



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
NILSE WAHLA
přednesené dne 20. září 2018¹

Věc C-326/17

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)
X a Y
vedlejší účastník řízení:
Z

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce předložená Raad van State (Státní rada, Nizozemsko)]

„Směrnice 1999/37/ES – Osvědčení o registraci vydaná pro vozidla s první registrací před provedením směrnice – Věcné nepřesnosti a chybějící údaje v osvědčeních o registraci – Vzájemné uznávání – Směrnice 2007/46/ES – Schválení technických vlastností vozidel – Vozidla vyrobená před unijní harmonizací technických požadavků – Změny, které mají vliv na technické vlastnosti vozidla“

1. V roce 1908 způsobil Henry Ford revoluci ve světové ekonomice přechodem od individuální montáže automobilů stavěných na zakázku pro konkrétního zákazníka k hromadné výrobě standardizovaných modelů na montážní lince. Úspory z rozsahu a zefektivnění výrobního procesu drasticky snížily výrobní náklady jeho slavného modelu T, což učinilo z automobilů, v dané době luxusního zboží, komoditu.
2. Tato standardizace také umožňuje zjednodušení regulačního dohledu. K zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí členské státy vyžadují, aby vozidla splňovala minimální technické požadavky. Vzhledem k jednotným vlastnostem standardizovaných vozidel stačí, aby byly testovány technické vlastnosti u jednoho modelu každého typu, aby bylo zajištěno, že všechna vozidla, která se shodují s tímto typem, budou splňovat technické požadavky („schvalování typu“). V Evropské unii je toto schválení regulačními orgány vydáváno s odkazem na technické požadavky, které byly harmonizovány unijním normotvůrcem.
3. Standardizace vozidel rovněž usnadňuje volný pohyb těchto vozidel v rámci Evropské unie. Pokud je vozidlo shodné s typem schváleným v EU, není důvod zpochybňovat soulad s technickými požadavky při nové registraci vozidla v jiném členském státě. V projednávané věci je Soudní dvůr žádán, aby rozhodl o tom, zda toto platí i v případě, kdy vozidlo není v souladu s typem schváleným EU.

¹ – Původní jazyk: angličtina.

I. Právní rámec

A. Unijní právo

1. Směrnice o registračních dokladech vozidel

4. Článek 1 směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel² (dále jen „směrnice o registračních dokladech“) stanoví:

„Tato směrnice se vztahuje na doklady vydávané členskými státy při registraci vozidel.“

5. Podle článku 2 směrnice o registračních dokladech:

„Pro účely této směrnice se:

- a) ‚vozidlem‘ rozumí každé vozidlo vymezené v článku 2 směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a v článku 1 směrnice Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel;
- b) ‚registrací‘ rozumí správní povolení pro uvedení vozidla do provozu na pozemních komunikacích, které zahrnuje identifikaci vozidla a vydání pořadového čísla vozidla, zvaného registrační značka;
- c) ‚osvědčením o registraci‘ rozumí doklad osvědčující, že vozidlo je registrováno v členském státě;

[...]“

6. Článek 3 směrnice o registračních dokladech stanoví:

„1. Členské státy vydávají osvědčení o registraci na vozidla podléhající registraci podle jejich vnitrostátních právních předpisů [...]

2. Pokud je vydáváno nové osvědčení o registraci pro vozidlo registrované před provedením této směrnice, použijí členské státy vzor osvědčení podle této směrnice a mohou omezit náležitosti uvedené v tomto vzoru na ty, pro které jsou požadované údaje k dispozici.

[...]“

7. Článek 4 směrnice o registračních dokladech stanoví:

„Pro účely této směrnice uznává každý členský stát osvědčení o registraci vydané kterýmkoli jiným členským státem pro identifikaci vozidla v mezinárodní dopravě nebo pro novou registraci vozidla v jiném členském státě.“

8. Článek 9 směrnice o registračních dokladech stanoví:

„Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Mohou si vyměňovat informace na dvoustranné nebo mnohostranné úrovni, aby zejména před každou registrací vozidla v případě potřeby mohly zkontrolovat právní postavení vozidla v členském státě, ve kterém bylo předtím registrováno [...]

² – Úř. věst. 1999, L 138, s. 57; Zvl. vyd. 07/04, s. 351.

2. Rámcová směrnice

9. Článek 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla³ (dále jen „rámcová směrnice“) stanoví:

„Tato směrnice stanoví harmonizovaný rámec zahrnující správní ustanovení a obecné technické požadavky pro schvalování všech nových vozidel v její oblasti působnosti a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, za účelem usnadnění jejich registrace, prodeje a uvádění do provozu ve Společenství.

[...]

Zvláštní technické požadavky na konstrukci a fungování vozidel se stanoví za použití této směrnice v regulačních aktech, jejichž vyčerpávající seznam je uveden v příloze IV.“

10. Článek 2 rámcové směrnice stanoví:

„1. Tato směrnice se vztahuje na schvalování typu vozidel, jež jsou zkonstruována a vyrobená na jednom nebo více stupních k použití na silnici, a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků zkonstruovaných a vyrobených pro tato vozidla.

Rovněž se vztahuje na jednotlivá schválení těchto vozidel.

[...]“

11. Článek 3 rámcové směrnice stanoví:

„Pro účely této směrnice a regulačních aktů uvedených v příloze IV se, není-li v nich stanoveno jinak, rozumí:

[...]

