Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
NILS WAHL
20 päivänä syyskuuta 2018 [1]

Asia C-326/17

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) ja
X ja Y,
muuna osapuolena
Z

(Ennakkoratkaisupyyntö – Raad van State (ylin hallintotuomioistuin, Alankomaat))

Direktiivi 1999/37/EY – Ajoneuvoille, joiden ensimmäinen rekisteröinti on tehty ennen direktiivin täytäntöönpanoa, annetut rekisteröintitodistukset – Rekisteröintitodistusten olennaiset virheet ja puutteellisuudet – Vastavuoroinen tunnustaminen – Direktiivi 2007/46/EY – Ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien hyväksyminen – Ennen teknisten vaatimusten EU:ssa yhdenmukaistamista käyttöön otetut ajoneuvot – Ajoneuvon teknisiin ominaisuuksiin vaikuttavat muutokset

1. Vuonna 1908 Henry Ford mullisti maailmantalouden siirtymällä autojen kokoamisesta yksitellen ja asiakkaan tarpeisiin räätälöidysti massatuotantoon, jossa autojen vakiomalleja tuotettiin liukuhihnalla. Mittakaavaedut ja valmistusprosessin tehostaminen vähensivät erittäin merkittävästi hänen kuuluisan T-mallinsa tuotantokustannuksia, jolloin autosta, joka oli tuolloin ylellisyystuote, tuli kulutushyödyke.

2. Tällainen yhdenmukaistaminen mahdollistaa myös yksinkertaistetun valvonnan lainsäädännön noudattamisen suhteen. Varmistaakseen liikenneturvallisuuden ja suojellakseen ympäristöä jäsenvaltiot edellyttävät, että ajoneuvot täyttävät tietyt tekniset vähimmäisvaatimukset. Yhdenmukaistettujen ajoneuvojen yhtenäisten ominaisuuksien vuoksi riittää, että testataan kunkin ajoneuvotyypin yhden mallin tekniset ominaisuudet sen varmistamiseksi, että kaikki kyseisen tyypin ajoneuvot täyttävät tekniset vaatimukset (ns. tyyppihyväksyntä). Euroopan unionissa tämä sääntelyyn perustuva hyväksyntä myönnetään käyttämällä perusteena unionin lainsäätäjän yhdenmukaistamia teknisiä vaatimuksia.

3. Ajoneuvojen yhdenmukaistaminen helpottaa myös niiden vapaata liikkuvuutta Euroopan unionissa. Niin kauan kuin ajoneuvo on EU-tyyppihyväksynnän mukainen, ei ole tarpeen kyseenalaistaa sitä, täyttääkö ajoneuvo tekniset vaatimukset, kun se rekisteröidään uudelleen toisessa jäsenvaltiossa. Käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuinta pyydetään lausumaan siitä, päteekö tämä myös silloin, jos ajoneuvo ei ole EU-tyyppihyväksynnän mukainen.

1 Alkuperäinen kieli: englanti.

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Unionin oikeus

1 Rekisteröintiasiakirjoja koskeva direktiivi

4. Ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29.4.1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY[2] (jäljempänä rekisteröintiasiakirjoja koskeva direktiivi) 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tätä direktiiviä sovelletaan niihin asiakirjoihin, joita jäsenvaltiot antavat ajoneuvoja rekisteröitäessä.

– –”

5. Rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan

a) ’ajoneuvolla’ ajoneuvoja, jotka ovat moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY 2 artiklan mukaisia sekä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/61/ETY 1 artiklan mukaisia,

b) ’rekisteröinnillä’ viranomaisten antamaa lupaa, joka oikeuttaa ottamaan ajoneuvon käyttöön liikenteessä ja josta ajoneuvo tunnistetaan ja jossa sille annetaan rekisteröintinumerona tunnettu järjestysnumero,

c) ’rekisteröintitodistuksella’ asiakirjaa, joka todistaa, että ajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa,

– –”

6. Rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on annettava rekisteröintitodistus sellaisille ajoneuvoille, jotka on niiden kansallisen lainsäädännön mukaan rekisteröitävä. – –

2. Jos ennen tämän direktiivin soveltamista rekisteröidylle ajoneuvolle annetaan uusi rekisteröintitodistus, jäsenvaltiot käyttävät tämän direktiivin mukaista todistusmallia ja voivat täyttää vain ne kohdat, joita varten tarvittavat tiedot ovat saatavilla.

– –”

7. Rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä jonkin jäsenvaltion antama rekisteröintitodistus on tunnustettava muissa jäsenvaltioissa tunnistettaessa ajoneuvoa kansainvälisessä liikenteessä tai sen toisessa jäsenvaltiossa tehtävän uuden rekisteröinnin yhteydessä.”

2 EYVL 1999, L 138, s. 57.

8. Rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 9 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa. Ne voivat vaihtaa tietoja kahden- tai monenvälisesti etenkin tarkistaakseen ajoneuvon laillisuuden ennen sen rekisteröintiä, tarvittaessa jäsenvaltiossa, jossa se aiemmin oli rekisteröity. – –”

2 Puitedirektiivi

9. Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY [3] (jäljempänä puitedirektiivi) 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntää, jolloin tavoitteena on helpottaa niiden rekisteröintiä, myyntiä ja käyttöönottoa yhteisössä.

– –

Ajoneuvojen rakentamista ja toimintaa koskevat erityiset tekniset vaatimukset hyväksytään tämän direktiivin mukaisesti säädöksissä, joiden tyhjentävä luettelo on liitteessä IV.”

10. Puitedirektiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tätä direktiiviä sovelletaan yhdessä tai useammassa vaiheessa suunniteltujen ja rakennettujen, maantiekäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen ja tällaisia ajoneuvoja varten suunniteltujen ja rakennettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntään.

Direktiiviä sovelletaan myös tällaisten ajoneuvojen yksittäiseen hyväksyntään.

– –”

11. Puitedirektiivin 3 artikla kuuluu seuraavasti:

”Tässä direktiivissä ja liitteessä IV luetelluissa säädöksissä, ellei niissä toisin säädetä, tarkoitetaan:

– –

11) ’moottoriajoneuvolla’ moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka kulkee omalla käyttövoimallaan, on vähintään nelipyöräinen, on valmis, valmistunut tai keskeneräinen ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h;”

12. Puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton.

3 EUVL 2007, L 263, s. 1. Kyseinen direktiivi on kumottu ja korvattu moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta 30.5.2018 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858 (EUVL 2018, L 151, s. 1).

