



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 24 januari 2019*

”Begäran om förhandsavgörande – Direktiv 1999/37/EG – Registreringsbevis för fordon – Brister i registreringsbevisen – Ömsesidigt erkännande – Direktiv 2007/46/EG – Fordon som tillverkats före harmoniseringen av de tekniska kraven i Europeiska unionen – Ändringar som påverkar fordonets tekniska egenskaper”

I mål C-326/17,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Raad van State (Högsta förvaltningsdomstolen, Nederländerna) genom beslut av den 24 maj 2017, som inkom till domstolen den 31 maj 2017, i målet

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

mot

X,

Y,

och

X,

Y

mot

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

och

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

mot

Z,

meddelar

* Rättegångsspråk: engelska och nederländska.

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av ordföranden på sjunde avdelningen T. von Danwitz, tillförordnad ordförande på fjärde avdelningen, samt domarna K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (referent) och C. Vajda,

generaladvokat: N. Wahl,

justitiesekreterare: förste handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 7 juni 2018,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), genom C. B. J. Maenhout, i egenskap av ombud, biträdd av M. van Heezik, advocaat,
- X och Y, genom C. B. Krol Dobrov, i egenskap av ombud,
- Z, genom S. J. C. Van Keulen, advocaat,
- Nederländernas regering, genom M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen och P. Huurnink, samtliga i egenskap av ombud,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av F. Meloncelli, avvocato dello Stato,
- Norges regering, genom R. Nordeide och C. Anker, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom M. Huttunen, A. Nijenhuis och N. Yerrell, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 20 september 2018 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1999, s. 57), och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 2007, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (direktoratet för vägtrafikmyndigheten, Nederländerna) (nedan kallat RDW) å ena sidan och X och Y å andra sidan, ett mål mellan X och Y å ena sidan och RDW å andra sidan samt ett mål mellan RDW å ena sidan och Z å andra sidan avseende RDW:s beslut att inte erkänna de registreringsbevis för fordon som utfärdats av andra medlemsstater och att inte registrera dessa fordon i Nederländerna.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Direktiv 70/156

- 3 I rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, 1970, s. 1; svensk specialutgåva, område 13, volym 1, s. 120), i dess lydelse enligt rådets direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 (EGT L 225, 1992, s. 1; svensk specialutgåva, område 13, volym 23, s. 86) (nedan kallat direktiv 70/156), föreskrivs följande i artikel 2, med rubriken ”Definitioner”:

”I detta direktiv avses med

...

- *fordon*: motorfordon som är avsett att användas på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller ej, med minst fyra hjul och konstruerat för en maximihastighet över 25 km/tim samt släpvagnar till sådana fordon, med undantag av spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt samtliga rörliga motorredskap,

...”

Direktiv 1999/37

- 4 I skälen 3–6 och 9 i direktiv 1999/37 anges följande:

”3. Harmoniseringen av utformningen av och innehållet i registreringsbeviset kommer att underlätta dess begriplighet och på så sätt bidra till att fordon som är registrerade i en medlemsstat får fri rörlighet på andra medlemsstaters vägar.

4. Innehållet i registreringsbeviset bör möjliggöra kontroll av att innehavaren av ett körkort som har utfärdats enligt rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort [EGT L 237, 1991, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 22], endast framför de fordonskategorier för vilka körkortet har utfärdats. En sådan kontroll bidrar till trafiksäkerheten.

5. Alla medlemsstater kräver, som ett nödvändigt villkor för att registrera ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, ett registreringsbevis där denna registrering intygas liksom fordonets tekniska egenskaper.

6. Harmoniseringen av detta registreringsbevis underlättar att fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, åter kommer i trafik och bidrar till att den inre marknaden fungerar väl.

...

9. För att underlätta de kontroller som är avsedda särskilt för kampen mot bedrägeri och olaglig handel med stulna fordon bör ett nära samarbete inrättas mellan medlemsstaterna, grundat på ett effektivt system för informationsutbyte.”

- 5 I artikel 1 i direktivet föreskrivs följande:

”Detta direktiv skall gälla för handlingar som utfärdas av medlemsstaterna vid registrering av fordon.

