Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
N. WAHL
представено на 20 септември 2018 година [1]

Дело C-326/17

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)
X и Y
друга страна:
Z

(Преюдициално запитване, отправено от Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия)

„Директива 1999/37/ЕО — Свидетелства за регистрация, издадени за превозни средства с първоначална регистрация преди прилагането на Директивата — Съществени неточности и пропуски в свидетелствата за регистрация — Взаимно признаване — Директива 2007/46/ЕО — Одобрение на техническите характеристики на превозните средства — Превозни средства, съществуващи преди хармонизирането на техническите изисквания в Съюза — Промени, които засягат техническите характеристики на превозните средства“

1. През 1908 г. Хенри Форд извършва революция в световната икономика чрез преминаване от индивидуално сглобяване на автомобили, изработени по поръчка на клиента, към масово производство на стандартни модели на поточна линия. Мащабните икономии и оптимизирането на производствения процес драстично намаляват разходите за производство на известния му модел T, превръщайки по този начин автомобила от луксозна за времето стока в стока за широко потребление.

2. Тази стандартизация също така дава възможност за опростен регулаторен надзор. За да се осигури безопасността на движението по пътищата и опазването на околната среда, държавите членки изискват превозните средства да отговарят на минимални технически изисквания. Поради еднаквите характеристики на стандартизираните превозни средства е достатъчно да се проверят техническите характеристики на един модел от всеки тип, за да се гарантира, че всички превозни средства, които изпълняват изискванията за този тип, отговарят на техническите изисквания („типово одобрение“). В Европейския съюз това регулаторно одобрение се предоставя с оглед на технически изисквания, хармонизирани от законодателя на Съюза.

3. Стандартизацията на превозните средства улеснява и свободното им движение в рамките на Европейския съюз. Доколкото дадено превозно средство съответства на одобрения от Съюза тип, не е необходимо да се поставя под въпрос спазването на техническите изисквания при пререгистрация в друга държава членка. По настоящото дело от Съда се иска да се произнесе по въпроса дали това важи и когато превозното средство не съответства на одобрен от Съюза тип.

1 Език на оригиналния текст: английски.

I. Правна уредба

A. Правото на Съюза

1. Директивата относно документите за регистрация

4. Член 1 от Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 година относно документите за регистрация на превозни средства[2] (наричана по-нататък „Директивата относно документите за регистрация“) предвижда:

„Настоящата директива се прилага за документите, издадени от държавите членки при регистрацията на превозни средства“.

5. Съгласно член 2 от Директивата относно документите за регистрация:

„За целите на настоящата директива:

а) „превозно средство“: означава всяко превозно средство, както е определено в член 2 от Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки по отношение типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета и в член 1 от Директива 92/61/ЕИО на Съвета от 30 юни 1992 г. относно типовото одобрение на двуколесни и триколесни моторни превозни средства;

б) „регистрация“: означава административно разрешение за въвеждане в експлоатация по пътищата на превозно средство, включително идентификацията на последното и издаването за него на сериен номер, известен като регистрационен номер;

в) „свидетелство за регистрация“: означава документ, който удостоверява, че превозното средство е регистрирано в държава членка;

[…]“.

6. Член 3 от Директивата относно документите за регистрация гласи:

„1. Държавите членки издават свидетелства за регистрация на превозни средства, които са предмет на регистрация съгласно техните национални законодателства. […]

2. Когато се издава ново свидетелство за регистрация на превозно средство, регистрирано преди прилагането на настоящата директива, държавите членки използват образец за удостоверение, определен в настоящата директива, и могат да ограничат посочената в него информация до попълване само на наличните данни.

[…]“.

7. Член 4 от Директивата относно документите за регистрация предвижда:

„За целите на настоящата директива, свидетелство за регистрация, издадено от държава членка, се признава от другите държави членки за идентифициране на превозното средство при международен трафик или за неговата пререгистрация в друга държава членка“.

2 ОВ L 138, 1999 г., стр. 57; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 7, стр. 74.

8. Член 9 от Директивата относно документите за регистрация гласи:

„Държавите членки си помагат взаимно при прилагането на настоящата директива. Те могат да обменят информация на двустранно и многостранно равнище и по-специално за проверка преди всяка регистрация на превозно средство, на правния статут на последното в държавата членка, в която то е било регистрирано преди това. […]“.

2. Рамковата директива

9. Член 1 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства[3] (наричана по-нататък „Рамковата директива“), гласи:

„Настоящата директива създава хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства в рамките на приложното ѝ поле, както и на системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за тези превозни средства, с оглед улесняване на тяхната регистрация, продажба и пускане в действие в Общността.

[…]

В изпълнение на настоящата директива специфичните технически изисквания относно производството и функционирането на превозните средства се регламентират от регулаторни актове, изчерпателният списък на които се съдържа в приложение IV“.

10. Член 2 от Рамковата директива предвижда:

„1. Настоящата директива се прилага за типово одобрение на превозни средства, проектирани и произведени на един или няколко етапа за употреба по пътищата, както и за системи, компоненти и отделни технически възли, проектирани и произведени за такива превозни средства.

Тя се прилага също така за индивидуално одобрение на такива превозни средства.