11. „motorovým vozidlem“ motorem poháněné vozidlo, jež se pohybuje vlastními prostředky, má alespoň čtyři kola, je úplné, dokončené nebo neúplné a má nejvyšší konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h“.

12. Článek 4 odst. 3 rámcové směrnice stanoví:

„Členské státy provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky této směrnice.

Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit registraci, prodeji, uvedení do provozu ani jízdě na silnici vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z důvodů týkajících se konstrukčních a funkčních hledisek, na něž se vztahuje tato směrnice, pokud splňují její požadavky.“

3 – Úř. věst. 2007, L 263, s. 1. Tato směrnice byla zrušena a nahrazena nařízením (EU) 2018/858 Evropského parlamentu a Rady ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. 2018, L 151, s. 1).

13. Článek 24 rámcové směrnice stanoví:

„1. U určitého vozidla, ať již jedinečného či nikoliv, mohou členské státy upustit od dodržení jednoho nebo více ustanovení této směrnice nebo od jednoho nebo více regulačních aktů uvedených v příloze IV nebo v příloze XI za předpokladu, že stanoví alternativní požadavky.

Od dodržení ustanovení uvedených v prvním pododstavci lze upustit pouze tehdy, pokud k tomu má členský stát dostatečné důvody.

[...]

6. Platnost jednotlivého schválení je omezena na území členského státu, který schválení udělil.

Pokud si žadatel přeje prodat, zaregistrovat nebo uvést do provozu v jiném členském státě vozidlo, pro které bylo uděleno jednotlivé schválení, poskytne mu členský stát, který schválení udělil, na požádání soupis technických požadavků, podle nichž bylo vozidlo schváleno.

Vozidlu, pro něž některý členský stát udělil jednotlivé schválení v souladu s tímto článkem, udělí jiný členský stát povolení k prodeji, registraci nebo uvedení do provozu, ledaže se může odůvodněně domnívat, že technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jeho požadavkům.“

14. Článek 48 rámcové směrnice stanoví, že pravidla směrnice musí být provedena do vnitrostátního práva do 29. dubna 2009. Článek 49 téže směrnice zrušil směrnici 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel⁴, s účinkem od téhož dne, a stanoví, že odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na rámcovou směrnici.

3. Směrnice 2009/40

15. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ze dne 6. května 2009 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel stanoví povinnost podrobovat vozidla pravidelným technickým prohlídkám⁵.

16. Článek 5 směrnice 2009/40 stanoví:

„Bez ohledu na přílohy I a II mohou členské státy:

- a) stanovit bližší datum první povinné technické prohlídky a případně vyžadovat, aby vozidlo prošlo technickou prohlídkou před registrací; [...]"

B. Nizozemské právní předpisy

17. Článek 25b odst. 1 Kentekenreglement (nařízení o registraci) ze dne 6. října 1994⁶ stanoví, že pro registraci v Nizozemsku je nutné předložit osvědčení o registraci vydané předtím v jiném členském státě.

4 – Úř. věst. 1970(I), s. 96, zvláštní anglické vydání.

5 – Úř. věst. 2009, L 141, s. 12. Tato směrnice byla zrušena a nahrazena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. 2014, L 127, s. 51). Článek 5 směrnice 2014/45 obsahově nahrazuje článek 5 směrnice 2009/40.

6 – Stb. 1994, č. 760.

II. Skutkový stav, původní řízení a předběžné otázky

18. Projednávaná věc vznikla v rámci sporu týkajícího se registrace dvou motorových vozidel v Nizozemsku.

19. Vozidla, konkrétně Bentley s identifikačním číslem vozidla (dále jen „VIN“) B28J0 a Alvis s VIN 14827, byla vyrobena ve Spojeném království v letech 1950 a 1938. Výrobci vypracovali průvodní dokumentaci, ve které uvedli technické údaje.

20. Před založením centrálního registračního orgánu ve Spojeném království v roce 1971 byla dotčená vozidla registrována v místních registrech, které vydávaly původním způsobem vedené knihy jakožto doklad o registraci. Tyto knihy a prohlášení od klubů vlastníků vozidel sloužily jako podklad pro registraci vozidla Bentley v roce 1988 a vozidla Alvis v roce 2011 do centrálního registru registračního orgánu Spojeného království. Orgán Spojeného království nemůže doložit, jak vypadala vozidla v té době, neboť k převodu z místního registru do centrálního registru došlo bez prohlídky vozidel.

21. V letech 2009 až 2013 byly na vozidlech provedeny změny, které zahrnovaly zkrácení rozvoru a změny motoru a karosérie. Po provedení těchto změn byla v roce 2013 vystavena nová osvědčení o registraci příslušnými orgány v Belgii a Spojeném království. Tato osvědčení odkazovala na technické údaje stanovené v dokumentaci, která byla vytvořena původními výrobci.