Det skall inte påverka medlemsstaternas rätt att för tillfällig registrering av fordon använda handlingar som i förekommande fall inte på alla punkter uppfyller kraven i detta direktiv.”

6 I artikel 2 i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”I detta direktiv avses med

- a) *fordon*: alla fordon som uppfyller definitionen i artikel 2 i rådets direktiv 70/156/EEG ..., och i artikel 1 i rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon [EGT L 225, 1992, s. 72; svensk specialutgåva, område 13, volym 23, s. 154],
- b) *registrering*: administrativt godkännande för att ett fordon skall få tas i bruk i vägtrafik och som innefattar identifikation av fordonet och tilldelning av ett löpnummer, som kallas registreringsnummer,
- c) *registreringsbevis*: handling som intygar att fordonet är registrerat i en medlemsstat,
- d) *innehavare av registreringsbevis*: person i vars namn ett fordon är registrerat.”

7 Artikel 3 i direktiv 1999/37 har följande lydelse:

”1. Medlemsstaterna skall utfärda ett registreringsbevis för de fordon som skall registreras enligt deras nationella lagstiftning. Beviset skall bestå av antingen en enda del i enlighet med bilaga I, eller av två delar i enlighet med bilagorna I och II.

Medlemsstaterna får ge tillstånd till dem som de bemyndigar för detta ändamål, bland annat tillverkarna, att införa uppgifter i den tekniska delen av registreringsbeviset.

2. Om ett nytt registreringsbevis ut[f]ärdas för ett fordon som registrerats före genomförandet av detta direktiv, skall medlemsstaterna använda en modell för beviset enligt detta direktiv och får begränsa sig till att endast ange de krävda uppgifter som finns tillgängliga.

3. Vid införandet av uppgifter i registreringsbeviset skall i enlighet med bilagorna I och II de harmoniserade gemenskapskoder som återfinns i dessa bilagor användas.”

8 I artikel 4 i direktiv 1999/37 föreskrivs följande:

”I enlighet med detta direktiv skall det registreringsbevis som utfärdas av en medlemsstat erkännas av de övriga medlemsstaterna för identifieringen av fordonet i internationell trafik eller för ny registrering av fordonet i en annan medlemsstat.”

9 I artikel 8.1 i nämnda direktiv föreskrivs att medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juni 2004.

Direktiv 2007/46

- 10 I artikel 1, med rubriken ”Syfte”, i direktiv 2007/46 föreskrivs följande:

”I detta direktiv fastställs en harmoniserad ram som innefattar de administrativa bestämmelserna och allmänna tekniska kraven för godkännande av alla nya fordon som omfattas av dess tillämpningsområde samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dessa fordon, i syfte att underlätta registrering, försäljning och ibruktagande av fordonen inom [Europeiska unionen].

...”

- 11 Artikel 2 i det direktivet rör direktivets ”[t]illämpningsområde”. I artikel 2.1 föreskrivs följande:

”Detta direktiv skall tillämpas på typgodkännande av fordon som är konstruerade och tillverkade i en eller flera etapper för användning på väg, och av system, komponenter och separata tekniska enheter som är konstruerade och tillverkade för sådana fordon.

Det skall också tillämpas på enskilt godkännande av sådana fordon.

Detta direktiv skall också tillämpas på delar och utrustning som är avsedda för fordon som omfattas av direktivet.”

- 12 Artikel 3, med rubriken ”Definitioner”, i nämnda direktiv har följande lydelse:

”I detta direktiv och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV, om inte annat föreskrivs i dessa, gäller följande definitioner:

...

11. *motorfordon*: alla färdigbyggda, etappvis färdigbyggda eller icke färdigbyggda motordrivna fordon som framdrivs av egen kraft och som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim.

12. *släpvagn*: icke självgående fordon på hjul som är konstruerat och tillverkat för att dras av ett motorfordon.

13. *fordon*: motorfordon eller släpvagnar till sådana fordon enligt definitionerna i punkterna 11 och 12.

...

19. *icke färdigbyggt fordon*: fordon som måste genomgå åtminstone ytterligare en etapp i tillverkningsprocessen för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i detta direktiv.

20. *etappvis färdigbyggt fordon*: fordon som, efter att ha typgodkänts etappvis, uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i detta direktiv.