[…]“.

11. Член 3 от Рамковата директива гласи:

„За целите на настоящата директива и на регулаторните актове, изброени в приложение IV, освен ако в тях не е предвидено друго:

[…]

11. „моторно превозно средство“ означава всяко превозно средство, което се задвижва с двигател и се придвижва на собствен ход, има поне четири колела и е […] комплектовано, напълно комплектовано или некомплектовано, с максимална проектна скорост, надвишаваща 25 км/ч“.

3 ОВ L 263, 2007 г., стр. 1. Посочената директива е отменена и заменена с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 2018 г., стр. 1).

12. Член 4, параграф 3 от Рамковата директива гласи:

„Държавите членки регистрират или позволяват продажбата или пускането в действие само на такива превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, които отговарят на изискванията на настоящата директива.

Те не забраняват, ограничават или препятстват регистрацията, продажбата или пускането в действие или в движение на пътни превозни средства, компоненти или отделни технически възли по причини, свързани с аспекти на конструкцията или функционирането им, предвидени в настоящата директива, ако те отговарят на нейните изисквания“.

13. Член 24 от Рамковата директива гласи:

„1. Държавите членки могат да освободят дадено превозно средство, независимо от това дали е единствено по рода си или не, от спазване на изискванията на една или няколко разпоредби на настоящата директива или на един или няколко от регулаторните актове, посочени в приложение IV или приложение XI, при условие че наложат алтернативни изисквания.

Изключение от изискването за прилагане на разпоредбите на алинея 1 се допуска само когато дадена държава членка има основателни причини да направи това.

[…]

6. Валидността на индивидуалното одобрение се ограничава до територията на държавата членка, издала одобрението.

По молба на кандидат за продажба, регистрация или пускане в действие на превозно средство в друга държава членка, държавата членка, издала одобрението, му предоставя справка за техническите разпоредби, спрямо които е било одобрено превозно средство.

По отношение на превозно средство, получило индивидуално одобрение от държава членка съгласно разпоредбите на настоящия член, друга държава членка дава разрешение това превозно средство да бъде продадено, регистрирано или пуснато в действие, освен ако има основателни причини да смята, че техническите разпоредби, в съответствие с които е било одобрено превозното средство, не са равностойни на нейните собствени“.

14. Член 48 от Рамковата директива предвижда, че правилата на Директивата трябва да бъдат транспонирани в националното право преди 29 април 2009 г. Член 49 от тази директива отменя, считано от същата дата, Директива 70/156/ЕИО от 6 февруари 1970 година за сближаването на законодателствата на държавите членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета[4] и предвижда, че позоваванията към отменената директива се тълкуват като позовавания към Рамковата директива.

4 ОВ L 42, 1970 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 1, стр. 41.

3. Директива 2009/40

15. Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 година относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета предвижда, че превозните средства задължително преминават през периодични прегледи за проверка на техническата изправност [5].

16. Член 5 от Директива 2009/40 предвижда:

„Независимо от разпоредбите на приложения I и II държавите членки могат:

а) да определят по-ранна дата за първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност и, когато е уместно, да изискват превозното средство да бъде подложено на проверка преди регистрация; […]“.

Б. Нидерландското право

17. Член 25b, параграф 1 от Besluit van 6 oktober 1994, houdende uitvoering van de Wegenverkeerswet 1994 (Kentekenreglement) (Правилник от 6 октомври 1994 г. за прилагане на Закона за движение по пътищата от 1994 г. (Правилник за свидетелствата за регистрация) [6] предвижда, че за регистрация в Нидерландия е необходимо да се представи свидетелството за регистрация, получено преди това в друга държава членка.

II. Факти, производство и преюдициални въпроси

18. Настоящото дело е образувано в контекста на спор относно регистрацията на две моторни превозни средства в Нидерландия.

19. Автомобилите — Bentley с идентификационен номер (VIN) B28J0 и Alvis с VIN 14827 — са произведени в Обединеното кралство съответно през 1950 г. и 1938 г. Производителите са изготвили придружаваща документация, която съдържа техническите данни.

20. Преди създаването на централен регистриращ орган в Обединеното кралство през 1971 г. въпросните автомобили са били вписани в местни регистри, където се водели дневници по стар образец като доказателство за регистрацията. Тези дневници, както и декларации от клубовете на собственици на автомобили, са послужили като основа за регистрацията в централния регистър на регистриращия орган в Обединеното кралство на автомобила Bentley през 1988 г. и на автомобила Alvis през 2011 г. Органът на Обединеното кралство не може да потвърди как са изглеждали двете превозни средства по това време, тъй като е прехвърлил регистрацията от местния към централния регистър, без да извърши проверка на превозните средства.

21. Между 2009 г. и 2013 г. и двата автомобила претърпяват промени, включващи скъсяване на междуосовото разстояние и промяна на двигателя и каросерията. След тези промени, през 2013 г. са издадени свидетелства за регистрация от регистриращите органи съответно на Белгия и на Обединеното кралство. Тези свидетелства се позовават на техническите данни, посочени в документацията, изготвена от първоначалните производители.