22. X a Y přistavili vozidlo Bentley k registraci do nizozemského vnitrostátního registru vozidel dne 14. ledna 2014. Policejní kontrola odhalila změny provedené na původním modelu, včetně rozdílného objemu motoru. Rozhodnutím ze dne 10. února 2014 Directie van de Dienst RDW (ředitelství úřadu pro dopravní provoz, dále jen „RDW“) žádost zamítlo. Dne 4. června 2014 podali X a Y novou žádost o registraci na základě druhého belgického osvědčení o registraci, které vydal belgický registrační orgán dne 19. května 2014. Toto druhé osvědčení o registraci již obsahovalo nový objem motoru. Po podání nové žádosti dne 4. června 2014 oznámil RDW v dopise ze dne 18. července 2014, že belgickému orgánu byla zaslána žádost o informace ohledně vozidla. Posledně uvedený orgán odpověděl, že osvědčení o registraci bylo vydáno pro původní vozidlo. Rozhodnutím ze dne 27. srpna 2014 RDW zamítlo druhou žádost o registraci ze dne 4. června 2014.

23. Dne 10. června 2014 přistavil Z vozidlo Alvis RDW k registraci. Z policejní zprávy o inspekci vozidla vyplynulo, že na vozidle byly provedeny změny, což podnítilo RDW požádat registrační orgán Spojeného království o vysvětlení. Posledně uvedený orgán uvedl, že registraci vozidla provedl „v dobré víře“, a to na základě údajů v průvodních dokumentech vypracovaných výrobcem a na základě fotografií a informací od klubu vlastníků vozidel. RDW se rovněž dotázalo, na základě jakých údajů o vozidle bylo vydáno osvědčení o registraci ve Spojeném království. Registrační orgán Spojeného království na tyto otázky nedokázal odpovědět z toho důvodu, že vozidlo neprohlédl. Rozhodnutím ze dne 29. září 2014 RDW žádost o registraci zamítlo.

24. V obou případech RDW zamítlo registraci z následujících důvodů: V první řadě má RDW za to, že jelikož vozidla nesplňují technické požadavky stanovené v rámcové směrnici, nejsou „vozidly“ ve smyslu směrnice o registračních dokladech. V případě, že by vozidla spadala do oblasti působnosti směrnice o registračních dokladech, má RDW za to, že osvědčení o registraci nejsou harmonizovanými doklady, a proto nemusí být vzájemně uznávány na základě této směrnice. Jestliže osvědčení o registraci spadají do oblasti působnosti této směrnice, RDW má za to, že vozidla nemohou být identifikována na základě těchto osvědčení, a to z důvodu nepřesností v těchto dokladech. Konečně podle RDW není možné, aby vozidla v jejich současném stavu získala schválení jejich technických vlastností, a není jasné, zda byla vozidla schválena na individuálním základě po jejich úpravě.

25. Proti rozhodnutím o zamítnutí registrace byla podána odvolání u dvou různých soudů. Podle těchto soudů se směrnice o registračních dokladech použije, vozidla se musí identifikovat na základě osvědčení o registraci a tato osvědčení jsou harmonizovanými osvědčeními ve smyslu této směrnice. Na jedné straně potom rozhodl Rechtbank Den Haag (obvodní soud v Haagu, Nizozemsko) rozsudkem ze dne 25. června 2015, že RDW je povinno vydat osvědčení o registraci u vozidla Bentley. Naproti tomu rozsudkem ze dne 23. června 2015 Rechtbank Gelderland (obvodní soud v Gelderlandu, Nizozemsko) nařídil RDW vypracovat nové posouzení ohledně registrace vozidla Alvis.

26. RDW podalo proti těmto dvěma rozhodnutím odvolání k Raad van State (Státní rada, Nizozemsko), která se rozhodla řízení spojit. Protože měla pochybnosti ohledně správného výkladu příslušných ustanovení unijního práva, rozhodla se Raad van State (Státní rada) přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Je [směrnice o registračních dokladech] použitelná na vozidla, která existovala již před 29. dubnem 2009, tj. okamžikem, od něhož členské státy musí použít právní a správní předpisy k provedení [rámcové směrnice]?
- 2) Jedná se v případě vozidla, které je jednak složeno z podstatných konstrukčních částí, které byly zhotoveny před dnem, od kterého se použije [rámcová směrnice] a jednak z podstatných konstrukčních částí, které byly přidány teprve po dni použitelnosti této směrnice, o vozidlo, které existovalo již před dnem, od kterého se použije tato směrnice nebo bylo takové vozidlo vyrobeno teprve po dni, od kterého se použije tato směrnice?
- 3) Platí na základě čl. 3 odst. 2 [směrnice o registračních dokladech] požadavek pro registraci ve smyslu článku 4 této směrnice neomezeně, pokud v osvědčení o registraci v případě některých kódů Společenství (které musí být podle příloh směrnice nutně uvedeny) nebyly uvedeny údaje, pokud lze tyto údaje snadno zjistit?
- 4) Je podle článku 4 [směrnice o registračních dokladech] přípustné uznat osvědčení o registraci jiného členského státu, avšak vozidlo podrobit technické kontrole ve smyslu čl. 24 odst. 6 [rámcové směrnice], a pokud vozidlo nesplňuje technické předpisy členského státu, vyvodit z toho takové důsledky, že vystavení osvědčení o registraci je zamítnuto?“

27. Písemná vyjádření byla předložena ze strany RDW, X a Y a Z, vlády Itálie, Nizozemska a Norska, a Evropskou komisí. Dne 7. června 2018 se konalo jednání, na kterém RDW, X a Y, Z, nizozemská vláda a Komise přednesli svá ústní vyjádření.

