίας. Κατά το άρθρο της 4, η εναρμονισμένη άδεια κυκλοφορίας πρέπει να αναγνωρίζεται από τα άλλα κράτη μέλη για την αναγνώριση του οχήματος σε περίπτωση διεθνούς κυκλοφορίας ή για την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.

36. Τρίτον, η διενέργεια τεχνικών ελέγχων σκοπεί στη διασφάλιση του ότι, καθ' όλο τον κύκλο ζωής του οχήματος, το όχημα βρίσκεται σε καλή τεχνική κατάσταση προκειμένου να μην εκτίθενται σε κίνδυνο η ανθρώπινη υγεία και η ανθρώπινη ζωή. Κατά συνέπεια, τα οχήματα θα υποβάλλονται σε περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους.

37. Προκειμένου να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί σε κράτος μέλος, το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/40 προβλέπει την υποχρέωση κάθε κράτους μέλους να αναγνωρίζει το αποδεικτικό που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος με το οποίο αποδεικνύεται ότι μηχανοκίνητο όχημα ταξινομημένο στο εν λόγω κράτος μέλος έχει υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα τουλάχιστον με τα εναρμονισμένα πρότυπα.

7 Τούτο προκύπτει ρητώς από τα προοίμια της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, της οδηγίας-πλαισίου και της οδηγίας 2009/40, καθώς και των νομοθετικών πράξεων που ίσχυαν πριν από αυτές.

38. Η μεγάλη πλειονότητα των οχημάτων που βρίσκονται σε κυκλοφορία στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο συμμορφώνεται με εγκεκριμένο ΕΕ τύπο. Όταν τα εν λόγω οχήματα μεταφέρονται σε άλλο κράτος μέλος, το τελευταίο θα πρέπει να αναγνωρίσει την άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας. Επιπλέον, έγγραφα με τα οποία αποδεικνύεται ότι όχημα έχει υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο πρέπει να αναγνωρίζονται σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/40. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας-πλαισίου, αν το όχημα συμμορφώνεται με εγκεκριμένο ΕΕ τύπο κατά τον χρόνο εκδόσεως της πρώτης άδειας κυκλοφορίας, το κράτος μέλος δεν μπορεί να περιορίσει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας του οχήματος για λόγους που σχετίζονται με την κατασκευή ή τη λειτουργία του.

39. Ωστόσο, η υπό κρίση υπόθεση διαφοροποιείται σε τρία σημεία από αυτή τη συνήθη κατάσταση. Πρώτον, τα επίμαχα οχήματα τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πολύ πριν πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε εναρμόνιση τεχνικών απαιτήσεων σε επίπεδο Ένωσης. Κατά συνέπεια, ουδέποτε συμμορφώθηκαν με εγκεκριμένο ΕΕ τύπο. Δεύτερον, τα οχήματα υπέστησαν ουσιώδεις μετατροπές, οι οποίες όμως δεν έχουν καταγραφεί στο σύνολό τους στις πλέον πρόσφατες, εναρμονισμένες άδειες κυκλοφορίας. Τρίτον, οι άδειες κυκλοφορίας παρουσιάζουν ελλείψεις.

40. Η RDW, υποστηριζόμενη από την Ολλανδική Κυβέρνηση, εκτιμά ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, οι άδειες κυκλοφορίας δεν μπορούν να θεωρηθούν εναρμονισμένες άδειες κυκλοφορίας και δεν πρέπει να χωρήσει αμοιβαία αναγνώρισή τους. Αν οι άδειες κυκλοφορίας θεωρηθούν εναρμονισμένα έγγραφα, η RDW προβάλλει ότι η αναγνώριση των οχημάτων δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί βάσει των εν λόγω εγγράφων, ή επικουρικώς ότι δεν έχουν εγκριθεί τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και ότι η ταξινόμηση δύναται να μην πραγματοποιηθεί για τον λόγο αυτόν.