21. *färdigbyggt fordon*: fordon som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i detta direktiv.

...”

13 Artikel 4.3 i direktiv 2007/46 har följande lydelse:

”Medlemsstaterna skall registrera eller tillåta försäljning eller ibruktagande av endast sådana fordon, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller kraven i detta direktiv.

De får inte förbjuda, begränsa eller hindra registrering, försäljning, ibruktagande eller användning i trafik på väg av fordon, komponenter eller separata tekniska enheter av skäl som hänför sig till sådana aspekter av deras konstruktion eller funktion som omfattas av detta direktiv, om dessa fordon, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller kraven i detta direktiv.”

14 I artikel 24 med rubriken ”Enskilda godkännanden” i det direktivet föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna får medge undantag för ett visst fordon, oavsett om det är unikt eller inte, från en eller flera av bestämmelserna i detta direktiv eller från en eller flera av de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI, förutsatt att de ställer alternativa krav.

Undantag från bestämmelserna i första stycket skall endast medges om en medlemsstat har godtagbara skäl att göra detta.

’Alternativa krav’ innebär administrativa bestämmelser och tekniska krav som syftar till att säkerställa en trafiksäkerhets- och miljöskyddsnivå som i största möjliga utsträckning motsvarar den nivå som anges i bestämmelserna i bilaga IV eller bilaga XI.

...

6. Enskilda godkännanden gäller endast i den medlemsstat som beviljat godkännandet.

Om en sökande önskar sälja, registrera eller ta i bruk, i en annan medlemsstat, ett fordon som beviljats ett enskilt godkännande, skall den medlemsstat som beviljat godkännandet på begäran ge den sökande en redogörelse för de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes.

När det gäller ett fordon som beviljats ett enskilt godkännande av en medlemsstat enligt bestämmelserna i denna artikel, skall en annan medlemsstat tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk, såvida den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar dess egna.

7. På begäran av tillverkaren eller fordonets ägare skall medlemsstaterna bevilja ett enskilt godkännande för ett fordon som överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv och med de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI.

I detta fall skall medlemsstaterna acceptera det enskilda godkännandet och tillåta att fordonet säljs, registreras och tas i bruk.

...”

15 I artikel 26 med rubriken ”Registrering, försäljning och ibruktagande av fordon”, i direktivet föreskrivs följande:

”1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 29 och 30 skall medlemsstaterna registrera fordon och tillåta att de säljs eller tas i bruk endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse som utfärdats i enlighet med artikel 18.

När det gäller icke färdigbyggda fordon skall medlemsstaterna tillåta försäljning men får vägra tillåta att de registreras varaktigt eller tas i bruk innan de är färdigbyggda.

...”

- 16 I artikel 48, med rubriken ”Införlivande”, i direktiv 2007/46 anges följande:

”1. Medlemsstaterna skall före den 29 april 2009 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att iaktta ändringarna i sak i detta direktiv. De skall genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 29 april 2009.

...”

- 17 I artikel 49, med rubriken ”Upphävande”, i direktiv 2007/46 föreskrivs följande:

”Direktiv 70/156/EEG skall upphöra att gälla från och med den 29 april 2009, dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller de tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som anges i del B i bilaga XX.

Hänvisningar till det upphävda direktivet skall anses som hänvisningar till det här direktivet och skall läsas i enlighet med den jämförelsetabell som anges i bilaga XXI.”

Direktiv 2009/40/EG

- 18 Skäl 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EUT L 141, 2009, s. 12) föreskrivs att ”[i]nom ramen för den gemensamma transportpolitiken bör vissa vägtransporter inom gemenskapen utföras under gynnsammast möjliga omständigheter vad gäller såväl säkerhet som konkurrensförhållanden mellan transportföretag i de olika medlemsstaterna”.

- 19 I artikel 1 i direktivet föreskrivs följande:

”1. I varje medlemsstat ska i den staten registrerade motorfordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar genomgå periodisk trafiksäkerhetsprovning i enlighet med detta direktiv.

2. I bilagorna I och II anges de fordonskategorier som ska provas, trafiksäkerhetsprovningarnas periodicitet och vilka komponenter som ska provas.”