5 ОВ L 141, 2009 г., стр. 12. Тази директива е отменена и заменена с Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 2014 г., стр. 51). Член 5 от Директива 2014/45 заменя по същество член 5 от Директива 2009/40.

6 Stb. 1994, № 760.

22. На 14 януари 2014 г. X и Y представят автомобила Bentley за регистрация в националния регистър на превозните средства на Нидерландия. Полицейска проверка установява направените по първоначалния модел промени, включително разликата в обема на двигателя. С решение от 10 февруари 2014 г. Directie van de Dienst Wegverkeer (дирекция на службата за движението по пътищата, наричана по-нататък „RDW“) отхвърля заявлението за регистрация. На 4 юни 2014 г. X и Y подават ново заявление за регистрация въз основа на второ белгийско свидетелство за регистрация, издадено от белгийския регистриращ орган на 19 май 2014 г. В това второ свидетелство за регистрация е посочен новият обем на двигателя. След второто заявление от 4 юни 2014 г., с писмо от 18 юли 2014 г. RDW съобщава, че относно превозното средство е отправено запитване до белгийския регистриращ орган. Последният отговаря, че свидетелството за регистрация е издадено за превозното средство в първоначалния му вид. С решение от 27 август 2014 г. RDW отхвърля второто заявление за регистрация от 4 юни 2014 г.

23. Z представя превозното средство Alvis за регистрация пред RDW на 10 юни 2014 г. Докладът от извършената от полицейските служби проверка на превозното средство показва, че са направени промени на превозното средство, поради което RDW иска разяснения от регистриращия орган в Обединеното кралство. Последният посочва, че е регистрирал превозното средство „добросъвестно“ („in good faith“), въз основа на данните в придружаващите документи, изготвени от производителя, и въз основа на снимки и информация от клуб на собственици на автомобили. RDW иска и информация относно данните за превозното средство, за което е издадено свидетелството за регистрация в Обединеното кралство. Регистриращият орган в Обединеното кралство не може да отговори на тези въпроси, тъй като не е извършил преглед на превозното средство. С решение от 29 септември 2014 г. RDW отхвърля заявлението за регистрация.

24. И в двата случая RDW отхвърля заявленията със следните мотиви. Главното твърдение на RDW е, че тъй като превозните средства не отговарят на техническите изисквания, определени в Рамковата директива, те не са „превозни средства“ по смисъла на Директивата относно документите за регистрация. Ако все пак превозните средства попадат в приложното поле на Директивата относно документите за регистрация, според RDW свидетелствата за регистрация не са хармонизирани документи и следователно не е необходимо да бъдат взаимно признавани въз основа на тази директива. Ако свидетелствата за регистрация са обхванати от посочената директива, RDW счита, че превозните средства не могат да бъдат идентифицирани въз основа на тези свидетелства поради неточностите в документите. Накрая, според RDW не е възможно превозните средства в настоящия си вид да получат одобрение на техническите характеристики и не е ясно дали превозните средства са получили индивидуално одобрение след промените.

25. Решенията за отказ на регистрация са обжалвани пред две различни юрисдикции. Според тези юрисдикции Директивата относно документите за регистрация е приложима, превозните средства следва да се идентифицират въз основа на свидетелствата за регистрация и тези свидетелствата са хармонизирани свидетелства по смисъла на тази директива. Поради това, от една страна, в решение от 25 юни 2015 г. Rechtbank Den Haag (Районен съд Хага, Нидерландия) приема, че RDW следва да издаде свидетелство за регистрация за превозното средство Bentley. От друга страна, с решение от 23 юни 2015 г. Rechtbank Gelderland (Районен съд Гелдерланд, Нидерландия) разпорежда на RDW да извърши нова оценка относно регистрацията на превозното средство Alvis.

26. RDW обжалва тези две съдебни решения пред Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия), който решава да съедини производствата. Тъй като има съмнения относно правилното тълкуване на съответните разпоредби от правото на Съюза, Raad van State (Държавен съвет) решава да спре производството и да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Приложима ли е [Директивата относно документите за регистрация] по отношение на моторни превозни средства, които са съществували още преди 29 април 2009 г. — датата, от която държавите членки трябва да прилагат законовите и подзаконовите разпоредби, с които е транспонирана [Рамковата директива]?

2) Следва ли преустроено моторно превозно средство, чиито съществени компоненти, от една страна, са съществували преди датата, от която започва да се прилага [Рамковата директива], и от друга страна, са добавени едва след датата, от която започва да се прилага тази директива, да се смята за моторно превозно средство, което е съществувало още преди датата, от която започва да се прилага [Рамковата директива], или става въпрос за моторно превозно средство, което е произведено едва след датата, от която започва да се прилага Директивата?

3) Задължението за признаване, предвидено в член 4 от [Директивата относно документите за регистрация], прилага ли се неограничено на основание на член 3, параграф 2 от същата директива, когато в свидетелството за регистрация по отношение на някои кодове на Общността (които съгласно приложенията към Директивата следва да бъдат посочени) не са вписани данни, но те могат лесно да бъдат установени?