Ne eivät saa kieltää, rajoittaa tai estää ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden rekisteröintiä, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä tiellä perustein, jotka liittyvät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.”

13. Puitedirektiivin 24 artiklan sanamuoto on seuraava:

”1. Jäsenvaltiot voivat siitä riippumatta, onko kyseessä ajoneuvon ainoa kappale, myöntää tietylle ajoneuvolle vapautuksen yhdestä tai useammasta tämän direktiivin säännöksestä tai yhdestä tai useammasta liitteessä IV tai XI luetellusta säädöksestä sillä edellytyksellä, että ne asettavat vaihtoehtoisia vaatimuksia.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista säännöksistä saa myöntää vapautuksia ainoastaan, jos jäsenvaltiolla on siihen asialliset perusteet.

– –

6. Yksittäishyväksyntä on voimassa vain sen myöntäneen jäsenvaltion alueella.

Jos hakija haluaa myydä, rekisteröidä tai ottaa toisessa jäsenvaltiossa käyttöön yksittäishyväksytyn ajoneuvon, hyväksynnän myöntäneen jäsenvaltion on pyynnöstä toimitettava hakijalle lausunto teknisistä säännöksistä, joiden mukaisesti ajoneuvo on hyväksytty.

Jos jäsenvaltio on myöntänyt ajoneuvolle yksittäishyväksynnän tämän artiklan säännösten mukaisesti, toisen jäsenvaltion on sallittava tällaisen ajoneuvon myynti, rekisteröinti tai käyttöönotto, jollei sillä ole perusteltua syytä uskoa, että tekniset säännökset, joiden mukaisesti ajoneuvo on hyväksytty, eivät vastaa sen omia säännöksiä.”

14. Puitedirektiivin 48 artiklassa säädetään, että direktiivin säännökset on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä 29.4.2009 mennessä. Saman direktiivin 49 artiklassa kumotaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6.2.1970 annettu neuvoston direktiivi 70/156/ETY[4] samasta päivästä lukien ja säädetään, että viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina puitedirektiiviin.

3 Direktiivi 2009/40

15. Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta 6.5.2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/40/EY[5] säädetään velvollisuudesta suorittaa ajoneuvoille määräaikaiset katsastukset.

16. Direktiivin 2009/40 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Liitteiden I ja II määräyksistä riippumatta jäsenvaltiot voivat:

a) aikaistaa ensimmäisen pakollisen katsastuksen määräaikaa ja tarvittaessa vaatia, että ajoneuvo määrätään katsastettavaksi ennen rekisteröintiä;

– –”

4 EYVL 1970, L 42, s. 1.

5 EUVL 2009, L 141, s. 12. Kyseinen direktiivi kumottiin ja korvattiin moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta 3.4.2014 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2014/45/EU (EUVL 2014, L 127, s. 51). Direktiivin 2014/45 5 artikla korvaa asiasisällön osalta direktiivin 2009/40 5 artiklan.

B Alankomaiden lainsäädäntö

17. Rekisteröintitodistuksesta 6.10.1994 annetun asetuksen (Kentekenreglement)[6] 25b §:n 1 momentissa säädetään, että ajoneuvon rekisteröimiseksi Alankomaissa on esitettävä toisessa jäsenvaltiossa aiemmin saatu rekisteröintitodistus.

II Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

18. Käsiteltävässä asiassa on kyse kahden moottoriajoneuvon rekisteröintiä Alankomaissa koskevasta riidasta.

19. Näistä ajoneuvoista Bentley, jonka valmistenumero on B28J0, valmistettiin Yhdistyneessä kuningaskunnassa vuonna 1950, ja Alvis, jonka valmistenumero on 14827, valmistettiin samoin Yhdistyneessä kuningaskunnassa vuonna 1938. Valmistajat laativat ajoneuvoja koskevat asiakirjat, joissa esitettiin niiden tekniset tiedot.

20. Ennen Yhdistyneen kuningaskunnan keskusrekisteriviranomaisen perustamista vuonna 1971 kyseiset ajoneuvot rekisteröitiin paikallisissa rekisteritoimistoissa, jotka antoivat todisteena rekisteröinnistä vanhanmallisia rekisteriotteita. Bentley rekisteröitiin Yhdistyneen kuningaskunnan rekisteriviranomaisen keskusrekisteriin vuonna 1988 ja Alvis vuonna 2011 näiden rekisteriotteiden ja ajoneuvon omistajien kerhojen antamien vakuutusten perusteella. Yhdistyneen kuningaskunnan viranomainen ei voi vahvistaa, miltä kyseiset kaksi ajoneuvoa näyttivät tuolloin, koska se siirsi rekisteröinnin paikallisrekisteriltä keskusrekisterille tarkastamatta ajoneuvoja.

21. Molempiin ajoneuvoihin tehtiin vuosina 2009–2013 muutoksia, joissa lyhennettiin akseliväliä ja tehtiin muutoksia moottoriin ja koriin. Näiden muutosten jälkeen vuonna 2013 Belgian rekisteriviranomainen antoi rekisteröintitodistuksen Bentleylle ja Yhdistyneen kuningaskunnan rekisteriviranomainen Alvisille. Näissä rekisteröintitodistuksissa viitattiin alkuperäisten valmistajien laatimissa asiakirjoissa esitettyihin teknisiin tietoihin.

22. X ja Y hakivat 14.1.2014 Bentleylle rekisteröintiä Alankomaiden kansallisessa ajoneuvorekisterissä. Poliisin suorittamassa tarkastuksessa ilmeni, että alkuperäiseen malliin oli tehty muutoksia, joiden seurauksena muun muassa sylinteritilavuus oli muuttunut. Directie van Dienst Wegverkeer (tieliikenneviranomainen, jäljempänä RDW) hylkäsi hakemuksen 10.2.2014 tekemällään päätöksellä. X ja Y tekivät 4.6.2014 uuden rekisteröintihakemuksen Belgian rekisteriviranomaisen 19.5.2014 antaman toisen belgialaisen rekisteröintitodistuksen perusteella. Tähän toiseen rekisteröintitodistukseen sisältyi uusi sylinteritilavuus. Vastaanotettuaan 4.6.2014 tehdyn toisen hakemuksen RDW ilmoitti 18.7.2014 päivätyllä kirjeellä pyytäneensä Belgian rekisteriviranomaiselta lisätietoja ajoneuvosta. Belgian rekisteriviranomainen vastasi, että rekisteröintitodistus oli annettu alkuperäiselle ajoneuvolle. RDW hylkäsi 27.8.2014 tekemällään päätöksellä 4.6.2014 tehdyn toisen rekisteröintihakemuksen.