41. Η Επιτροπή, καθώς και οι X, Y και Z, αντιθέτως, είναι της γνώμης ότι η υποχρέωση αναγνωρίσεως των αδειών κυκλοφορίας συνεπάγεται ότι η RDW δεν μπορεί να επανεξετάσει τη γενομένη από την εκδούσα αρχή αξιολόγηση των απαιτήσεων που ισχύουν για τη διαδικασία εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας.

42. Για τη λύση της ως άνω διαφοράς, το αιτούν δικαστήριο έθεσε στο Δικαστήριο τέσσερα προδικαστικά ερωτήματα. Κατ' ουσίαν, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ερμηνευθούν, στο πλαίσιο των συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως που εκκρεμεί ενώπιόν του, οι ουσιαστικοί κανόνες περί ταξινομήσεως των οχημάτων και περί εγκρίσεως των τεχνικών χαρακτηριστικών τους.

Β. Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

43. Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν η οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας έχει εφαρμογή στις άδειες κυκλοφορίας που, μολονότι συμμορφώνονται με το υπόδειγμα άδειας που παρατίθεται στην εν λόγω οδηγία, εκδόθηκαν για οχήματα που υπήρχαν πριν από τις 29 Απριλίου 2009, την καταληκτική ημέρα της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας-πλαισίου στο εσωτερικό δίκαιο.

44. Το αιτούν δικαστήριο θέτει το εν λόγω ερώτημα λαμβάνοντας υπόψη τη στενή ερμηνεία που η RDW δίνει στους ορισμούς του «οχήματος» κατά την έννοια της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, αφενός, και της οδηγίας-πλαισίου, αφετέρου.

45. Το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας ορίζει το «όχημα» ως «κάθε όχημα σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 της οδηγίας 70/156». Η τελευταία οδηγία καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία-πλαίσιο.

46. Από το άρθρο 49 της οδηγίας-πλαισίου προκύπτει ότι οι αναφορές στην οδηγία 70/156 θεωρούνται ως αναφορές στην οδηγία-πλαίσιο. Ως εκ τούτου, η από την οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας παραπομπή στον ορισμό που περιέχεται στην οδηγία 70/156 πρέπει να θεωρηθεί ως παραπομπή στο άρθρο 3 της οδηγίας-πλαισίου.

47. Ειδικότερα, το άρθρο 3 της οδηγίας-πλαισίου ορίζει, στο σημείο του 11, το «μηχανοκίνητο όχημα» ως «όχημα με κινητήρα το οποίο κινείται αυτόνομα, διαθέτει τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, είναι πλήρες, ολοκληρωμένο ή ημιτελές, και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h».

48. Οι όροι «πλήρες», «ολοκληρωμένο» ή «ημιτελές» όχημα ορίζονται, με τη σειρά τους, στο άρθρο 3, σημεία 19, 20 και 21, αντιστοίχως, της οδηγίας-πλαισίου. Οι εν λόγω ορισμοί αφορούν τα στάδια ολοκληρώσεως στα οποία ένα όχημα έχει υποβληθεί ή πρέπει να υποβληθεί προκειμένου να πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις που θέτει η εν λόγω οδηγία.

49. Κατά την RDW, τούτο σημαίνει ότι μόνον τα οχήματα που συμμορφώνονται με τις τεχνικές απαιτήσεις, ή που μπορούν να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις αυτές κατόπιν της υποβολής τους σε περαιτέρω στάδια ολοκληρώσεως, αποτελούν «οχήματα» κατά την έννοια της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας. Στο πλαίσιο της εν λόγω ερμηνείας, τα έγγραφα κυκλοφορίας που έχουν εκδοθεί για οχήματα που δεν συμμορφώνονται με εγκεκριμένο ΕΕ τύπο δεν έχουν εκδοθεί για «οχήματα» κατά την έννοια της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας.