III. Analýza

28. V projednávané věci je Soudní dvůr žádán, aby objasnil, do jaké míry jsou členské státy podle unijního práva povinny si vzájemně uznávat osvědčení o registraci vozidel, která nejsou shodná se schváleným unijním typem. Než se však budu věnovat předběžným otázkám, stručně vysvětlím hlavní cíle a zásady zakotvené v sekundárních unijních právních předpisech v oblasti registrace motorových vozidel.

A. Úvodní poznámky

29. Pro uvedení do provozu musí vozidlo splňovat tři různé podmínky: technické vlastnosti vozidla musí být schváleny, vozidlo musí být registrováno a vozidlo musí být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Tyto podmínky mají za cíl zajistit vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu.

30. Před přijetím unijních opatření v této oblasti se technické požadavky pro schválení, vnitrostátní postupy pro registraci a technické prohlídky a vnitrostátní doklady vystavené k potvrzení splnění těchto požadavků v členských státech výrazně lišily⁷. Tato skutečnost měla negativní dopad na volný pohyb vozidel a jejich vlastníků. Za účelem usnadnění volného pohybu tohoto zboží, které je ze své podstaty mobilní, se Evropská unie rozhodla přijmout sekundární právní předpisy v této oblasti.

31. Zaprvé schválení technických vlastností zaručuje, že vozidla budou splňovat minimální požadavky v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí před jejich prvním uvedením do provozu. Vzhledem k tomu, že většina vozidel je ve shodě s typem vozidla, je schválení typicky udělováno tak, že je schválen typ vozidla.

32. Rámcová směrnice stanoví jednotný postup pro schvalování typu u nových vozidel (dále jen „unijní schválení typu“). Pro získání schválení musí typy vozidel splňovat technické požadavky ohledně jejich konstrukce. Tyto minimální požadavky jsou stanoveny v regulačních aktech uvedených v příloze IV směrnice a jsou plně harmonizovány.

33. Z článku 4 odst. 3 druhého pododstavce rámcové směrnice vyplývá, že žádný členský stát nesmí zakázat, omezit ani bránit registraci vozidla z důvodů týkajících se konstrukčních a funkčních hledisek, pokud vozidlo splňuje technické požadavky stanovené v této směrnici ke dni první registrace.

34. Odchylně článek 24 rámcové směrnice stanoví, že určité vozidlo může získat schválení jeho technických vlastností, i přestože nesplňuje harmonizované požadavky (dále jen „jednotlivé schválení“). Toto schválení bude vydáno na základě alternativních požadavků, jež se musí v nejvyšší možné míře shodovat s úrovní stanovenou harmonizovanými požadavky. V souladu s čl. 24 odst. 6 této směrnice je platnost tohoto schválení omezena na území tohoto členského státu.

35. Zadruhé registrace motorových vozidel vyžaduje, aby členský stát vydal správní povolení pro uvedení motorového vozidla do provozu na pozemních komunikacích, které zahrnuje v souladu s čl. 2 písm. b) směrnice o registračních dokladech identifikaci vozidla a přidělení registračního čísla. Posledně uvedená směrnice harmonizuje formu a obsah osvědčení o registraci. Na základě článku 4 musí být harmonizované osvědčení o registraci uznáno v ostatních členských státech pro identifikaci vozidla v mezinárodní dopravě, nebo k jeho nové registraci v jiném členském státě.

36. Zatřetí technické prohlídky mají zajistit, že vozidlo bude po celou dobu jeho životnosti v dobrém stavu tak, aby neohrožovalo zdraví a životy lidí. Proto se musí vozidla podrobovat pravidelným technickým prohlídkám.

37. S cílem usnadnit volný pohyb vozidel, která byla již dříve registrována v jednom členském státě, stanoví čl. 3 odst. 2 směrnice 2009/40 povinnost uznat doklad vydaný jiným členským státem, který uvádí, že motorové vozidlo, které tam bylo registrováno, prošlo technickou prohlídkou vyhovující alespoň harmonizovaným normám.

38. Převážná většina vozidel provozovaných na evropských silnicích se shodují s unijním schváleným typem. Při převodu těchto vozidel do jiného členského státu bude muset tento členský stát uznat osvědčení o registraci na základě článku 4 směrnice o registračních dokladech. Kromě toho musí být na základě čl. 3 odst. 2 směrnice 2009/40 uznán každý doklad o úspěšném provedení technických prohlídek. A konečně v souladu s druhým pododstavcem čl. 4 odst. 3 rámcové směrnice, pokud je vozidlo ve shodě s unijním schváleným typem v době první registrace, nemůže členský stát omezit registraci tohoto vozidla z důvodů týkajících se jeho konstrukce nebo fungování.

⁷ – Toto výslovně vyplývá z preambule směrnice o registračních dokladech, rámcové směrnice a směrnice 2009/40, jakož i nástrojů, které jim předcházely.

39. Projednávaná věc se však liší od této typické situace v třech ohledech. Zaprvé dotčená vozidla se dostala do provozu dávno před tím, než byla provedena jakákoliv unijní harmonizace technických požadavků. V důsledku toho nebyla nikdy v souladu s unijním schváleným typem. Zadruhé vozidla byla podstatně změněna, ale ne všechny tyto změny byly zaznamenány v nejnovějším harmonizovaném osvědčení o registraci. Zatřetí osvědčení o registraci jsou neúplná.