4) Допуска ли член 4 от [Директивата относно документите за регистрация] да бъде признато издадено от друга държава членка свидетелство за регистрация, като въпреки това превозното средство бъде подложено на технически преглед за целите на член 24, параграф 6 от [Рамковата директива], и ако превозното средство не отговаря на техническите разпоредби на държавата членка, да бъде отказано издаването на свидетелство за регистрация?“.

27. Писмени становища представят RDW, X и Y, Z, италианското, нидерландското и норвежкото правителство, както и Европейската комисия. На 7 юни 2018 г. е проведено съдебно заседание, в което са изслушани RDW, X и Y, Z, нидерландското правителство и Комисията.

III. Анализ

28. В настоящия случай от Съда се иска да разясни до каква степен държавите членки са длъжни съгласно правото на Съюза взаимно да признават свидетелства за регистрация на превозни средства, които не съответстват на одобрен от Съюза тип. Преди обаче да разгледам поставените въпроси, накратко ще очертая целите и принципите на вторичното право на Съюза в областта на регистрацията на превозни средства.

A. Предварителни бележки

29. За да бъде въведено в експлоатация, дадено превозно средство трябва да отговаря на три условия: техническите характеристики на превозното средство трябва да бъдат одобрени, превозното средство трябва да бъде регистрирано и превозното средство трябва да бъде технически изправно. Тези условия имат за цел да осигурят високо равнище на безопасност на движението по пътищата.

30. Преди да бъдат приети мерки на Съюза в тази област, техническите изисквания за одобрение, националните процедури за регистрация и прегледите за проверка на техническата изправност, както и националните документи, издавани за удостоверяване на изпълнението на тези изисквания, се различават значително в отделните държави членки[7]. Това има неблагоприятни последици за свободното движение на превозните средства и на техните собственици. За да улесни свободното движение на тези стоки, които по самото си естество са мобилни, Европейският съюз решава да приеме вторично законодателство в тази област.

31. Първо, одобрението на техническите характеристики гарантира, че превозните средства отговарят на минимални изисквания за безопасност и за опазване на околната среда преди първоначалното им въвеждане в експлоатация. Тъй като повечето превозни средства съответстват на даден тип превозни средства, одобрението обикновено се предоставя чрез типово одобрение.

32. Рамковата директива определя единна процедура за типово одобрение на нови превозни средства (наричано по-нататък „типово одобрение на Съюза“). За да получат одобрение, типовете превозни средства трябва да съответстват на техническите изисквания относно тяхната конструкция. Тези минимални изисквания са предвидени в регулаторните актове, изброени в приложение IV към Директивата, и са напълно хармонизирани.

33. От член 4, параграф 3, втора алинея от Рамковата директива следва, че държавите членки не могат да забраняват, ограничават или препятстват регистрацията на превозни средства по причини, свързани с аспекти на конструкцията или функционирането им, ако превозното средство отговаря на техническите изисквания, предвидени в тази директива към момента на първата регистрация.

34. По изключение член 24 от Рамковата директива предвижда, че отделно превозно средство може да получи одобрение на техническите си характеристики, макар да не отговаря на хармонизираните изисквания („индивидуално одобрение“). Това одобрение се предоставя въз основа на алтернативни изисквания, които трябва да са равностойни в най-високата възможна степен на нивото, предвидено от хармонизираните изисквания. Валидността на това одобрение се ограничава до територията на въпросната държава членка в съответствие с член 24, параграф 6 от тази директива.

35. Второ, регистрацията на моторни превозни средства предполага административно разрешение, издадено от държава членка, за въвеждане в експлоатация по пътищата на моторно превозно средство, включително идентификацията на превозното средство и издаването на регистрационен номер, в съответствие с член 2, буква б) от Директивата относно документите за регистрация. Последната директива хармонизира формата и съдържанието на свидетелствата за регистрация. Съгласно член 4 хармонизираното свидетелство за регистрация следва да се признава от другите държави членки за идентифициране на превозното средство при международен трафик или за неговата пререгистрация в друга държава членка.

36. Трето, проверката на техническата изправност има за цел да гарантира, че по време на експлоатационната годност на превозното средство същото се намира в добро състояние, така че да не се застрашават животът и здравето на хората. Поради това превозните средства подлежат на периодични прегледи за проверка за техническата изправност.

7 Това следва изрично от съображенията на Директивата относно документите за регистрация, на Рамковата директива и на Директива 2009/40, както и от предшестващите ги актове.

37. С цел да се улесни свободното движение на превозни средства, регистрирани преди това в държава членка, член 3, параграф 2 от Директива 2009/40 предвижда задължение за признаване на доказателството, издадено в друга държава членка, че регистрирано там моторно превозно средство е преминало преглед за проверка на техническата изправност, при който са спазени най-малко хармонизираните стандарти.

38. По-голямата част от превозните средства, движещи се по европейските пътища, съответстват на одобрен от Съюза тип. Когато тези превозни средства се прехвърлят в друга държава членка, последната трябва да признае свидетелството за регистрация в съответствие с член 4 от Директивата относно документите за регистрация. Освен това доказателствата за преминат преглед за проверка на техническата изправност следва да се признават съгласно член 3, параграф 2 от Директива 2009/40. Накрая, съгласно член 4, параграф 3, втора алинея от Рамковата директива, ако превозното средство съответства на одобрен от Съюза тип към момента на първоначалната регистрация, държавата членка не може да ограничи регистрацията на превозното средство по причини, свързани с конструкцията или функционирането му.