- 20 Artikel 3.2 i nämnda direktiv har följande lydelse:

”På samma grunder som om medlemsstaten själv hade utfärdat intyget, ska varje medlemsstat erkänna intyg som utfärdats i en annan medlemsstat och som styrker att ett motorfordon som är registrerat på den statens territorium, tillsammans med tillhörande släp- eller påhängsvagn, har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyller kraven i detta direktiv.”

- 21 I artikel 5 a i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”Trots vad som föreskrivs i bilagorna I och II får medlemsstaterna

- a) tidigarelägga datum för de första obligatoriska trafiksäkerhetsprovningarna och, om så är lämpligt, kräva att fordonet genomgår provning innan registrering skett.”

Nederländsk rätt

- 22 Enligt 52a § punkt 1 *wegenverkeerswet* 1994 (1994 års vägtrafiklag) ”ska RDW utfärda ett registreringsbevis som bekräftar inskrivning i fordonsregistret, med uppgift om namn på innehavaren av registreringsbeviset”.
- 23 I 25b § *kentekenreglement* (bestämmelserna om registreringsbevis) föreskrivs följande:
- ”1. Ägaren eller innehavaren av ett fordon för vilket denne har begärt en första registrering med uppgift om namnet på innehavaren av registreringsbeviset och vilket fordon tidigare registrerats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen, förebringar del I av det registreringsbevis som utfärdats i den medlemsstaten och, om det har utfärdats, även del II.
2. Registrering med uppgift om namnet på innehavaren av det registreringsbevis som avses i punkt 1 ska nekas om del II i registreringsbeviset saknas, förutsatt att det har utfärdats.
3. I undantagsfall får RDW med avvikelse från punkt 2 utfärda ett registreringsbevis och ange namnet på innehavaren av registreringsbeviset, om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet tidigare registrerats skriftligen eller i elektronisk form bekräftat att den som ansöker har rätt att låta registrera fordonet i en annan medlemsstat.
4. RDW bevarar registreringshandlingarna eller delar av dem som den har samlat in i sex månader och underrättar myndigheterna i den medlemsstat som utfärdat registreringsbeviset inom två månader efter det att handlingarna har samlats in. På deras begäran återsänder RDW registreringshandlingarna till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat registreringsbeviset.”

Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 24 Dels X och Y, dels Z, har den 14 januari respektive den 10 juni 2014 ingett en ansökan till RDW om registrering av ett motorfordon i det nederländska fordonsregistret. Ett av dessa fordon tillverkades år 1950 av Bentley Motors Limited, som lät anbringa identifikationsnummer (*Vehicle identification number*, nedan kallat VIN) B28J0 på fordonet, och det registrerades samma år i England. Det andra fordonet tillverkades år 1938 av Alvis Car and Engineering Company Limited, som lät anbringa VIN 14827 på fordonet.
- 25 Fordonet av märket Bentley genomgick en betydande förändring under år 2013. Den 29 oktober 2013 utfärdade de belgiska myndigheterna ett registreringsbevis för fordonet, som innehöll sammanfattade uppgifter. Den hänskjutande domstolen har preciserat att det följer av en besiktning av fordonet, som genomfördes i februari 2014, att fordonet numera består av originalchassit Bentley Mark VI, en rak 8-cylindrig Rolls Royce-motor och en ny kaross med annat utseende, på en Bentley Speed Six-modell och att chassit och drivlinan till stor del har behållits. Mot bakgrund av de ändringar som gjorts i förhållande till den ursprungliga modellen, avslog RDW, genom beslut av den 10 februari 2014, ansökan om inskrivning i fordonsregistret som lämnats in av X och Y.
- 26 På grundval av ett andra registreringsbevis som utfärdats av de behöriga belgiska myndigheterna den 19 maj 2014, ingav X och Y den 4 juni 2014 in en ny ansökan om registrering. Genom en skrivelse av den 18 juli 2014 meddelade RDW att en begäran om upplysningar hade skickats till de belgiska myndigheterna. Det framgår av svaren på nämnda begäran att de belgiska myndigheterna vid utfärdandet av registreringsbeviset hade utgått från det ursprungliga engelska registreringsbeviset från år 1950. Mot bakgrund av dessa uppgifter avslog RDW, genom beslut av den 27 augusti 2014, den andra registreringsansökan.