23. Z teki Alvisista rekisteröintihakemuksen RDW:lle 10.6.2014. Poliisin laatimasta tarkastusraportista ilmeni, että ajoneuvoon oli tehty muutoksia, minkä vuoksi RDW esitti selvityspyynnön Yhdistyneen kuningaskunnan rekisteriviranomaiselle. Viimeksi mainittu totesi, että se oli rekisteröinyt ajoneuvon ”vilpittömässä mielessä” valmistajan laatimiin asiakirjoihin sisältyvien tietojen sekä ajoneuvon omistajien kerhon toimittamien valokuvien ja tietojen perusteella. RDW myös tiedusteli, millaisten ajoneuvotietojen perusteella rekisteröintitodistus oli annettu Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Yhdistyneen kuningaskunnan rekisteriviranomainen ei voinut vastata näihin kysymyksiin, koska se ei ollut tarkastanut ajoneuvoa. RDW hylkäsi rekisteröintihakemuksen 29.9.2014 tekemällään päätöksellä.

6 Stb. 1994, nro 760.

24. RDW hylkäsi hakemukset molemmissa tapauksissa seuraavista syistä. RDW katsoo ensisijaisesti, että koska ajoneuvot eivät täytä puitedirektiivissä määritettyjä teknisiä vaatimuksia, ne eivät ole rekisteröintiasiakirjoja koskevassa direktiivissä tarkoitettuja ajoneuvoja. Jos ajoneuvot kuuluisivat rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin soveltamisalaan, RDW katsoo, että rekisteröintitodistukset eivät ole yhdenmukaistettuja asiakirjoja ja ettei niitä siten tarvitse tunnustaa vastavuoroisesti kyseisen direktiivin perusteella. Sikäli kuin rekisteröintitodistukset kuuluvat kyseisen direktiivin soveltamisalaan, RDW:n mukaan ajoneuvoja ei voida tunnistaa näiden todistusten perusteella asiakirjoissa olevien virheiden vuoksi. RDW myös pitää ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien hyväksymistä mahdottomana ajoneuvojen nykytilassa ja epäselvänä sitä, onko ajoneuvoille annettu yksittäishyväksyntä muutosten tekemisen jälkeen.

25. Näistä rekisteröinnin epäämispäätöksistä valitettiin kahteen eri tuomioistuimeen. Kyseiset tuomioistuimet totesivat, että rekisteröintiasiakirjoja koskevaa direktiiviä voidaan soveltaa, ajoneuvot ovat tunnistettavissa rekisteröintitodistusten perusteella ja että kyseiset rekisteröintitodistukset ovat mainitussa direktiivissä tarkoitettuja yhdenmukaistettuja todistuksia. Yhtäältä Rechtbank Den Haag (Haagin alioikeus, Alankomaat) totesi 25.6.2015 antamassaan tuomiossa, että RDW:n on annettava rekisteröintitodistus Bentleylle. Toisaalta Rechtbank Gelderland (Gelderlandin alioikeus, Alankomaat) määräsi 23.6.2015 antamassaan tuomiossa RDW:n arvioimaan Alvisin rekisteröintiä uudelleen.

26. RDW valitti näistä tuomioista Raad van Stateen (ylin hallintotuomioistuin, Alankomaat), joka päätti yhdistää asiat. Koska Raad van State oli epävarma unionin oikeuden kyseisten säännösten asianmukaisesta tulkinnasta, se päätti lykätä asioiden käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Sovelletaanko [rekisteröintiasiakirjoja koskevaa direktiiviä] moottoriajoneuvoihin, jotka olivat olemassa ennen 29.4.2009 eli ennen päivää, jona jäsenvaltioiden on sovellettava lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, joilla pannaan täytäntöön [puitedirektiivi]?

2) Onko moottoriajoneuvo, joka on kokoonpantu toisaalta olennaisista osista, jotka on valmistettu ennen [puitedirektiivin] soveltamista, ja toisaalta olennaisista osista, jotka on lisätty vasta kyseisen direktiivin soveltamisen jälkeen, moottoriajoneuvo, joka oli olemassa ennen direktiivin soveltamista, vai onko tällainen ajoneuvo valmistunut vasta kyseisen direktiivin soveltamisen jälkeen?

3) Sovelletaanko, kun huomioon otetaan [rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin] 3 artiklan 2 kohta, kyseisen direktiivin 4 artiklassa tarkoitettua tunnustamisvelvollisuutta rajoituksetta, jos joitakin yhteisön koodeihin liittyviä tietoja (jotka kyseisen direktiivin liitteiden perusteella ovat pakollisia) ei ole merkitty rekisteröintitodistukseen mutta kyseiset tiedot ovat helposti selvitettävissä?

4) Onko [rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin] 4 artiklan perusteella sallittua, että toisen jäsenvaltion rekisteröintitodistus tunnustetaan mutta ajoneuvolle suoritetaan kuitenkin [puitedirektiivin] 24 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu tekninen tarkastus ja, jos ajoneuvo ei täytä jäsenvaltion teknisiä vaatimuksia, päätetään olla myöntämättä rekisteröintitodistusta?”

27. Kirjallisia huomautuksia esittivät RDW, X ja Y sekä Z, Italian, Alankomaiden ja Norjan hallitukset sekä Euroopan komissio. RDW, X ja Y, Z, Alankomaiden hallitus ja komissio esittivät suulliset lausumansa 7.6.2018 pidetyssä istunnossa.

III Asian tarkastelu

28. Käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuinta pyydetään selventämään, missä määrin jäsenvaltiot ovat unionin oikeuden nojalla velvollisia tunnustamaan vastavuoroisesti sellaisten ajoneuvojen rekisteröintitodistuksia, jotka eivät ole EU-tyyppihyväksynnän mukaisia. Ennen ennakkoratkaisukysymysten tarkastelua esitän kuitenkin lyhyesti ajoneuvojen rekisteröintiä koskevan unionin johdetun oikeuden tavoitteet ja periaatteet.