39. Настоящото дело обаче се различава от тази типична ситуация в три отношения. Първо, разглежданите превозни средства са въведени за първи път в експлоатация много преди да съществува каквато и да било хармонизация на техническите изисквания в Съюза. Следователно те никога не са съответствали на одобрен от Съюза тип. Второ, по превозните средства са направени съществени промени, но не всички от тях са вписани в последното, хармонизирано свидетелство за регистрация. Трето, свидетелствата за регистрация са непълни.

40. RDW, подкрепяна от нидерландското правителство, е на мнение, че при тези обстоятелства свидетелствата за регистрация не могат да се считат за хармонизирани свидетелства за регистрация и не се налага да бъдат взаимно признати. Ако свидетелствата за регистрация се приемат за хармонизирани документи, RDW твърди, че превозните средства не могат да бъдат идентифицирани въз основа на тези документи, или при условията на евентуалност, че техническите характеристики на превозното средство не са одобрени и регистрацията може да бъде отказана на това основание.

41. От своя страна Комисията, както и X, Y и Z са на мнение, че задължението за признаване на свидетелствата за регистрация предполага RDW да не може да преразгледа направената от издаващия орган оценка на изискванията, свързани с процедурата по регистрация.

42. За да разреши този спор, запитващата юрисдикция отправя до Съда четири въпроса. По същество запитващата юрисдикция иска да се установи как следва да се тълкуват материалноправните разпоредби относно регистрацията на превозни средства и одобрението на техническите характеристики в контекста на конкретните фактически обстоятелства по висящото пред нея дело.

Б. По първия преюдициален въпрос

43. С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали Директивата относно документите за регистрация се прилага по отношение на свидетелства за регистрация, които съответстват на образеца за удостоверение, определен в тази директива, но са издадени за превозни средства, които са съществували преди 29 април 2009 г., тоест преди срока за транспониране на Рамковата директива.

44. Запитващата юрисдикция поставя този въпрос в контекста на даденото от RDW ограничително тълкуване на определенията за „превозно средство“ по смисъла на Директивата относно документите за регистрация, от една страна, и на Рамковата директива, от друга страна.

45. Съгласно определението в член 2, буква а) от Директивата относно документите за регистрация „превозно средство“ означава „всяко превозно средство, както е определено в член 2 от Директива 70/156“. Последната директива е отменена и заменена с Рамковата директива.

46. От член 49 от Рамковата директива следва, че позоваванията към Директива 70/156 се тълкуват като позовавания към Рамковата директива. Следователно позоваването в Директивата относно документите за регистрация на определението в Директива 70/156 следва да се разбира като позоваване на член 3 от Рамковата директива.

47. По-конкретно, член 3 от Рамковата директива дефинира в точка 11 понятието „моторно превозно средство“ като „всяко превозно средство, което се задвижва с двигател и се придвижва на собствен ход, има поне четири колела и е […] комплектовано, напълно комплектовано или некомплектовано, с максимална проектна скорост, надвишаваща 25 км/ч“.

48. Понятията „некомплектовано“, „напълно комплектовано“ и „комплектовано“ превозно средство са дефинирани съответно в точки 19, 20 и 21 на член 3 от Рамковата директива. Тези дефиниции се отнасят до етапите на комплектоване, през които е преминало или следва да премине дадено превозно средство, за да изпълни техническите изисквания, предвидени в Директивата.

49. Според RDW това означава, че единствено превозни средства, които отговарят на техническите изисквания или които могат да отговарят на тези изисквания, след като преминат допълнителни етапи на комплектоване, са „превозни средства“ по смисъла на Директивата относно документите за регистрация. Съгласно това тълкуване документи за регистрация, издадени за превозни средства, които не съответстват на одобрен от Съюза тип, не са издадени за „превозни средства“ по смисъла на Директивата относно документите за регистрация.

50. Запитващата юрисдикция изхожда от предпоставката, че превозно средство, чиято първа регистрация предхожда Рамковата директива, не може да отговаря на техническите изисквания. Въз основа на това тази юрисдикция иска да се установи дали всички документи за регистрация, издадени за превозни средства, които са били първоначално регистрирани преди крайния срок за транспониране на Рамковата директива, също автоматично се изключват от приложното поле на Директивата относно документите за регистрация и следователно не трябва задължително да бъдат признати.

51. В това отношение е достатъчно да се припомни, че член 3, параграф 2 от Директивата относно документите за регистрация изрично предвижда, че хармонизирани свидетелства за регистрация могат да се издават за превозни средства, регистрирани преди прилагането на тази директива.

52. Освен това Директивата относно документите за регистрация има за цел, както се посочва в съображение 6 от нея, да се улесни пререгистрацията на превозни средства, които преди това са били регистрирани в друга държава членка. Изключването на хармонизираните свидетелства за регистрация от приложното поле на посочената директива само поради факта, че те са изготвени за превозни средства, които са били първоначално регистрирани преди датата на влизане в сила на Рамковата директива или предшестващия я акт, би противоречало на тази цел.