50. Το αιτούν δικαστήριο εκκινεί από την παραδοχή ότι όχημα του οποίου η έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας προηγείται χρονικά της οδηγίας-πλαισίου δεν μπορεί να πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις. Πάνω σε αυτή τη βάση, το εν λόγω δικαστήριο ερωτά αν το σύνολο των εγγράφων κυκλοφορίας που έχουν εκδοθεί για οχήματα των οποίων η έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας είναι προγενέστερη της λήξεως της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας-πλαισίου στο εσωτερικό δίκαιο αποκλείονται αυτοδικαίως από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας και, κατά συνέπεια, δεν συντρέχει λόγος για την αναγνώρισή τους.

51. Συναφώς, αρκεί η υπόμνηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας ορίζει ρητώς ότι μπορούν να εκδοθούν εναρμονισμένες άδειες κυκλοφορίας για οχήματα για τα οποία είχε εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας πριν από τη θέση σε εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας.

52. Επιπλέον, η οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας σκοπεί, όπως επισημαίνει η αιτιολογική της σκέψη 6, στη διευκόλυνση της εκδόσεως νέας άδειας κυκλοφορίας για τα οχήματα για τα οποία έχει προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος. Θα προσέκρουε στον εν λόγω σκοπό να αποκλείονται οι εναρμονισμένες άδειες κυκλοφορίας από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, απλώς και μόνον επειδή δεν εκδόθηκαν για οχήματα για τα οποία είχε εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας πριν από τη θέση σε ισχύ της οδηγίας-πλαισίου ή του νομοθετήματος που ίσχυε πριν από αυτήν.

53. Επισημαίνεται επίσης ότι η αναφορά, στο άρθρο 3, σημείο 11, της οδηγίας-πλαισίου, σε «ημιτελή», «πλήρη» ή «ολοκληρωμένα» οχήματα πρέπει να ερμηνευθεί με γνώμονα τον σκοπό της εν λόγω οδηγίας, τον οποίο υπαινίσσεται το άρθρο της 1 και κατά τον οποίο όλα τα νέα οχήματα πρέπει να συμμορφώνονται με τις τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν κατά τον χρόνο εκδόσεως της πρώτης άδειας κυκλοφορίας.

54. Η ανωτέρω διαπίστωση δεν μπορεί να επεκταθεί στον ορισμό του οχήματος που διαλαμβάνεται στην οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας, η οποία σκοπεί να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων για τα οποία έχει εκδοθεί προηγουμένως άδεια κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, η αναφορά σε «ημιτελή», «πλήρη» ή «ολοκληρωμένα» οχήματα, στον ορισμό του «μηχανοκίνητου οχήματος» στο άρθρο 3, σημείο 11, της οδηγίας-πλαισίου, δεν ασκεί επιρροή για τον ορισμό του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας.

55. Κατόπιν των ανωτέρω, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας έχει εφαρμογή επί των αδειών κυκλοφορίας οι οποίες συμμορφώνονται με το υπόδειγμα άδειας που παρατίθεται στην εν λόγω οδηγία, και εκδόθηκαν για οχήματα για τα οποία είχε εκδοθεί για πρώτη φορά άδεια κυκλοφορίας πριν από τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας-πλαισίου στο εσωτερικό δίκαιο.

Γ. Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

56. Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν μηχανοκίνητο όχημα που αποτελείται, αφενός, από ουσιώδη εξαρτήματα που κατασκευάστηκαν πριν από τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας-πλαισίου στο εσωτερικό δίκαιο, και, αφετέρου, από ουσιώδη εξαρτήματα που προστέθηκαν μετά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς της εν λόγω οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο συνιστά μηχανοκίνητο όχημα που υφίστατο πριν από την προθεσμία μεταφοράς της εν λόγω οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο.

57. Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που προτείνω να δοθεί στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, η ηλικία του οχήματος δεν αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τον ορισμό του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

Δ. Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

58. Με το τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν, δυνάμει του άρθρου 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη οφείλουν να αναγνωρίζουν αμοιβαία τις άδειες κυκλοφορίας που τους υποβάλλονται χωρίς να διαθέτουν περιθώριο εκτιμήσεως όταν αυτές παρουσιάζουν ελλείψεις, αλλά τα ελλείποντα στοιχεία μπορούσαν ευχερώς να ληφθούν κατόπιν σχετικού ελέγχου.

59. Κατά τη γνώμη μου, στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση.

60. Το άρθρο 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας ορίζει ότι «αναγνωρίζεται» η άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από κράτος μέλος. Κατά συνέπεια, το γράμμα της εν λόγω διατάξεως δεν αφήνει κανένα περιθώριο εκτιμήσεως στις αρχές του κράτους μέλους στο οποίο υποβάλλεται η αίτηση [8].

61. Η εν λόγω ερμηνεία είναι συνεπής με τον κύριο σκοπό που επιδιώκεται από την οδηγία περί των εγγράφων κυκλοφορίας, ήτοι την ενδυνάμωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς με την ενίσχυση της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση [9]. Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι η κύρια λειτουργία που επιτελεί η άδεια κυκλοφορίας είναι η αναγνώριση συγκεκριμένου οχήματος [10] προκειμένου να μπορεί το εν λόγω όχημα να κυκλοφορεί ελεύθερα, και να είναι ευχερέστερη η εξαγωγή του, σε κράτη μέλη άλλα από εκείνο στο οποίο εκδόθηκε άδεια για το όχημα αυτό [11].

8 Απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου (C-150/11, EU:C:2012:539, σκέψη 73).

9 Βλ., ιδίως, αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 4, 6 και 8 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας.

10 Η αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας αναφέρει: «όλα τα κράτη μέλη απαιτούν ο οδηγός του οχήματος, για το οποίο έχει εκδοθεί άδεια σε άλλο κράτος μέλος, να είναι κάτοχος άδειας κυκλοφορίας *που αντιστοιχεί στο εν λόγω όχημα*, προκειμένου να είναι δεκτό στην οδική κυκλοφορία στο έδαφός τους» (η υπογράμμιση δική μου).

11 Βλ., ειδικά, αιτιολογικές σκέψεις 3, 4 και 6 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας.

62. Η εν λόγω κύρια λειτουργία που επιτελεί η άδεια κυκλοφορίας επιβεβαιώνεται από τους ορισμούς που διαλαμβάνονται στο άρθρο 2 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας. Η εν λόγω διάταξη ορίζει την «άδεια κυκλοφορίας» ως «το έγγραφο με το οποίο πιστοποιείται ότι έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για το όχημα σε ένα κράτος μέλος». Εν συνεχεία, ο όρος «έκδοση άδειας κυκλοφορίας» ορίζεται ως «η διοικητική άδεια οδικής κυκλοφορίας οχήματος, που περιλαμβάνει τα στοιχεία αναγνώρισής του και τη χορήγηση αύξοντος αριθμού, ο οποίος καλείται αριθμός κυκλοφορίας».

63. Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, για λόγους εκδόσεως νέας άδειας κυκλοφορίας, τα τεχνικά χαρακτηριστικά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, για τα οποία έχει προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλα κράτη μέλη, μπορούν να εξακριβώνονται βάσει των ήδη υφισταμένων εγγράφων που πιστοποιούν την ταξινόμηση. Επομένως, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να δικαιολογήσουν τη συστηματική απαίτηση προσκομίσεως πιστοποιητικού συμμορφώσεως βάσει της ανάγκης επαληθεύσεως των τεχνικών χαρακτηριστικών των αυτοκινήτων που διαθέτουν άδεια κυκλοφορίας. Μια τέτοια απαίτηση θα καθιστούσε κενή περιεχομένου την αρχή της αναγνωρίσεως των αδειών κυκλοφορίας που έχουν εκδοθεί από άλλα κράτη μέλη [12].