40. RDW, podporované nizozemskou vládou, je toho názoru, že za těchto okolností nelze považovat osvědčení o registraci za harmonizovaná osvědčení o registraci, a proto nemusí být vzájemně uznávána. Pokud by osvědčení o registraci byla považována za harmonizované doklady, potom RDW tvrdí, že vozidla nemohou být identifikována na základě těchto dokladů, nebo alternativně, že technické vlastnosti vozidla nebyly schváleny, a z tohoto důvodu může být registrace zamítnuta.

41. Komise, jakož i X, Y a Z jsou naproti tomu toho názoru, že z povinnosti uznat osvědčení o registraci vyplývá, že RDW nemůže přehodnotit posouzení provedené vydávajícím orgánem ohledně základních požadavků v registračním procesu.

42. K vyřešení tohoto sporu položil předkládající soud Soudnímu dvoru čtyři předběžné otázky. Předkládající soud se v podstatě táže, jak je třeba vykládat hmotněprávní pravidla týkající se registrace a schvalování technických vlastností v případě zvláštních skutkových okolností věci, která mu byla předložena.

B. K první předběžné otázce

43. Podstatou první otázky předkládajícího soud je, zda se směrnice o registračních dokladech uplatní na osvědčení o registraci, jež jsou v souladu se vzorem osvědčení uvedeného v této směrnici, která však byla vydána pro vozidla, jež existovala před 29. dubnem 2009, kdy uplynula lhůta pro provedení rámcové směrnice.

44. Předkládající soud pokládá tuto otázku s ohledem na restriktivní výklad, ze strany RDW, pojmu „vozidlo“ pro účely směrnice o registračních dokladech na straně jedné a rámcové směrnice na straně druhé.

45. Článek 2 písm. a) směrnice o registračních dokladech definuje pojem „vozidlo“ jako „každé vozidlo vymezené v článku 2 směrnice Rady 70/156“. Posledně uvedená směrnice byla zrušena a nahrazena rámcovou směrnicí.

46. Z článku 49 rámcové směrnice vyplývá, že odkazy na směrnici 70/156 se mají považovat za odkazy na rámcovou směrnici. Proto musí být odkaz ve směrnici o registračních dokladech na pojem v směrnici 70/156 považován za odkaz na článek 3 rámcové směrnice.

47. Konkrétně článek 3 rámcové směrnice definuje „motorové vozidlo“ v bodě 11 jako „motorem poháněné vozidlo, jež se pohybuje vlastními prostředky, má alespoň čtyři kola, je úplné, dokončené nebo neúplné a má nejvyšší konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h.“

48. Pojmy „neúplné“, „dokončené“ nebo „úplné“ jsou použity v čl. 3 bodech 19, 20 a 21 rámcové směrnice. Tyto definice odkazují na stadia dokončení, kterými vozidlo prošlo nebo musí projít, aby mohlo splnit technické požadavky stanovené v této směrnici.

49. RDW má za to, že z toho vyplývá, že pouze vozidla, která jsou v souladu s technickými požadavky, nebo která mohou být v souladu s takovými požadavky potom, co projdou dalšími stadii dokončení, jsou považována za „vozidla“ ve smyslu směrnice o registračních dokladech. Podle tohoto výkladu registrační doklady, které byly vydány pro vozidla, jež nejsou v souladu s unijním schváleným typem, nelze považovat za vydané pro „vozidla“ ve smyslu směrnice o registračních dokladech.

50. Předkládající soud vychází z předpokladu, že vozidlo, jehož první registrace byla provedena před účinností rámcové směrnice, nemůže splňovat technické požadavky. Na tomto základě se tento soud táže, zda všechny registrační doklady vozidel, která byla poprvé registrována před termínem pro provedení rámcové směrnice, jsou také automaticky vyloučeny z oblasti působnosti směrnice o registračních dokladech, a tudíž nemusí být uznány.

51. V tomto ohledu postačí připomenout, že čl. 3 odst. 2 směrnice o registračních dokladech výslovně stanoví, že harmonizovaná osvědčení o registraci mohou být vydána pro vozidla, která byla registrována před provedením této směrnice.

52. Kromě toho cílem směrnice o registračních dokladech, jak připomíná šestý bod odůvodnění směrnice, je usnadnění nové registrace vozidel, která byla předtím registrována v jiném členském státě. Bylo by v rozporu s tímto cílem, aby se harmonizované registrační doklady vyloučily z oblasti působnosti této směrnice jen proto, že byly vystaveny pro vozidla, která byla poprvé registrována před vstupem v platnost rámcové směrnice nebo aktu, který mu předcházel.

53. Je třeba rovněž zdůraznit, že odkaz v čl. 3 odst. 11 rámcové směrnice na vozidla „neúplná“, „úplná“ nebo „dokončená“ musí být vykládán ve světle jeho cíle, který je zmíněn v prvním článku této směrnice, a podle kterého musí všechna nová vozidla splňovat technické požadavky platné v okamžiku první registrace.

54. Tento závěr však nemůže být vztažen na definici vozidla ve směrnici o registračních dokladech, jejímž cílem je usnadnit volný pohyb vozidel, která již byla dříve registrována. Z tohoto důvodu není pro účely určení oblasti působnosti směrnice o registračních dokladech relevantní odkaz na „neúplná“, „úplná“ a „dokončená“ vozidla ve smyslu pojmu „motorová vozidla“ uvedený v čl. 3 odst. 11 rámcové směrnice.