53. Следва също така да се подчертае, че посочването в член 3, точка 11 от Рамковата директива на „некомплектован[и]“, „комплектован[и]“ или „напълно комплектован[и]“ превозни средства трябва да се тълкува в светлината на нейната цел, посочена в член 1 от тази директива, съгласно която всички нови превозни средства трябва да отговарят на техническите изисквания, които са в сила към момента на първоначалната им регистрация.

54. Този извод не може да бъде приложен по отношение на определението за превозно средство в Директивата относно документите за регистрация, която има за цел да улесни свободното движение на регистрирани по-рано превозни средства. Поради това посочването на „некомплектован[и]“, „комплектован[и]“ или „напълно комплектован[и]“ превозни средства в определението за „моторно превозно средство“, съдържащо се в член 3, точка 11 от Рамковата директива, не е от значение за определянето на приложното поле на Директивата относно документите за регистрация.

55. Предвид гореизложеното на първия преюдициален въпрос следва да се отговори в смисъл, че Директивата относно документите за регистрация се прилага по отношение на свидетелства за регистрация, които съответстват на образеца за удостоверение, определен в тази директива, и са издадени за превозни средства, които са били първоначално регистрирани преди крайния срок за транспониране на Рамковата директива.

В. По втория преюдициален въпрос

56. С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска да се установи дали моторно превозно средство, чиито съществени компоненти, от една страна, са съществували преди крайния срок за транспониране на Рамковата директива, и от друга страна, са добавени едва след крайния срок за транспониране на тази директива, следва да се смята за моторно превозно средство, което е съществувало още преди крайния срок за транспониране на Директивата.

57. С оглед на предложения отговор на първия преюдициален въпрос възрастта на превозното средство е без значение за целите на определянето на приложното поле на Директивата относно документите за регистрация. Поради това не е необходимо да се отговаря на втория преюдициален въпрос.

Г. По третия преюдициален въпрос

58. С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали в съответствие с член 4 от Директивата относно документите за регистрация свидетелствата за регистрация трябва да се признават взаимно, без право на преценка от страна на приемащата държава членка, когато свидетелствата са непълни, но липсващите данни могат лесно да бъдат установени при проверка.

59. Смятам, че на този въпрос следва да се отговори утвърдително.

60. Член 4 от Директивата относно документите за регистрация предвижда, че свидетелство за регистрация, издадено от държава членка, „се признава“. Следователно текстът на тази разпоредба, изглежда, не оставя никаква свобода на преценка на органите на приемащата държава членка [8].

8 Решение от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия (C-150/11, EU:C:2012:539, т. 73).

61. Такова тълкуване съответства на основаната цел на Директивата относно документите за регистрация, а именно подобряване на функционирането на вътрешния пазар чрез улесняване на свободното движение на превозни средства в Европейския съюз [9]. В това отношение следва да се подчертае, че основната функция на свидетелството за регистрация е да се идентифицира конкретно превозно средство [10], за да може това превозно средство да се движи свободно и да бъде изнасяно по-лесно в държави членки, различни от тази, в която е регистрирано [11].

62. Тази основна функция на свидетелството за регистрация се потвърждава от определенията, които се съдържат в член 2 от Директивата относно документите за регистрация. Съгласно тази разпоредба „свидетелство за регистрация“ означава „документ, който удостоверява, че превозното средство е регистрирано в държава членка“. От своя страна, понятието „регистрация“ е определено като „административно разрешение за въвеждане в експлоатация по пътищата на превозно средство, включително идентификацията на последното и издаването за него на сериен номер, известен като регистрационен номер“.

63. В това отношение Съдът е постановил, че за целите на пререгистрацията техническите характеристики на употребявани превозни средства, които преди това са били регистрирани в други държави членки, могат да се определят въз основа на вече съществуващите документи за регистрация. Следователно държавите членки не могат да обосноват системното изискване за представяне на свидетелство за съответствие с необходимостта да се проверяват техническите характеристики на превозните средства, които имат свидетелство за регистрация. Това изискване би лишило от смисъл принципа на признаване на свидетелства за регистрация, издавани от други държави членки [12].

64. От друга страна, Съдът е приел, че при подаване на заявление за пререгистрация на употребявано превозно средство изискването да се представи превозното средство за преглед с цел да се установи дали то действително се намира на територията на държавата членка, както и дали то съответства на данните в свидетелството за регистрация, издадено от друга държава членка, е съвместимо с правото на Съюза [13].

65. Според мен от тази съдебна практика следва, от една страна, че се допускат чисто административни формалности, които имат за цел само да гарантират правилното идентифициране на превозно средство, представено за пререгистрация. От друга страна, по-широкообхватни изисквания за регистрация, които накърняват принципа на взаимно признаване, закрепен в член 4 от Директивата относно документите за регистрация, са несъвместими с правото на Съюза.

66. Следователно обстоятелството, че в свидетелство за регистрация, издадено от друга държава членка, липсват някои данни, само по себе си не означава, че органите на приемащата държава членка могат да откажат да признаят такова свидетелство. Този принцип следва да се прилага a fortiori в случаите, когато информацията може да бъде получена лесно чрез обикновен преглед на превозното средство [14].