64. Από την άλλη πλευρά, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, όταν ζητείται η έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου οχήματος, η υποχρέωση εμφανίσεως του οχήματος, προκειμένου να διενεργηθεί έλεγχος με σκοπό να επαληθευθεί αν το όχημα όντως βρίσκεται στο έδαφος του κράτους μέλους και αν αντιστοιχεί στα στοιχεία που αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, είναι συμβατή με το δίκαιο της Ένωσης [13].

65. Φρονώ ότι από την εν λόγω νομολογία προκύπτει, αφενός, ότι οι απλές διοικητικές διατυπώσεις οι οποίες σκοπούν απλώς και μόνο στη διασφάλιση της ορθής αναγνωρίσεως οχήματος που εμφανίζεται για την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας είναι επιτρεπτές. Αφετέρου, αυστηρότερες απαιτήσεις σχετικά με την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, υπονομεύουσες την αρχή της αμοιβαίας αναγνωρίσεως που διατυπώνεται στο άρθρο 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, δεν συνάδουν με το δίκαιο της Ένωσης.

66. Συνεπώς, το γεγονός και μόνον ότι άδεια κυκλοφορίας που εκδόθηκε από άλλο κράτος μέλος παρουσιάζει ελλείψεις ως προς ορισμένα στοιχεία δεν σημαίνει ότι οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο υποβάλλεται η σχετική αίτηση μπορούν να αρνηθούν την αναγνώριση της εν λόγω άδειας. Κατά μείζονα λόγο, η αρχή αυτή πρέπει να εφαρμόζεται όταν τα εν λόγω στοιχεία μπορούν να συλλεγούν ευχερώς με απλό έλεγχο του οχήματος [14].

67. Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας επιτρέπει στα κράτη μέλη, όταν εκδίδουν νέα άδεια κυκλοφορίας για όχημα για το οποίο είχε ήδη εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας πριν από τη θέση σε εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, να περιορίζονται στην καταγραφή εκείνων μόνον των αναφορών για τις οποίες υπάρχουν τα απαιτούμενα στοιχεία. Το γεγονός ότι οι αρχές κρατών μελών χρησιμοποιούν την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας δεν σημαίνει ότι οι εν λόγω άδειες δεν πρέπει πλέον να αναγνωρίζονται.

12 Απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου (C-150/11, EU:C:2012:539, σκέψεις 75 έως 77).

13 Απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2007, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (C-297/05, EU:C:2007:531, σκέψεις 57 έως 63).

14 Όπως αναφέρεται στο σημείο 64 των παρουσών προτάσεων, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι τέτοιος έλεγχος είναι επιτρεπτός.

68. Επιπλέον, κατά το άρθρο 9 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, οι αρχές των κρατών μελών οφείλουν να αλληλοβοηθούνται στον εν λόγω τομέα. Προς τούτο, οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να ανταλλάσσουν διμερώς ή πολυμερώς πληροφορίες, ιδίως προκειμένου να εξακριβώσουν το νομικό καθεστώς του οχήματος στο κράτος μέλος όπου είχε εκδοθεί η προηγούμενη άδεια κυκλοφορίας [15].

69. Κατά συνέπεια, οι αρχές κράτους μέλους δεν απαλλάσσονται αυτοδικαίως από το καθήκον που υπέχουν, βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, να αναγνωρίσουν άδεια κυκλοφορίας, απλώς και μόνον επειδή το εν λόγω έγγραφο περιέχει ανακριβείς πληροφορίες ή επειδή δεν περιέχει ορισμένες πληροφορίες.

70. Εντούτοις, τούτο μπορεί να μην ισχύει αν οι ανακριβείς ή ελλείπουσες πληροφορίες επηρεάζουν την αναγνώριση του οχήματος.