A Alustavat huomautukset

29. Jotta ajoneuvo voidaan ottaa käyttöön, kolmen edellytyksen on täytyttävä: ajoneuvon tekniset ominaisuudet on hyväksyttävä, ajoneuvo on rekisteröitävä ja ajoneuvon on oltava liikennekelpoinen. Näillä edellytyksillä pyritään varmistamaan liikenneturvallisuuden korkea taso.

30. Ennen unionin toimenpiteiden toteuttamista tällä alalla hyväksyntää koskevat tekniset vaatimukset, rekisteröintiä ja katsastusta koskevat kansalliset menettelyt ja näiden vaatimusten täyttämisen vahvistamiseksi myönnetyt kansalliset asiakirjat vaihtelivat huomattavasti eri jäsenvaltioissa.[7] Tämä vaikutti haitallisesti ajoneuvojen ja niiden omistajien vapaaseen liikkuvuuteen. Näiden tavaroiden, jotka ovat jo luonteensakin vuoksi liikkuvia, vapaan liikkuvuuden helpottamiseksi Euroopan unioni päätti antaa johdettua oikeutta tällä alalla.

31. Teknisten ominaisuuksien hyväksymisellä ensinnäkin varmistetaan, että ajoneuvot täyttävät turvallisuutta ja ympäristöä koskevat vähimmäisvaatimukset ennen niiden käyttöönottoa. Koska useimmat ajoneuvot ovat tietyn ajoneuvotyypin mukaisia, hyväksyntä annetaan tavallisesti tyyppihyväksynnän muodossa.

32. Puitedirektiivissä säädetään uusien ajoneuvojen yhdenmukaisesta tyyppihyväksyntämenettelystä (jäljempänä EU-tyyppihyväksyntä). Hyväksynnän saamiseksi ajoneuvotyyppien on täytettävä niiden rakentamista koskevat tekniset vaatimukset. Nämä vähimmäisvaatimukset esitetään puitedirektiivin liitteessä IV luetelluissa säädöksissä, ja ne on yhdenmukaistettu täysimääräisesti.

33. Puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdan toisesta alakohdasta ilmenee, ettei jäsenvaltio saa kieltää, rajoittaa tai estää ajoneuvojen rekisteröintiä perustein, jotka liittyvät ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos ajoneuvo täyttää puitedirektiivissä säädetyt tekniset vaatimukset ensimmäisen rekisteröinnin ajankohtana.

34. Saman direktiivin 24 kohdassa säädetään kuitenkin poikkeuksena tästä, että yksittäisen ajoneuvon tekniset ominaisuudet voidaan hyväksyä, vaikka se ei täytä yhdenmukaistettuja vaatimuksia (jäljempänä yksittäishyväksyntä). Tämä hyväksyntä perustuu vaihtoehtoisiin vaatimuksiin, joilla pyritään varmistamaan taso, joka vastaa mahdollisimman hyvin yhdenmukaistetuilla vaatimuksilla aikaan saatua tasoa. Puitedirektiivin 24 artiklan 6 kohdan mukaan yksittäishyväksyntä on voimassa vain sen myöntäneen jäsenvaltion alueella.

35. Toiseksi rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 2 artiklan b alakohdan mukaan moottoriajoneuvojen rekisteröinnillä tarkoitetaan jäsenvaltion viranomaisten antamaa lupaa, joka oikeuttaa ottamaan ajoneuvon käyttöön liikenteessä ja josta ajoneuvo tunnistetaan ja jossa sille annetaan rekisteröintinumero. Kyseisellä direktiivillä yhdenmukaistetaan rekisteröintitodistusten muoto ja sisältö. Sen 4 artiklan mukaan yhdenmukaistettu rekisteröintitodistus on tunnustettava muissa jäsenvaltioissa tunnistettaessa ajoneuvoa kansainvälisessä liikenteessä tai sen toisessa jäsenvaltiossa tehtävän uuden rekisteröinnin yhteydessä.

7 Tämä ilmenee nimenomaisesti rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin, puitedirektiivin ja direktiivin 2009/40 johdanto-osasta ja niitä edeltäneistä välineistä.

36. Kolmanneksi katsastuksella pyritään varmistamaan, että ajoneuvo on hyvässä kunnossa koko elinkaarensa ajan, jotta siitä ei aiheudu vaaraa ihmisten terveydelle ja hengelle. Näin ollen ajoneuvot on katsastettava säännöllisesti.

37. Jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityjen ajoneuvojen vapaan liikkuvuuden helpottamiseksi direktiivin 2009/40 3 artiklan 2 kohdassa säädetään, että jokaisen muun jäsenvaltion on tunnustettava jäsenvaltiossa annettu todistus siitä, että sen alueella rekisteröity moottoriajoneuvo on hyväksytty vähintään yhdenmukaistettujen vaatimusten mukaisessa katsastuksessa.

38. Valtaosa Euroopan teillä liikkuvista ajoneuvoista on EU-tyyppihyväksynnän mukaisia. Kun näitä ajoneuvoja siirretään toiseen jäsenvaltioon, viimeksi mainitun on tunnustettava rekisteröintitodistus rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklan mukaisesti. Lisäksi todistus katsastuksessa hyväksymisestä on tunnustettava direktiivin 2009/40 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, että jos ajoneuvo on EU-tyyppihyväksynnän mukainen ensimmäisen rekisteröinnin ajankohtana, jäsenvaltio ei voi rajoittaa ajoneuvon rekisteröintiä perustein, jotka liittyvät sen rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin.

39. Käsiteltävä asia kuitenkin poikkeaa tästä tyypillisestä tilanteesta kolmessa suhteessa. Ensinnäkin kyseessä olevat ajoneuvot tulivat käyttöön kauan ennen teknisten vaatimusten yhdenmukaistamista EU:ssa. Ne eivät siten koskaan olleet EU-tyyppihyväksynnän mukaisia. Toiseksi ajoneuvoihin on tehty merkittäviä muutoksia, mutta kaikkia muutoksia ei ole merkitty uusimpiin, yhdenmukaistettuihin rekisteröintitodistuksiin. Kolmanneksi rekisteröintitodistukset ovat puutteellisia.