- 27 Motorfordonet av märket Alvis, för vilket ett engelskt registreringsbevis utfärdades den 14 oktober 2013, på grundval av de uppgifter som återfinns i de följedokument som utarbetats av tillverkaren, hade också genomgått omfattande förändringar. Följaktligen skickade RDW, inför prövningen av ansökan om registrering som ingetts av Z, en begäran om upplysningar till den behöriga engelska myndigheten. Sistnämnda myndighet angav att den hade registrerat fordonet på grundval av de uppgifter som återfinns i de handlingar som utarbetats av tillverkaren och på grundval av fotografier och uppgifter från en bilägarförening. RDW erhöll inte något svar på frågan rörande uppgifterna om Alvis mot bakgrund av vilka det engelska registreringsbeviset hade utfärdats. Genom beslut av den 29 september 2014 avslag RDW Z:s ansökan om registrering.
- 28 RDW angav i sina beslut av den 10 februari 2014 och den 29 september 2014 att den nekade registrering på grund av att fordonen i fråga – då de inte uppfyller de tekniska krav som anges i direktiv 2007/46 – inte utgör fordon vare sig i den mening som avses i artikel 3 i det direktivet eller i den mening som avses i artikel 2 a i direktiv 1999/37. Sistnämnda direktiv är således inte tillämpligt i förevarande fall. I den mån som dessa fordon omfattas av direktiv 1999/37, anser RDW under alla omständigheter att registreringsbevis som redan har utfärdats för nämnda fordon av myndigheter i andra medlemsstater inte utgör harmoniserade registreringsbevis i den mening som avses i sistnämnda direktiv och följaktligen ska de inte erkännas på grundval av det direktivet. RDW anser dessutom att det inte är möjligt att identifiera dessa fordon utifrån de registreringsbevisen. RDW anser slutligen att de berörda fordonen, i deras nuvarande utförande, aldrig skulle ha godkänts för vägtrafik vid den tidpunkt då deras första registreringsbevis utfärdades, år 1950 respektive år 1938. Det framgår inte tydligt av de uppgifter som står till RDW:s förfogande att dessa fordon var föremål för ett enskilt godkännande i samband med ett sådant godkännande för vägtrafik efter att de genomgått förändringen.
- 29 Dels X och Y, dels Z har väckt talan mot de beslut att avslå ansökan om registrering som rör dem. Enligt domstolarna i första instans, omfattas fordonen i fråga av tillämpningsområdet för direktiv 1999/37, är det direktivet därför tillämpligt och fordonen ska identifieras på grundval av deras registreringsbevis som utgör harmoniserade registreringsbevis enligt det direktivet. Dessa domstolar fann således att RDW var skyldigt att utfärda ett nederländskt registreringsbevis till X och Y och att RDW på nytt skulle pröva den ansökan om registrering som Z lämnat in.
- 30 RDW överklagade nämnda avgöranden till den hänskjutande domstolen. Även X och Y överklagade det avgörande som rörde dem till nämnda domstol.
- 31 Den hänskjutande domstolen har angett att tvisten avser frågan huruvida RDW har åsidosatt 25b § i bestämmelserna om registreringsbevis, tolkad mot bakgrund av artikel 4 i direktiv 1999/37, genom att inte inför registreringen av fordonen i Nederländerna erkänna de registreringshandlingar som utfärdats för fordonen av märket Bentley och Alvis, vilket inbegriper en bedömning av om det direktivet är tillämpligt. Den hänskjutande domstolen har tillagt att i förevarande fall följer dessa handlingar formellt sett den modell som föreskrivs i direktivet, men att vissa obligatoriska uppgifter, som utan svårighet kan tas fram under inspektionen av fordonet inte återfinns i dessa handlingar. Slutligen har den hänskjutande domstolen sökt klarhet i om RDW, med avseende på en ansökan om erkännande av ett registreringsbevis som utfärdats av en annan medlemsstat, har rätt att undersöka fordonen i syfte att kontrollera om de uppfyller de tekniska kraven i direktiv 2007/46.
- 32 Raad van State (Högsta förvaltningsdomstolen, Nederländerna) finner att det för utgången i de mål som har anhängiggjorts vid den och som har förenats, krävs en tolkning av bestämmelserna i direktiven 1999/37 och 2007/46. Samma domstol beslutade mot denna bakgrund att vilandeförklara målen och ställa följande frågor till domstolen:
- ”1) Ska direktiv [1999/37] tillämpas på motorfordon som fanns före den 29 april 2009, vilken är den tidpunkt från vilken medlemsstaterna ska tillämpa de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktiv [2007/46/EG]?”