71. Επί παραδείγματι, μπορεί να υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες μια ελλείπουσα ή ανακριβής πληροφορία σε άδεια κυκλοφορίας δημιουργεί θεμιτή υπόνοια δόλιας συμπεριφοράς εκ μέρους του ιδιοκτήτη του οχήματος. Συναφώς, η αιτιολογική σκέψη 9 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας αναφέρει ρητώς ότι η οδηγία σκοπεί να διευκολυνθούν «οι έλεγχοι με σκοπό την καταπολέμηση της απάτης και της παράνομης εμπορίας κλεμμένων οχημάτων». Σε αυτές τις ειδικές και εξαιρετικές περιπτώσεις, ενδέχεται να είναι θεμιτή η διεξαγωγή ενός πιο ενδελεχούς ελέγχου της νομικής καταστάσεως του οχήματος πριν από την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας για το εν λόγω όχημα. Στο πλαίσιο αυτό, οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο υποβάλλεται η αίτηση δύνανται επίσης, όπως προαναφέρθηκε, να ζητήσουν διευκρινίσεις από τις αρχές του κράτους μέλους που εξέδωσε την άδεια. Αν οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο υποβάλλεται η αίτηση συγκεντρώσουν αδιαμφισβήτητα στοιχεία ως προς το ότι αυτός που ζητεί την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας απέκτησε την άδεια κυκλοφορίας στο εκδόν κράτος μέλος με δόλια ή παράνομα μέσα (όπως με πλαστογραφία, δωροδοκία ή ψευδείς δηλώσεις), ή ότι η επίμαχη άδεια κυκλοφορίας είναι για οποιονδήποτε άλλον λόγο άκυρη βάσει της νομοθεσίας του εκδόντος κράτους μέλους, το κράτος μέλος στο οποίο υποβάλλεται η αίτηση δικαιούται να αρνηθεί την έκδοση άδειας κυκλοφορίας.

72. Ωστόσο, ελλείψει οποιουδήποτε τέτοιου στοιχείου, οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο υποβάλλεται η αίτηση πρέπει να αναγνωρίσουν δεόντως την εν λόγω άδεια, και έτσι να χορηγήσουν νέα άδεια κυκλοφορίας για το όχημα.

73. Επισημαίνεται επίσης, χάριν πληρότητας, ότι το εν λόγω συμπέρασμα δεν έχει την έννοια ότι τα κράτη μέλη δεν διαθέτουν μέσα για να διασφαλίσουν την οδική ασφάλεια. Αν, κατά τον έλεγχο ενός οχήματος, οι αρχές διαπιστώσουν ανωμαλίες, οι οποίες δημιουργούν την υπόνοια ότι τα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί, ή ότι γενικότερα δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για την οδική ασφάλεια, οι αρχές νομιμοποιούνται να ορίσουν νωρίτερη ημερομηνία για τον πρώτο υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο του οχήματος, ακόμη και αν το όχημα έχει υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο στο κράτος μέλος της προηγούμενης ταξινομήσεως [16].

15 Επισημαίνω ότι η υφιστάμενη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την απλούστευση της μεταφοράς, στο εσωτερικό της ενιαίας αγοράς, μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, σκοπεί στην ενίσχυση της αμοιβαίας συνδρομής επιτρέποντας στα κράτη μέλη στα οποία υποβάλλεται η αίτηση να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα ταξινομήσεως του οχήματος που είναι αποθηκευμένα στα μητρώα των εκδόντων κρατών [COM(2012) 164 τελικό, άρθρο 7].

16 Άρθρο 5 της οδηγίας 2014/45.

74. Περαιτέρω, αν όχημα υποστεί, μετά την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, μετατροπές που μπορεί να επηρεάσουν την κατασκευή του, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτήσουν την υποβολή του στους ελέγχους που προβλέπονται από τη σχετική εθνική νομοθεσία, υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχει σημειωθεί παράβαση εφαρμοστέων διατάξεων του παραγώγου δικαίου της Ένωσης[17] και ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών γίνεται δεόντως σεβαστή[18]. Πάντως, στην υπό κρίση υπόθεση, οι μετέχοντες στην προδικαστική διαδικασία δεν αμφισβητούν ότι οι μετατροπές πραγματοποιήθηκαν πριν από την έκδοση των πλέον προσφάτων αδειών κυκλοφορίας.

75. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνηθούν την αναγνώριση αδειών κυκλοφορίας απλώς και μόνον επειδή λείπουν ορισμένα στοιχεία από τις άδειες κυκλοφορίας, αρκεί οι παραλείψεις να μην επηρεάζουν την αναγνώριση του οχήματος.

Ε. Επί του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος

76. Με το τέταρτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν, βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, επιτρέπεται σε κράτος μέλος να αναγνωρίσει άδεια κυκλοφορίας εκδοθείσα από άλλο κράτος μέλος, αλλά παρά ταύτα να υποβάλει το επίμαχο όχημα σε τεχνικό έλεγχο για τους σκοπούς του άρθρου 24, παράγραφος 6, της οδηγίας πλαισίου και, στην περίπτωση που το όχημα δεν πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις του, να αρνηθεί την έκδοση άδειας κυκλοφορίας.

77. Με άλλα λόγια, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει τη σχέση μεταξύ της υποχρεώσεως, την οποία υπέχει ένα κράτος μέλος, βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας, να αναγνωρίζει τις άδειες κυκλοφορίας που έχουν εκδοθεί από τα άλλα κράτη μέλη και της δυνατότητάς του, η οποία προβλέπεται στο τρίτο εδάφιο του άρθρου 24, παράγραφος 6, της οδηγίας-πλαισίου, να μην επιτρέπει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας για όχημα στο έδαφός του όταν ευλόγως θεωρεί ότι οι τεχνικές διατάξεις βάσει των οποίων εγκρίθηκε το όχημα δεν είναι ισοδύναμες με τις δικές του.

78. Φρονώ ότι το εν λόγω ερώτημα στηρίζεται σε δύο εσφαλμένες παραδοχές.

79. Πρώτον, το αιτούν δικαστήριο δέχεται ότι είναι δυνατόν να αναγνωριστεί τυπικώς άδεια κυκλοφορίας εκδοθείσα από άλλο κράτος μέλος, αλλά, παρά ταύτα, είναι δυνατόν να μη γίνει δεκτή η έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας του οχήματος.

80. Κατά τη γνώμη μου, αυτή η ερμηνεία των σχετικών διατάξεων της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας είναι εσφαλμένη. Ειδικότερα, το άρθρο της 4 ορίζει σαφώς ότι «η άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από ένα κράτος μέλος αναγνωρίζεται από τα λοιπά κράτη μέλη για την αναγνώριση του οχήματος σε περίπτωση διεθνούς κυκλοφορίας ή για την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας σε

17 Αν, παρά τις μετατροπές, το όχημα εξακολουθεί να συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο, το κράτος μέλος δεν δύναται, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας πλαισίου, να αντιταχθεί στην ταξινόμηση του εν λόγω οχήματος. Αν η μετατροπή αφορά συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν λάβει έγκριση τύπου της Ένωσης, η εν λόγω έγκριση πρέπει να αναγνωριστεί βάσει του άρθρου 10, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας-πλαισίου. Στις περιπτώσεις αυτές, οι επιθεωρήσεις ή οι τεχνικοί έλεγχοι κατ' αρχήν αποκλείονται.

18 Βλ., συναφώς, αποφάσεις της 11ης Ιουνίου 1987, Gofette και Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, σκέψεις 7 έως 10), της 20ής Σεπτεμβρίου 2007, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (C-297/05, EU:C:2007:531, σκέψεις 73 έως 76), της 10ης Φεβρουαρίου 2009, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-110/05, EU:C:2009:66, σκέψεις 57 έως 59), της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου (C-150/11, EU:C:2012:539, σκέψεις 52 έως 54), και της 20ής Μαρτίου 2014, Επιτροπή κατά Πολωνίας (C-639/11, EU:C:2014:173, σκέψεις 52, 53 και 55), και Επιτροπή κατά Λιθουανίας (C-61/12, EU:C:2014:172, σκέψεις 57, 58 και 60).