40. RDW katsoo Alankomaiden hallituksen tukemana, ettei rekisteröintitodistuksia voida näissä olosuhteissa pitää yhdenmukaistettuina rekisteröintitodistuksina ja ettei niitä tarvitse tunnustaa vastavuoroisesti. Jos rekisteröintitodistukset ovat yhdenmukaistettuja rekisteröintitodistuksia, RDW väittää, ettei ajoneuvoja voida tunnistaa näiden asiakirjojen perusteella, tai vaihtoehtoisesti, ettei ajoneuvojen teknisiä ominaisuuksia ole hyväksytty ja että rekisteröinti voidaan evätä tällä perusteella.

41. Komissio samoin kuin X, Y ja Z puolestaan katsovat, että velvollisuus tunnustaa rekisteröintitodistukset tarkoittaa, ettei RDW voi tarkastella uudelleen rekisteröintitodistuksen antaneen viranomaisen rekisteröintiprosessin perustana olevista vaatimuksista tekemää arviointia.

42. Riidan ratkaisemiseksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on esittänyt unionin tuomioistuimelle neljä ennakkoratkaisukysymystä. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, miten ajoneuvojen rekisteröintiä ja teknisten ominaisuuksien hyväksymistä koskevia aineellisia säännöksiä on tulkittava siinä vireillä olevan asian tosiseikat huomioon ottaen.

B Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

43. Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, sovelletaanko rekisteröintiasiakirjoja koskevaa direktiiviä rekisteröintitodistuksiin, jotka ovat kyseisessä direktiivissä esitetyn rekisteröintitodistusmallin mukaisia mutta jotka on annettu ajoneuvoille, jotka olivat olemassa ennen 29.4.2009 eli ennen puitedirektiivin täytäntöönpanon määräaikaa.

44. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin esittää tämän kysymyksen RDW:n yhtäältä rekisteröintiasiakirjoja koskevaan direktiiviin ja toisaalta puitedirektiiviin sisältyvistä ajoneuvon määritelmistä esittämän suppean tulkinnan valossa.

45. Rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 2 artiklan a alakohdan määritelmän mukaan ”ajoneuvolla” tarkoitetaan ”ajoneuvoja, jotka ovat – – direktiivin 70/156/ETY 2 artiklan mukaisia”. Viimeksi mainittu direktiivi kumottiin ja korvattiin puitedirektiivillä.

46. Puitedirektiivin 49 artiklasta ilmenee, että viittauksia direktiiviin 70/156 pidetään viittauksina puitedirektiiviin. Siten rekisteröintiasiakirjoja koskevaan direktiiviin sisältyvää viittausta direktiivissä 70/156 esitettyyn määritelmään on pidettävä viittauksena puitedirektiivin 3 artiklaan.

47. Puitedirektiivin 3 artiklan 11 alakohdan määritelmän mukaan ”moottoriajoneuvolla” tarkoitetaan ”moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka kulkee omalla käyttövoimallaan, on vähintään nelipyöräinen, on valmis, valmistunut tai keskeneräinen ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h”.

48. Puitedirektiivin 3 artiklan 19–21 alakohdassa käytetään käsitteitä ”keskeneräinen ajoneuvo” (19 alakohta), ”valmistunut ajoneuvo” (20 alakohta) tai ”valmis ajoneuvo” (21 alakohta). Näissä määritelmissä viitataan niiden vaiheiden määrään, joita ajoneuvon valmistuksessa on ollut tai on oltava puitedirektiivissä säädettyjen teknisten vaatimusten täyttämiseksi.

49. RDW:n näkemyksen mukaan tästä seuraa, että ainoastaan ajoneuvot, jotka täyttävät tekniset vaatimukset tai jotka voivat täyttää ne valmistuksen lisävaiheiden jälkeen, ovat rekisteröintiasiakirjoja koskevassa direktiivissä tarkoitettuja ajoneuvoja. Tämän tulkinnan mukaan ajoneuvoille, jotka eivät ole EU-tyyppihyväksynnän mukaisia, annettuja rekisteröintitodistuksia ei ole annettu rekisteröintiasiakirjoja koskevassa direktiivissä tarkoitetuille ajoneuvoille.

50. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lähtee siitä, että ajoneuvo, jonka ensimmäinen rekisteröinti on tehty ennen puitedirektiivin voimaantuloa, ei voi täyttää teknisiä vaatimuksia. Tämän perusteella ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, jäävätkö kaikki sellaisille ajoneuvoille annetut rekisteröintiasiakirjat, jotka rekisteröitiin ensimmäisen kerran ennen puitedirektiivin täytäntöönpanon määräajan päättymistä, automaattisesti myös rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, jolloin niitä ei tarvitse tunnustaa.

51. Tältä osin riittää, kun palautetaan mieleen, että rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa säädetään nimenomaisesti, että yhdenmukaistettuja rekisteröintitodistuksia voidaan antaa ajoneuvoille, jotka rekisteröitiin ennen puitedirektiivin täytäntöönpanon määräajan päättymistä.

52. Kuten rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin johdanto-osan kuudennessa perustelukappaleessa muistutetaan, kyseisellä direktiivillä pyritään helpottamaan toisessa jäsenvaltiossa aiemmin rekisteröityjen ajoneuvojen käyttöönottoa uudelleen. Olisi mainitun tavoitteen vastaista jättää yhdenmukaistetut rekisteröintitodistukset direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle vain siksi, että ne on annettu ajoneuvoille, jotka rekisteröitiin ensimmäisen kerran ennen puitedirektiivin tai sitä edeltäneen direktiivin voimaantuloa.

53. On myös syytä korostaa, että puitedirektiivin 3 artiklan 11 alakohtaan sisältyvää viittausta ”keskeneräiseen”, ”valmiiseen” tai ”valmistuneeseen” ajoneuvoon on tulkittava ottaen huomioon kyseisen direktiivin tavoite, johon viitataan saman direktiivin 1 artiklassa ja jonka mukaan kaikkien uusien ajoneuvojen on täytettävä niiden ensimmäisen rekisteröinnin ajankohtana voimassa olevat tekniset vaatimukset.