55. Na základě výše uvedeného je třeba tudíž na první předběžnou otázku odpovědět v tom smyslu, že směrnice o registračních dokladech se vztahuje na osvědčení o registraci, jež jsou v souladu se vzorem osvědčení uvedeného v této směrnici, která byla vydána pro vozidla, jež byla poprvé registrována před lhůtou pro provedení rámcové směrnice.

C. Ke druhé předběžné otázce

56. Podstatou druhé předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda motorové vozidlo, které je jednak složeno z podstatných konstrukčních částí, které byly zhotoveny před lhůtou pro provedení rámcové směrnice, a jednak z podstatných konstrukčních částí, které byly přidány teprve po lhůtě pro provedení této směrnice, je motorovým vozidlem, které existovalo již před lhůtou k provedení této směrnice?

57. S ohledem na odpověď navrhovanou na první předběžnou otázku není stáří vozidla relevantní pro vymezení oblasti působnosti směrnice o registračních dokladech. Na druhou předběžnou otázku tudíž není třeba odpovídat.

D. Ke třetí předběžné otázce

58. Podstatou třetí předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda osvědčení o registraci musí být vzájemně uznávána v souladu s článkem 4 směrnice o registračních dokladech, a to bez jakéhokoli prostoru pro posouzení na straně přijímajícího členského státu, jestliže nejsou osvědčení úplná, ale pokud bylo možné chybějící údaje snadno zjistit při kontrole.

59. Podle mého názoru je třeba tuto otázku zodpovědět kladně.

60. Článek 4 směrnice o registračních dokladech stanoví, že osvědčení o registraci vydané členským státem „uznává [každý členský stát]“. Ze samotného znění tohoto ustanovení tedy nevyplývá žádný prostor pro uvážení pro orgány přijímajícího členského státu⁸.

61. Takový výklad je v souladu s hlavním cílem sledovaným směrnicí o registračních dokladech, kterým je posílit fungování vnitřního trhu zlepšením volného pohybu vozidel v Evropské unii⁹. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že primární funkcí osvědčení o registraci je identifikace konkrétního vozidla¹⁰, aby se toto vozidlo mohlo volně pohybovat v jiných členských státech, než ve kterém je zaregistrováno, a mohlo být jednoduše do těchto států vyvezeno¹¹.

62. Primární funkce osvědčení o registraci je potvrzena definicí uvedenou v článku 2 směrnice o registraci dokladů. Tento článek definuje pojem „osvědčení o registraci“ jako „doklad osvědčující, že vozidlo je registrováno v členském státě“. Pojmem „registrace“ je potom definován jako „správní povolení pro uvedení vozidla do provozu na pozemních komunikacích, které zahrnuje identifikaci vozidla a vydání pořadového čísla vozidla, zvaného registrační značka“.

63. V tomto ohledu Soudní dvůr konstatoval, že pro účely nové registrace vozidla mohou být technické vlastnosti ojetých vozidel, která byla předtím registrována v jiných členských státech, zjištěna na základě již existujících registračních dokladů. Členské státy tedy nemohou odůvodňovat systematické vyžadování předložení prohlášení o shodě nezbytností ověření technických vlastností vozidel, ke kterým již existuje osvědčení o registraci. Takovýto požadavek by zbavoval zásadu uznávání osvědčení o registraci vydaných jinými členskými státy jejího obsahu¹².

64. Na druhé straně Soudní dvůr konstatoval, že při žádosti o registraci ojetého vozidla je požadavek na přistavení vozidla ke kontrole určené k ověření, zda se vozidlo skutečně nachází na území členského státu a odpovídá údajům uvedeným v osvědčení o registraci vydaném jiným členským státem v souladu s unijním právem¹³.

65. Podle mého názoru z této judikatury jednak vyplývá, že jednoduché správní formalities, které mají pouze zajistit správnou identifikaci vozidla přistaveného k nové registraci, jsou přípustné. Na druhé straně dalekosáhlejších požadavky na registraci, které podřívají zásadu vzájemného uznávání, jež je zakotvena v článku 4 směrnice o registračních dokladech, jsou neslučitelné s unijním právem.

66. V důsledku toho pouhá skutečnost, že v osvědčení o registraci vydané jiným členským státem chybí určité údaje, neznamená, že orgány přijímajícího členského státu mohou odmítnout uznat takové osvědčení. Tím spíše musí tato zásada platit v případě, kdy je možné takové informace snadno získat prostřednictvím jednoduché prohlídky vozidla¹⁴.

67. V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 3 odst. 2 směrnice o registračních dokladech umožňuje členským státům omezit údaje uváděné v novém osvědčení o registraci pro vozidlo, které bylo poprvé registrováno před provedením této směrnice, na ty, pro které jsou požadované údaje k dispozici. Skutečnost, že orgány členských států využijí výjimku stanovenou v čl. 3 odst. 2 směrnice o registračních dokladech, neznamená, že tato osvědčení nemusejí být uznávána.

8 – Rozsudek ze dne 6. září 2012, Komise v. Belgie, C-150/11, EU:C:2012:539, bod 73.