9 Вж. по-конкретно съображения 1—4, 6 и 8 от Директивата относно документите за регистрация.

10 Съображение 2 от Директивата относно документите за регистрация гласи: „държавите членки изискват водачът на превозно средство, регистрирано в друга държава членка, да притежава свидетелство за регистрация *за превозното средство*, за да му бъде позволено да използва пътищата на тяхна територия“ (курсивът е мой).

11 Вж. по-специално съображения 3, 4 и 6 от Директивата относно документите за регистрация.

12 Решение от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия (C-150/11, EU:C:2012:539, т. 75—77).

13 Решение от 20 септември 2007 г., Комисия/Нидерландия (C-297/05, EU:C:2007:531, т. 57—63).

14 Както бе посочено в точка 64 по-горе, Съдът вече е приел, че такъв преглед е допустим.

67. В това отношение следва да се изтъкне, че член 3, параграф 2 от Директивата относно документите за регистрация допуска държавите членки да ограничат информацията, посочена в ново свидетелството за регистрация на превозно средство, първоначално регистрирано преди прилагането на посочената директива, до попълване само на наличните данни. Фактът, че органите на държавите членки се възползват от изключението, предвидено в член 3, параграф 2 от Директивата относно документите за регистрация, не означава, че тези свидетелства не трябва повече да бъдат признавани.

68. Освен това съгласно член 9 от Директивата относно документите за регистрация органите на държавите членки трябва да си помагат взаимно в тази област. За целта те могат да обменят информация на двустранно и многостранно равнище по-специално за да се провери правният статут на превозно средство в държавата членка, в която то е било регистрирано преди това [15].

69. Следователно органите на съответната държава членка не са автоматично освободени от задължението по член 4 от Директивата относно документите за регистрация да признаят свидетелство за регистрация само защото този документ съдържа неточна информация или защото в него липсват определени данни.

70. Това обаче може да не е така, ако неточната или липсващата информация е от значение за идентифицирането на превозното средство.

71. Възможни са например случаи, при които липсващата или неточната информация в свидетелството за регистрация може да породи основателно съмнение за недобросъвестни действия от страна на собственика на превозното средство. В това отношение съображение 9 от Директивата относно документите за регистрация изрично предвижда, че Директивата има за цел да се улеснят „проверки, предназначени специално за борба срещу измамите и нелегалната търговия с крадени превозни средства“. В тези конкретни и изключителни случаи може да бъде оправдана по-задълбочена проверка на правния статут на превозното средство, преди то да бъде регистрирано. В този контекст органите на приемащата държава членка могат също така, както бе посочено по-горе, да поискат разяснения от органите на държавата членка, която е издала свидетелството. Ако органите на приемащата държава членка съберат недвусмислени доказателства, че искащото регистрация лице е придобило свидетелството за регистрация в издаващата държава членка чрез измамни или незаконни средства (като например подправяне, подкуп или неверни твърдения), или че въпросното свидетелство за регистрация поради друга причина е невалидно съгласно правото на издаващата държава членка, приемащата държава членка има право да откаже регистрация.

72. При липса на доказателства в този смисъл обаче органите на приемащата държава членка трябва надлежно да признаят това свидетелство и да направят нова регистрация на превозното средство.

73. За изчерпателност ще отбележа още, че този извод не означава, че държавите членки не разполагат със средства за осигуряване на безопасността на движението по пътищата. Ако по време на проверката на дадено превозно средство компетентните органи установят недостатъци, които пораждат съмнение, че са били поправени или изменени системи и компоненти, свързани с безопасността на превозното средство и опазването на околната среда,

15 Считам, че съществуващото предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за опростяване на прехвърлянето на моторни превозни средства в друга държава членка в рамките на единния пазар има за цел да се увеличи взаимопомощта между държавите членки, като позволи приемащите държави членки да получат достъп до данните за регистрация на превозни средства в регистрите на издаващите държави членки (COM(2012) 164 окончателен, член 7).

или в по-общ план, че е засегната в сериозна степен пътната безопасност, органите имат право да определят по-ранна дата за първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност на превозното средство, макар последното да е преминало преглед за проверка на техническата изправност в държавата членка на предишната регистрация [16].

74. Освен това, в случай че след регистрацията по превозното средство са направени промени, които могат да окажат влияние върху неговата конструкция, държавата членка може да изиска то да премине прегледите, предвидени в съответното национално законодателство, при условие че не се нарушават приложими разпоредби на вторичното право на Съюза [17] и че не се засяга свободното движение на стоки [18]. В разглеждания случай обаче е безспорно между страните, че промените са направени преди издаването на най-новите свидетелства за регистрация.

75. С оглед на гореизложеното на третия преюдициален въпрос следва да се отговори в смисъл, че съгласно член 4 от Директивата относно документите за регистрация държавите членки не могат да отказват да признаят свидетелствата за регистрация само защото в тях липсват определени данни, при условие че пропуските не са от значение за идентифицирането на превозното средство.

Д. По четвъртия преюдициален въпрос

76. С четвъртия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали е допустимо съгласно член 4 от Директивата относно документите за регистрация да се признае свидетелство за регистрация на друга държава членка, но въпреки това съответното превозно средство да премине технически преглед за целите на член 24, параграф 6 от Рамковата директива и ако то не отговаря на техническите изисквания на държавата членка, да бъде отказано издаването на свидетелство за регистрация.