54. Tätä toteamusta ei voida ulottaa koskemaan rekisteröintiasiakirjoja koskevaan direktiiviin, jolla pyritään helpottamaan aiemmin rekisteröityjen ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta, sisältyvää ajoneuvon määritelmää. Puitedirektiivin 3 artiklan 11 alakohdan ”moottoriajoneuvon” määritelmään sisältyvä viittaus ”keskeneräiseen”, ”valmiiseen” tai ”valmistuneeseen” ajoneuvoon ei näin ollen ole merkityksellinen rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin soveltamisalan määrittämisen kannalta.

55. Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on näin ollen vastattava, että rekisteröintiasiakirjoja koskevaa direktiiviä sovelletaan rekisteröintitodistuksiin, jotka ovat kyseisessä direktiivissä esitetyn rekisteröintitodistusmallin mukaisia ja jotka on annettu ajoneuvoille, jotka rekisteröitiin ensimmäisen kerran ennen puitedirektiivin täytäntöönpanon määräajan päättymistä.

C Toinen ennakkoratkaisukysymys

56. Toisella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, onko moottoriajoneuvo, joka koostuu toisaalta olennaisista osista, jotka valmistettiin ennen puitedirektiivin täytäntöönpanon määräajan päättymistä, ja toisaalta olennaisista osista, jotka lisättiin vasta kyseisen direktiivin täytäntöönpanon määräajan päättymisen jälkeen, moottoriajoneuvo, joka oli olemassa ennen kyseisen direktiivin täytäntöönpanon määräajan päättymistä.

57. Kun otetaan huomioon ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen ehdottamani vastaus, ajoneuvon ikä on merkityksetön rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin soveltamisalan määrittämisen kannalta. Toiseen ennakkoratkaisukysymykseen ei siten ole tarpeen vastata.

D Kolmas ennakkoratkaisukysymys

58. Kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko rekisteröintitodistukset tunnustettava vastavuoroisesti rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklan mukaisesti siten, ettei vastaanottavalla jäsenvaltiolla ole lainkaan harkintavaltaa, kun rekisteröintitodistukset ovat puutteellisia mutta kyseiset tiedot ovat helposti selvitettävissä.

59. Tähän kysymykseen on nähdäkseni vastattava myöntävästi.

60. Rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklassa säädetään, että jonkin jäsenvaltion antama rekisteröintitodistus ”on tunnustettava”. Kyseisen säännöksen sanamuodossa ei siten ilmeisestikään jätetä vastaanottavan jäsenvaltioiden viranomaisille minkäänlaista harkintavaltaa.[8]

61. Tällainen tulkinta vastaa rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin pääasiallista tavoitetta lujittaa sisämarkkinoiden toimintaa lisäämällä ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta Euroopan unionissa.[9] Tältä osin on syytä korostaa, että rekisteröintitodistuksen ensisijainen tehtävä on tietyn ajoneuvon tunnistaminen,[10] jotta kyseinen ajoneuvo voi liikkua vapaasti muissa jäsenvaltioissa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa se on rekisteröity, ja jotta se on helpompi tuoda muihin jäsenvaltioihin.[11]

62. Tätä rekisteröintitodistuksen ensisijaista tehtävää tukevat rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 2 artiklassa esitetyt määritelmät. Mainitun säännöksen mukaan ”rekisteröintitodistuksella” tarkoitetaan ”asiakirjaa, joka todistaa, että ajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa”. ”Rekisteröinnillä” puolestaan tarkoitetaan ”viranomaisten antamaa lupaa, joka oikeuttaa ottamaan ajoneuvon käyttöön liikenteessä ja josta ajoneuvo tunnistetaan ja jossa sille annetaan rekisteröintinumerona tunnettu järjestysnumero”.

63. Unionin tuomioistuin on tältä osin todennut, että uuden rekisteröinnin yhteydessä aiemmin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen käytettyjen ajoneuvojen tekniset ominaisuudet ovat määritettävissä ennestään olemassa olevien rekisteröintiasiakirjojen perusteella. Jäsenvaltiot eivät siten voi perustella vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämisen järjestelmällistä vaatimista tarpeella tarkistaa sellaisten ajoneuvojen tekniset ominaisuudet, joilla on rekisteröintitodistus. Tällainen vaatimus tekee tyhjäksi muiden jäsenvaltioiden antamien rekisteröintitodistuksen tunnustamista koskevan periaatteen.[12]

8 Tuomio 6.9.2012, komissio v. Belgia (C-150/11, EU:C:2012:539, 73 kohta).

9 Ks. erityisesti rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin johdanto-osan ensimmäisestä neljänteen, kuudes ja kahdeksas perustelukappale.

10 Rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa todetaan, että ”kaikki jäsenvaltiot vaativat, että toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajalla on hallussaan *kyseiselle ajoneuvolle annettu* rekisteröintitodistus edellytyksenä tieliikenteen harjoittamiselle niiden alueella” (kursivointi tässä).

11 Ks. erityisesti rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin johdanto-osan kolmas, neljäs ja kuudes perustelukappale.

12 Tuomio 6.9.2012, komissio v. Belgia (C-150/11, EU:C:2012:539, 75–77 kohta).

64. Toisaalta unionin tuomioistuin on katsonut, että kun haetaan käytetyn ajoneuvon uudelleen rekisteröintiä, vaatimus esittää ajoneuvo sellaista tarkastusta varten, jonka tarkoituksena on varmistaa, onko ajoneuvo tosiasiallisesti jäsenvaltion alueella ja vastaako se toisen jäsenvaltion antaman rekisteröintitodistuksen tietoja, on yhteensopiva unionin oikeuden kanssa. [13]

65. Tästä oikeuskäytännöstä nähdäkseni seuraa, että yhtäältä yksinkertaiset hallinnolliset muodollisuudet, joilla pyritään pelkästään varmistamaan uudelleen rekisteröitävän ajoneuvon asianmukainen tunnistaminen, ovat sallittuja. Toisaalta laajemmat rekisteröintivaatimukset, jotka heikentävät rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklassa vahvistettua vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta, ovat unionin oikeuden vastaisia.