9 – Viz zejména body 1 až 4, 6 a 8 směrnice o registračních dokladech vozidel.

10 – Bod 2 odůvodnění směrnice o registračních dokladech vozidel stanoví, že „vzhledem k tomu, že všechny členské státy vyžadují, aby řidič vozidla registrovaného v jiném členském státě byl držitelem osvědčení o registraci vztahujícího se k dotyčnému vozidlu, aby se toto vozidlo mohlo účastnit provozu na pozemních komunikacích na jejich území“ (kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

11 – Viz zejména body 3, 4 a 6 odůvodnění směrnice o registračních dokladech vozidel.

12 – Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. září 2012, Komise v. Belgie, C-150/11, EU:C:2012:539, body 75 až 77.

13 – Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. září 2007, Komise v. Nizozemsko, C-297/05, EU:C:2007:531, body 57 až 63.

14 – Jak bylo uvedeno v bodě 64 výše, Soudní dvůr již rozhodl, že taková kontrola je přípustná.

68. Kromě toho jsou orgány členských států povinny si podle článkem 9 směrnice o registračních dokladech být vzájemně nápomocny v této oblasti. Za tímto účelem si mohou vyměňovat informace na dvoustranné nebo vícestranné úrovni, aby zejména ověřily právní postavení vozidla v členském státě, ve kterém bylo předtím registrováno¹⁵.

69. Orgány členského státu tudíž nejsou automaticky osvobozeny od povinnosti uznat v souladu s článkem 4 směrnice o registračních dokladech osvědčení o registraci jen z toho důvodu, že obsahuje nepřesné údaje nebo protože určité údaje v něm chybí.

70. Tak tomu však nemusí být v případě, že nepřesné nebo chybějící informace mají dopad na identifikaci vozidla.

71. Mohou například existovat případy, kdy chybějící nebo nepřesné údaje v osvědčení o registraci mohou způsobit legitimní podezření o podvodném jednání majitele vozidla. V tomto smyslu bod 9 odůvodnění směrnice o registračních dokladech výslovně uvádí, že je v zájmu této směrnice usnadnění „kontrol zejména k boji proti podvodům a nedovolenému obchodu s odcizenými vozidly“. V těchto zvláštních a výjimečných případech může být důkladnější přezkoumání právní situace vozidla před jeho registrací legitimní. V této souvislosti mohou orgány přijímajícího členského státu, jak je uvedeno výše, požadovat také vysvětlení od orgánů členského státu, který vydal osvědčení. Jestliže by orgány přijímajícího členského státu získaly jednoznačné důkazy o tom, že žadatel o registraci získal osvědčení o registraci ve vystavujícím členském státě podvodným nebo nezákonným způsobem (například paděláním, úplatkářstvím nebo nepravdivým prohlášením), nebo o tom, že osvědčení o registraci je z jakéhokoli jiného důvodu neplatné podle práva vystavujícího členského státu, potom by přijímající členský stát byl oprávněn registraci odmítnout.

72. Avšak jestliže žádné takové důkazy neexistují, musí orgány přijímajícího členského státu toto osvědčení řádně uznat, a tedy provést novou registraci vozidla.

73. Pro úplnost dodávám, že z tohoto závěru nevyplývá, že členské státy nemají žádné prostředky k zajištění bezpečnosti silničního provozu. Zjistí-li orgány při kontrole vozidla odchylky, které vzbuzují podezření, že bezpečnostní a environmentální systémy a konstrukční části vozidla byly změněny nebo upraveny, nebo obecněji, že je vážně ohrožena bezpečnost silničního provozu, jsou orgány oprávněny posunout datum první povinné technické prohlídky u tohoto vozidla, a to bez ohledu na to, že vozidlo bylo podrobeno technické prohlídce v členském státě předchozí registraci¹⁶.

74. Kromě toho, jestliže jsou po registraci na vozidle provedeny změny, které mohou mít dopad na jeho konstrukci, může členský stát vyžadovat, aby bylo podrobeno zkouškám, které jsou prováděny podle příslušných vnitrostátních právních předpisů, a to za podmínky, že nebudou porušena žádná použitelná ustanovení sekundárního unijního práva¹⁷ a volný pohyb zboží bude řádně respektován¹⁸. V projednávaném případě však mezi účastníky není sporné, že změny byly provedeny před vydáním posledního osvědčení o registraci.

15 – Podotýkám, že stávající návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se v rámci jednotného trhu zjednodušuje převod motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě, má v úmyslu posílit vzájemnou pomoc tím, že umožní přijímajícím členským státům přístup k údajům o registraci vozidel v registrech vydávajících členských států [COM (2012) final, článek 7].

16 – Článek 5 směrnice 2014/45.

17 – V případě, že i přes změny je vozidlo stále ve shodě se schváleným typem, nemůže členský stát nic namítat proti jeho registraci v souladu s čl. 4 odst. 3 druhým pododstavcem rámcové směrnice. V případě, že změny využívají systémy, konstrukčních částí nebo samostatné technické celky, jež získaly unijní schválení typu, musí být toto schválení uznáno na základě článku 10 ve spojení s čl. 4 odst. 3 druhým pododstavcem rámcové směrnice. V takových případech jsou kontroly nebo technické zkoušky v zásadě vyloučeny.