άλλο κράτος μέλος». Αυτό σημαίνει ότι η υποχρέωση αμοιβαίας αναγνωρίσεως προϋποθέτει, κατ' αρχήν, καθήκον να επιτρέπονται η ελεύθερη κυκλοφορία και/ή η έκδοση άδειας κυκλοφορίας. Διαφορετική ερμηνεία όχι μόνο θα προσέκρουε στο γράμμα του άρθρου 4 αλλά επιπλέον θα καθιστούσε τη διάταξη αυτή άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας.

81. Δεύτερον, υπάρχει παρανόηση όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας-πλαισίου. Κατά το άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας, η οδηγία εφαρμόζεται (κατά το μέρος που ασκεί επιρροή εν προκειμένω) μόνο για την «έγκριση όλων των νέων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της».

82. Πάντως, τα επίμαχα στη διαφορά της κύριας δίκης οχήματα δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «νέα οχήματα» κατά την οδηγία-πλαίσιο. Συναφώς, παρέλκει η εξέταση του ζητήματος αν τα οχήματα μπορούν να καταστούν «νέα» οχήματα μέσω της μετατροπών τους. Πράγματι, όπως προαναφέρθηκε, οι μετέχοντες στην προδικαστική διαδικασία δεν αμφισβητούν ότι οι πλέον πρόσφατες άδειες κυκλοφορίας των δύο οχημάτων εκδόθηκαν αφότου είχαν πραγματοποιηθεί οι τελευταίες μετατροπές στα εν λόγω οχήματα. Έτσι, το άρθρο 24, παράγραφος 6, της οδηγίας-πλαισίου δεν έχει εφαρμογή επί των επίμαχων οχημάτων.

83. Κατά συνέπεια, στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4 της οδηγίας περί των εγγράφων κυκλοφορίας απαγορεύει σε κράτος μέλος, από το οποίο ζητείται να αναγνωρίσει άδεια κυκλοφορίας εκδοθείσα από άλλο κράτος μέλος όσον αφορά όχημα που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας-πλαισίου, να υποβάλει το εν λόγω όχημα σε τεχνικό έλεγχο για τους σκοπούς του άρθρου 24, παράγραφος 6, της τελευταίας οδηγίας.

IV. Πρόταση

84. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω εκτιμήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα του Raad van State (Συμβουλίου της Επικρατείας, Κάτω Χώρες) ως εξής:

– Η οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων, έχει εφαρμογή επί των αδειών κυκλοφορίας οι οποίες συμμορφώνονται με το υπόδειγμα άδειας που παρατίθεται στην εν λόγω οδηγία και εκδόθηκαν για οχήματα για τα οποία είχε εκδοθεί για πρώτη φορά άδεια κυκλοφορίας πριν από τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά.

– Κατά ορθή ερμηνεία του άρθρου 4 της οδηγίας 1999/37, υπό το πρίσμα του άρθρου 3, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνηθούν την αναγνώριση αδειών κυκλοφορίας απλώς και μόνον επειδή από αυτές λείπουν τα στοιχεία που αφορούν ορισμένους κωδικούς, όταν τα στοιχεία αυτά ευχερώς μπορούσαν να ληφθούν, αρκεί οι παραλείψεις να μην επηρεάζουν την αναγνώριση του οχήματος.

– Το άρθρο 4 της οδηγίας 1999/37 απαγορεύει σε κράτος μέλος, από το οποίο ζητείται να αναγνωρίσει άδεια κυκλοφορίας εκδοθείσα από άλλο κράτος μέλος όσον αφορά όχημα που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας-πλαισίου, να υποβάλει το εν λόγω όχημα σε τεχνικό έλεγχο για τους σκοπούς του άρθρου 24, παράγραφος 6, της τελευταίας οδηγίας.