66. Siten pelkästään se seikka, että toisen jäsenvaltion antamasta rekisteröintitodistuksesta puuttuu tiettyjä tietoja, ei tarkoita, että vastaanottavan jäsenvaltion viranomaiset voivat kieltäytyä tunnustamasta tällaista todistusta. Tätä periaatetta on sovellettava sitäkin suuremmalla syyllä, jos nämä tiedot ovat helposti selvitettävissä ajoneuvon yksinkertaisella tarkastuksella. [14]

67. Tältä osin on syytä huomauttaa, että rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 3 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat täyttää ennen kyseisen direktiivin soveltamista rekisteröidylle ajoneuvolle annettavaan uuteen rekisteröintitodistukseen vain ne kohdat, joita varten tarvittavat tiedot ovat saatavilla. Se, että jäsenvaltioiden viranomaiset käyttävät rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa säädettyä poikkeusta, ei tarkoita, ettei näitä todistuksia tarvitse enää tunnustaa.

68. Lisäksi jäsenvaltioiden viranomaisten on rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 9 artiklan mukaisesti avustettava toisiaan direktiivin täytäntöönpanossa. Tätä tarkoitusta varten ne voivat vaihtaa tietoja kahden- tai monenvälisesti erityisesti ajoneuvon oikeudellisen aseman tarkistamiseksi tarvittaessa jäsenvaltiossa, jossa se aikaisemmin oli rekisteröity. [15]

69. Näin ollen pelkästään se seikka, että rekisteröintitodistuksessa on virheellisiä tietoja tai siitä puuttuu tietoja, ei automaattisesti vapauta jäsenvaltion viranomaisia rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklan mukaisesta velvoitteestaan tunnustaa tällainen asiakirja.

70. Näin ei kuitenkaan ole välttämättä silloin, jos virheelliset tai puuttuvat tiedot vaikuttavat ajoneuvon tunnistamiseen.

71. Voi esimerkiksi olla tapauksia, joissa rekisteröintitodistuksesta puuttuvat tai siinä olevat virheelliset tiedot voivat herättää oikeutetusti epäilyjä ajoneuvon omistajan petollisesta menettelystä. Rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin johdanto-osan yhdeksännessä perustelukappaleessa todetaankin nimenomaisesti, että direktiivillä pyritään helpottamaan ”petosten ja varastettujen autojen laittoman kaupan torjuntaan tarkoitettuja tarkastuksia”. Näissä erityisissä ja poikkeuksellisissa tapauksissa ajoneuvon oikeudellisen aseman seikkaperäisempi selvitys voi olla oikeutettu ennen ajoneuvon rekisteröimistä. Tässä yhteydessä vastaanottavan jäsenvaltion viranomaiset voivat myös, kuten edellä mainittiin, pyytää todistuksen antaneen jäsenvaltion viranomaisilta selvennyksiä. Jos vastaanottavan jäsenvaltion viranomaisilla on yksiselitteistä näyttöä siitä, että rekisteröintiä hakeva henkilö on saanut rekisteröintitodistuksen sen antaneessa jäsenvaltiossa petollisin tai laittomin keinoin (kuten väärentämisen, lahjonnan tai väärien tietojen antamisen avulla) tai että kyseinen rekisteröintitodistus on muusta syystä pätemätön sen antaneen jäsenvaltion lainsäädännön perusteella, vastaanottavalla jäsenvaltiolla olisi oikeus evätä rekisteröinti.

13 Tuomio 20.9.2007, komissio v. Alankomaat (C-297/05, EU:C:2007:531, 57–63 kohta).

14 Kuten edellä 64 kohdassa mainittiin, unionin tuomioistuin on jo pitänyt tällaista tarkastusta sallittuna.

15 Huomautan, että ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen moottoriajoneuvojen siirtämisen yksinkertaistamisesta sisämarkkinoilla pyritään lisäämään vastavuoroista apua antamalla vastaanottaville jäsenvaltioille pääsy rekisteröintitodistuksen antaneiden jäsenvaltioiden ajoneuvorekistereihin tallennettuihin tietoihin (COM(2012) 164 final, 7 artikla).

72. Ellei tällaista näyttöä ole, vastaanottavan jäsenvaltion viranomaisten on tunnustettava kyseinen todistus asianmukaisesti ja siten rekisteröitävä ajoneuvo uudelleen.

73. Kattavuuden vuoksi huomautan myös, ettei tämä päätelmä tarkoita sitä, että jäsenvaltioilla ei ole mitään keinoja taata liikenneturvallisuutta. Jos viranomaiset havaitsevat ajoneuvon tarkastuksen aikana poikkeavuuksia, joista herää epäily siitä, että ajoneuvon turvallisuus- ja ympäristöjärjestelmiä ja -komponentteja on muutettu tai muunnettu tai yleisemmin että liikenneturvallisuus vaarantuu huomattavasti, viranomaiset voivat aikaistaa ajoneuvon ensimmäisen pakollisen katsastuksen ajankohtaa, vaikka ajoneuvolle on tehty aiemmin katsastus jäsenvaltiossa, jossa se oli aiemmin rekisteröity. [16]

74. Lisäksi, jos ajoneuvoon tehdään rekisteröinnin jälkeen muutoksia, jotka voivat vaikuttaa sen rakenteeseen, jäsenvaltio voi vaatia, että ajoneuvolle tehdään asiaa koskevassa kansallisessa lainsäädännössä säädetyt testit, edellyttäen ettei rikota unionin johdetun oikeuden sovellettavia säännöksiä [17] ja että taataan asianmukaisesti tavaroiden vapaa liikkuvuus. [18] Käsiteltävässä asiassa menettelyn osapuolet ovat kuitenkin yhtä mieltä siitä, että muutokset tehtiin ennen viimeisimpien rekisteröintitodistusten antamista.

75. Edellä esitetyn perusteella kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklan nojalla jäsenvaltiot eivät voi kieltäytyä tunnustamasta rekisteröintitodistuksia pelkästään siksi, että todistuksista puuttuu tiettyjä tietoja, jos puuttuvat tiedot eivät vaikuta ajoneuvon tunnistamiseen.

E Neljäs ennakkoratkaisukysymys

76. Neljännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklan perusteella sallittua, että toisen jäsenvaltion rekisteröintitodistus tunnustetaan mutta ajoneuvolle suoritetaan kuitenkin puitedirektiivin 24 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu tekninen tarkastus, ja jos ajoneuvo ei täytä jäsenvaltion teknisiä vaatimuksia, päätetään olla antamatta rekisteröintitodistusta.