18 – V tomto smyslu viz rozsudky ze dne 11. června 1987, Gofette a Gilliard, 406/85, EU:C:1987:274, body 7 až 10, ze dne 20. září 2007, Komise v. Nizozemsko, C-297/05, EU:C:2007:531, body 73 až 76, ze dne 10. února 2009, Komise v. Itálie, C-110/05, EU:C:2009:66, body 57 až 59, ze dne 6. září 2012, Komise v. Belgie, C-150/11, EU:C:2012:539, body 52 až 54, ze dne 20. března 2014, Komise v. Polsko, C-639/11, EU:C:2014:173, body 52, 53 a 55, a výše uvedený rozsudek Komise v. Litva, C-61/12, EU:C:2014:172, body 57, 58 a 60.

75. S ohledem na výše uvedené je na třetí předběžnou otázku třeba odpovědět v tom smyslu, že v souladu s článkem 4 směrnice o registračních dokladech nemohou členské státy odmítnout uznat osvědčení o registraci jen proto, že některé údaje v osvědčení chybí, pokud chybějící údaje nemají vliv na identifikaci vozidla.

E. Ke čtvrté předběžné otázce

76. Podstatou čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda je přípustné podle článku 4 směrnice o registračních dokladech uznat osvědčení o registraci jiného členského státu, avšak vozidlo podrobit technické kontrole ve smyslu čl. 24 odst. 6 rámcové směrnice, a pokud vozidlo nesplňuje technické předpisy členského státu, vydání osvědčení o registraci zamítnout.

77. Jinými slovy, předkládající soud žádá Soudní dvůr, aby vyjasnil vztah mezi povinnostmi členských států podle článku 4 směrnice o registračních dokladech uznat osvědčení o registraci vydané jinými členskými státy a jejich možnostmi, stanovenou v třetím pododstavci čl. 24 odst. 6 rámcové směrnice, zabránit registraci vozidla na jeho území, pokud má oprávněné důvody se domnívat, že technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají technickým požadavkům přijímajícího členského státu.

78. Podle mého názoru tato otázka vychází ze dvou nesprávných předpokladů.

79. Zprvée předkládající soud má patrně za to, že osvědčení o registraci vydané jiným členským státem může být formálně uznáno, avšak i tak může být nová registrace vozidla odmítnuta.

80. Mám za to, že takový výklad relevantních ustanovení směrnice o registračních dokladech je nesprávný. Konkrétně článek 4 této směrnice jasně stanoví, že „každý členský stát [uzná] osvědčení o registraci vydané kterýmkoli jiným členským státem pro identifikaci vozidla v mezinárodní dopravě nebo pro novou registraci vozidla v jiném členském státě“. To znamená, že povinnost vzájemného uznávání v zásadě zahrnuje povinnost umožnit volný pohyb vozidla nebo jeho registraci. Odlišný výklad by byl nejen v rozporu se zněním článku 4, ale učinil by toto ustanovení nepoužitelné.

81. Zadruhé se zdá, že došlo k nepochopení oblasti působnosti rámcové směrnice. Podle článku 1 této směrnice se tato směrnice totiž vztahuje (ohledně toho, co je zde relevantní) pouze na „schvalování všech nových vozidel [spadající do] její oblasti působnosti“.

82. Nicméně vozidla dotčená v původním řízení nemohou být považována za „nová vozidla“ ve smyslu rámcové směrnice. V tomto ohledu není nutné se zabývat otázkou, zda se vozidla mohou stát „novými“ na základě provedení změn. Jak totiž bylo uvedeno výše, mezi účastníky řízení není sporu o tom, že poslední osvědčení o registraci obou vozidel byla vydána až po provedení posledních změn na těchto vozidlech. Článek 24 odst. 6 rámcové směrnice se tak na tato vozidla nevztahuje.

83. V důsledku toho je nutno na čtvrtou otázku odpovědět v tom smyslu, že článek 4 směrnice o registračních dokladech brání tomu, aby členský stát, který byl požádán o uznání osvědčení o registraci vydané jiným členským státem pro vozidlo, které nespadá do působnosti rámcové směrnice, podrobil toto vozidlo technické kontrole ve smyslu článku 24 odst. 6 posledně uvedené směrnice.

IV. Závěry

84. Ve světle výše uvedených úvah navrhuji, aby Soudní dvůr zodpověděl předběžné otázky položené Raad van State (Státní rada, Nizozemsko) takto:

- Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel se vztahuje na osvědčení o registraci, jež jsou v souladu se vzorem osvědčení uvedeným v této směrnici, vydaná pro vozidla, která existovala již před lhůtou pro provedení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.
- Podle správného výkladu článku 4 směrnice 1999/37 ve spojení s čl. 3 odst. 2 této směrnice nemohou členské státy odmítnout uznat osvědčení o registraci jen proto, že údaje vyjádřené určitými kódy nebyly uvedeny, pokud je možné tyto údaje snadno zjistit a jestliže tyto chybějící údaje nemají vliv na identifikaci vozidla.
- Článek 4 směrnice 1999/37 brání tomu, aby členský stát, který byl požádán o uznání osvědčení o registraci vydané jiným členským státem ohledně vozidla, které nespadá do působnosti směrnice 2007/46, podrobil toto vozidlo technické kontrole ve smyslu čl. 24 odst. 6 posledně uvedené směrnice.