77. С други думи, запитващата юрисдикция иска от Съда да изясни връзката между задължението на държавите членки по член 4 от Директивата относно документите за регистрация да признават свидетелствата за регистрация, издадени от други държави членки, и правото им, предвидено в член 24, параграф 6, трета алинея от Рамковата директива, да не разрешат превозното средство да бъде регистрирано на тяхна територия, ако има основателни причини да смятат, че техническите разпоредби, в съответствие с които превозното средство е било одобрено, не са равностойни на техническите разпоредби на приемащата държава членка.

78. Струва ми се, че този въпрос се основава на две погрешни предположения.

79. Първо, запитващата юрисдикция изглежда счита, че е възможно свидетелство за регистрация, издадено от друга държава членка, да бъде официално признато, а същевременно пререгистрацията на превозното средство да бъде отказана.

16 Член 5 от Директива 2014/45.

17 Ако въпреки промените превозното средство продължава да съответства на одобрен тип, съгласно член 4, параграф 3, втора алинея от Рамковата директива държавата членка не може да се противопостави на регистрацията му. В случай на изменение на системи, компоненти или отделни технически възли, които са получили типово одобрение на Съюза, това одобрение трябва да бъде признато съгласно член 10 във връзка с член 4, параграф 3, втора алинея от Рамковата директива. В тези случаи прегледи или технически изпитвания по принцип са изключени.

18 Вж. в този смисъл решения от 11 юни 1987 г., Gofette и Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, т. 7—10), от 20 септември 2007 г.,. Комисия/Нидерландия (C-297/05, EU:C:2007:531, т. 73—76), от 10 февруари 2009 г., Комисия/Италия (C-110/05, EU:C:2009:66, т. 57—59), от 6 септември 2012 г., Комисия/Белгия (C-150/11, EU:C:2012:539, т. 52—54), от 20 март 2014 г., Комисия/Полша (C-639/11, EU:C:2014:173, т. 52, 53 и 55), и от 20 март 2014 г., Комисия/Литва (C-61/12, EU:C:2014:172, т. 57, 58 и 60).

80. Според мен това тълкуване на релевантните разпоредби на Директивата относно документите за регистрация е неправилно. По-специално, член 4 от Директивата ясно посочва, че „свидетелство за регистрация, издадено от държава членка, се признава от другите държави членки за идентифициране на превозното средство при международен трафик или за неговата пререгистрация в друга държава членка“. Това означава, че задължението за взаимно признаване по принцип включва задължение да се позволи свободното движение на превозното средство и/или то да бъде регистрирано. Всяко различно тълкуване не само би противоречало на текста на член 4, но също така би лишило тази разпоредба от полезното ѝ действие.

81. Второ, изглежда съществува неправилно разбиране относно приложното поле на Рамковата директива. Според член 1 от тази директива тя се прилага (с оглед на релевантното в случая) само във връзка с „одобрение[то] на всички нови превозни средства в рамките на приложното ѝ поле“.

82. Разглежданите в главното производство превозни средства обаче не могат да се считат за „нови превозни средства“ по смисъла на Рамковата директива. В това отношение не е необходимо да се разглежда въпросът дали превозните средства могат да се превърнат в „нови“ превозни средства чрез преустройство. Всъщност, както бе посочено по-горе, между страните е безспорно, че най-новите свидетелства за регистрация на двете превозни средства са издадени след извършването на последните промени по тези превозни средства. Поради това член 24, параграф 6 от Рамковата директива не е приложим за разглежданите превозни средства.

83. Следователно на четвъртия въпрос трябва да се отговори в смисъл, че член 4 от Директивата относно документите за регистрация не допуска държава членка, от която е поискано да признае свидетелство за регистрация, издадено от друга държава членка за превозно средство, което не попада в приложното поле на Рамковата директива, да подложи превозното средство на технически преглед за целите на член 24, параграф 6 от последната директива.

IV. Заключение

84. С оглед на гореизложеното предлагам на Съда да отговори на преюдициалните въпроси, поставени от Raad van State (Държавен съвет, Нидерландия), по следния начин:

„– Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 година относно документите за регистрация на превозни средства се прилага по отношение на свидетелства за регистрация, които съответстват на образеца за удостоверение, определен в тази директива, и са издадени за превозни средства, които са били първоначално регистрирани преди крайния срок за транспониране на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

– Член 4 от Директива 1999/37 във връзка с член 3, параграф 2 от същата директива следва да се тълкува в смисъл, че държавите членки не могат да откажат да признаят свидетелствата за регистрация единствено поради факта, че по отношение на някои кодове не са вписани данни, които могат лесно да бъдат установени, при условие че пропуските не са от значение за идентифицирането на превозното средство.

– Член 4 от Директива 1999/37 не допуска държава членка, от която е поискано да признае свидетелство за регистрация, издадено от друга държава членка за превозно средство, което не попада в приложното поле на Директива 2007/46, да подложи превозното средство на технически преглед за целите на член 24, параграф 6 от последната директива“.