- 2) Är ett motorfordon som, å ena sidan, är sammansatt av centrala komponenter, vilka har framställts innan direktiv 2007/46 började tillämpas, och, å andra sidan, av centrala komponenter som först tillfogats efter att direktivet började tillämpas, ett motorfordon som fanns redan innan direktivet började tillämpas eller har ett sådant fordon först tillverkats efter att direktivet började tillämpas?
- 3) Gäller kravet på erkännande i artikel 4 i direktiv 1999/37, med beaktande av artikel 3.2 i samma direktiv, obegränsat när det i registreringsbeviset för vissa gemenskapskoder (vilka enligt bilagan till direktivet obligatoriskt ska fyllas i) inte har lämnats några uppgifter, såvida dessa uppgifter utan svårighet kan tas fram?
- 4) Är det enligt artikel 4 i direktiv 1999/37 rättsenligt att erkänna ett registreringsbevis från en annan medlemsstat, men ändå underkasta fordonet en provning i den mening som avses i artikel 24.6 i direktiv 2007/46, och, om fordonet inte uppfyller de tekniska föreskrifter som gäller i medlemsstaten, låta detta få som konsekvens att neka utfärdande av ett registreringsbevis i den medlemsstaten?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 33 Den hänskjutande domstolen har genom sin första fråga sökt klarhet i huruvida artikel 2 a i direktiv 1999/37, jämförd med artikel 3.11 och 3.13 i direktiv 2007/46, ska tolkas så, att direktiv 1999/37 är tillämpligt med avseende på de handlingar som utfärdats av medlemsstaterna vid registrering av fordon som tillverkats före den 29 april 2009, då fristen för införlivande av direktiv 2007/46 löpte ut.
- 34 Enligt artikel 2 a i direktiv 1999/37 avses i detta direktiv med fordon alla fordon som uppfyller definitionen i artikel 2 i rådets direktiv 70/156.
- 35 Härav följer att direktiv 1999/37, från och med tidpunkten för dess antagande, var avsett att tillämpas på fordon som släppts ut på marknaden före den 29 april 2009.
- 36 Det finns stöd för detta konstaterande i artikel 3.2 i direktiv 1999/37, enligt vilken medlemsstaterna, om ett nytt registreringsbevis utfärdas för ett fordon som registrerats före genomförandet av detta direktiv, ska använda en modell för beviset enligt detta direktiv och får begränsa sig till att endast ange de krävda uppgifter som finns tillgängliga.
- 37 Bestämmelsen utgör en specialbestämmelse för fordon som registrerats före genomförandet av direktiv 1999/37, vars tidsfrist för införlivande, som fastställs i artikel 8 i det direktivet var den 1 juni 2004.
- 38 Även syftet med direktiv 1999/37 utgör stöd för detta konstaterande. Nämnade syfte består, såsom framgår av skäl 6 i det direktivet, i att, genom harmonisering av detta registreringsbevis, underlätta att fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat åter kommer i trafik. Att utesluta registreringshandlingar för fordon som tillverkats före den 29 april 2009, och som utfärdats av medlemsstaterna, från direktivets tillämpningsområde, skulle nämligen vara oförenligt med detta syfte.
- 39 Enbart den omständigheten att direktiv 70/156 upphävdes med verkan från den 29 april 2009 genom direktiv 2007/46, där det i artikel 49 föreskrivs att hänvisningar till det upphävda direktivet ska tolkas som hänvisningar till direktiv 2007/46 och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i dess bilaga XXI, påverkar inte denna slutsats.