77. Toisin sanoen ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta selventämään, millainen on rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artiklassa säädetyn muiden jäsenvaltioiden antamien rekisteröintitodistusten tunnustamista koskevan jäsenvaltion velvoitteen suhde puitedirektiivin 24 artiklan 6 kohdan kolmannessa alakohdassa säädettyyn jäsenvaltion mahdollisuuteen estää ajoneuvon rekisteröinti alueellaan, jos sillä on perusteltua syytä uskoa, että tekniset säännökset, joiden mukaisesti ajoneuvo on hyväksytty, eivät vastaa vastaanottavan jäsenvaltion omia säännöksiä.

78. Tämä kysymys perustuu nähdäkseni kahteen virheelliseen olettamaan.

79. Ensinnäkin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ilmeisestikin katsoo, että toisen jäsenvaltion antama todistus tai tekemä rekisteröinti voidaan tunnustaa muodollisesti, samalla kun ajoneuvon uudelleen rekisteröinti voidaan tästä huolimatta evätä.

16 Direktiivin 2014/45 5 artikla.

17 Jos ajoneuvo on muutoksista huolimatta edelleen hyväksytyn tyypin mukainen, jäsenvaltio ei voi vastustaa sen rekisteröintiä puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan nojalla. Jos muutoksissa käytetään EU-tyyppihyväksynnän saaneita järjestelmiä, osia tai erillisiä teknisiä yksiköitä, tyyppihyväksyntä on tunnustettava puitedirektiivin 10 artiklan, luettuna yhdessä 4 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan kanssa, mukaisesti. Tällaisissa tapauksissa tarkastukset tai tekniset testit ovat lähtökohtaisesti poissuljettuja.

18 Ks. vastaavasti tuomio 11.6.1987, Gofette ja Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, 7–10 kohta); tuomio 20.9.2007, komissio v. Alankomaat (C-297/05, EU:C:2007:531, 73–76 kohta); tuomio 10.2.2009, komissio v. Italia (C-110/05, EU:C:2009:66, 57–59 kohta); tuomio 6.9.2012, komissio v. Belgia (C-150/11, EU:C:2012:539, 52–54 kohta); tuomio 20.3.2014, komissio v. Puola (C-639/11, EU:C:2014:173, 52, 53 ja 55 kohta) ja tuomio 20.3.2014, komissio v. Liettua (C-61/12, EU:C:2014:172, 57, 58 ja 60 kohta).

80. Tällainen rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin asiaa koskevien säännösten tulkinta on mielestäni virheellinen. Kyseisen direktiivin 4 artiklassa etenkin säädetään selvästi, että ”jonkin jäsenvaltion antama rekisteröintitodistus on tunnustettava muissa jäsenvaltioissa tunnistettaessa ajoneuvoa kansainvälisessä liikenteessä tai sen toisessa jäsenvaltiossa tehtävän uuden rekisteröinnin yhteydessä”. Tämä tarkoittaa, että vastavuoroista tunnustamista koskeva velvoite tarkoittaa lähtökohtaisesti velvollisuutta antaa ajoneuvon liikkua vapaasti ja/tai tulla rekisteröidyksi. Toisenlainen tulkinta olisi paitsi 4 artiklan sanamuodon vastainen myös tekisi kyseisestä säännöksestä tehottoman.

81. Toiseksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin vaikuttaa ymmärtäneen väärin puitedirektiivin soveltamisalan. Kyseisen direktiivin 1 artiklan mukaan direktiiviä sovelletaan (käsiteltävän asian kannalta merkityksellisin osin) ainoastaan ”direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen – – hyväksyntään”.

82. Pääasiassa kyseessä olevia ajoneuvoja ei kuitenkaan voida pitää puitedirektiivissä tarkoitettuina uusina ajoneuvoina. Tältä osin ei ole tarpeen tarkastella kysymystä siitä, voiko ajoneuvoista tulla ”uusia” muutosten seurauksena. Kuten edellä mainittiin, menettelyn osapuolet ovat nimittäin yksimielisiä siitä, että kyseisten kahden ajoneuvon viimeisimmät rekisteröintitodistukset annettiin niihin tehtyjen viimeisimpien muutosten jälkeen. Puitedirektiivin 24 artiklan 6 kohtaa ei siten voida soveltaa kyseisiin ajoneuvoihin.

83. Neljänteen ennakkoratkaisukysymykseen on näin ollen vastattava, että rekisteröintiasiakirjoja koskevan direktiivin 4 artikla on esteenä sille, että jäsenvaltio, jota pyydetään tunnustamaan toisen jäsenvaltion sellaiselle ajoneuvolle antama rekisteröintitodistus, joka ei kuulu puitedirektiivin soveltamisalaan, tekee kyseiselle ajoneuvolle viimeksi mainitun direktiivin 24 artiklan 6 kohdassa tarkoitetun teknisen tarkastuksen.

IV Ratkaisuehdotus

84. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Raad van Staten esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

– Ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29.4.1999 annettua neuvoston direktiiviä 1999/37/EY sovelletaan rekisteröintitodistuksiin, jotka ovat kyseisessä direktiivissä esitetyn rekisteröintitodistusmallin mukaisia ja jotka on annettu ajoneuvoille, jotka rekisteröitiin ensimmäisen kerran ennen puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY täytäntöönpanon määräajan päättymistä.

– Direktiivin 1999/37 4 artiklaa, luettuna yhdessä saman direktiivin 3 artiklan 2 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että jäsenvaltiot eivät voi kieltäytyä tunnustamasta rekisteröintitodistuksia pelkästään siksi, että joitakin koodeihin liittyviä tietoja ei ole merkitty rekisteröintitodistukseen, kun kyseiset tiedot ovat helposti selvitettävissä, jos pois jätetyt tiedot eivät vaikuta ajoneuvon tunnistamiseen.

– Direktiivin 1999/37 4 artikla on esteenä sille, että jäsenvaltio, jota pyydetään tunnustamaan toisen jäsenvaltion sellaiselle ajoneuvolle antama rekisteröintitodistus, joka ei kuulu direktiivin 2007/46 soveltamisalaan, tekee kyseiselle ajoneuvolle viimeksi mainitun direktiivin 24 artiklan 6 kohdassa tarkoitetun teknisen tarkastuksen.