- 40 Det följer visserligen av nämnda bilaga XXI att hänvisningar i artikel 2 i direktiv 70/156 ska ses som hänvisningar till artikel 3 i direktiv 2007/46. Det är även riktigt att ett motorfordon enligt punkt 11 i nämnda artikel 3 jämförd med punkt 13 i samma artikel är antingen färdigbyggt, etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt och att ett icke färdigbyggt fordon i enlighet med punkterna 19–21 i samma artikel 3 måste byggas färdigt i enlighet med de tekniska kraven i detta direktiv, medan färdigbyggda fordon och etappvis färdigbyggda fordon uppfyller nämnda krav.
- 41 En hänvisning till artikel 3 i direktiv 2007/46 endast med avseende på definitionen av ordet ”fordon” kan emellertid inte tolkas så, att det föreligger en skyldighet att iaktta nämnda tekniska krav för fordon som tagits i bruk före den 29 april 2009.
- 42 Domstolen framhåller nämligen, i likhet med kommissionen, att sådana tekniska krav enligt artikel 1 i direktiv 2007/46 endast är avsedda att tillämpas vid godkännande, från den 29 april 2009, av nya fordon.
- 43 Den första frågan ska således besvaras enligt följande. Artikel 2 a i direktiv 1999/37, jämförd med artikel 3.11 och 3.13 i direktiv 2007/46, ska tolkas så, att direktiv 1999/37 är tillämpligt med avseende på de handlingar som utfärdats av medlemsstaterna vid registrering av fordon som tillverkats före den 29 april 2009, då fristen för införlivande av direktiv 2007/46 löpte ut.

Den andra frågan

- 44 Med hänsyn till svaret på den första frågan saknas anledning att besvara den andra frågan.

Den tredje frågan

- 45 Den hänskjutande domstolen har genom sin tredje fråga i huvudsak sökt klarhet i huruvida artikel 4 i direktiv 1999/37, jämförd med artikel 3.2 i samma direktiv, ska tolkas så, att myndigheterna i den medlemsstat där det lämnats in en ansökan om en ny registrering av ett begagnat fordon har rätt att underlåta att erkänna det registreringsbevis som utfärdats av den medlemsstat där fordonet tidigare var registrerat, på den grunden att vissa obligatoriska uppgifter saknas i registreringsbevisen men utan svårighet kan tas fram.
- 46 Det följer inledningsvis av ordalydelsen i artikel 4 i direktiv 1999/37, i vilken det föreskrivs att registreringsbevis som utfärdas av en medlemsstat i enlighet med modellen i direktivets bilaga ska erkännas av de övriga medlemsstaterna för ny registrering av fordonet i dessa medlemsstater, att den bestämmelsen inte ger medlemsstaterna något utrymme för skönsmässig bedömning i fråga om principen om ömsesidigt erkännande av registreringsbevis för fordon (dom av den 6 september 2012, kommissionen/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 73).
- 47 Domstolen har slagit fast att direktiv 1999/37 inte ger medlemsstaterna möjlighet att kräva andra handlingar än registreringsbevis i samband med registreringen av ett fordon som tidigare varit registrerat i en annan medlemsstat (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 september 2012, kommissionen/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 79).
- 48 Domstolen har emellertid angett att en medlemsstat har rätt att, före registreringen av ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, identifiera fordonet och därvid kräva att fordonet ska uppvisas, vilket inbegriper en kontroll av fordonet i syfte att säkerställa att fordonet befinner sig i landet och motsvarar de uppgifter som anges i nämnda registreringsbevis (se, för ett liknande resonemang, dom av den 20 september 2007, kommissionen/Nederländerna, C-297/05, EU:C:2007:531, punkterna 54, 55 och 57–63).

- 49 Domstolen har bedömt att det är fråga om en enkel administrativ formalitet som inte medför någon ytterligare kontroll, utan som utgör en del av själva behandlingen av en registreringsansökan och av registreringsförfarandet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 20 september 2007, kommissionen/Nederländerna, C-297/05, EU:C:2007:531, punkt 58).
- 50 Vad beträffar syftena med direktiv 1999/37 ska det erinras om att direktivet syftar till att bidra till fri rörlighet på andra medlemsstaters vägar genom att, som ett nödvändigt villkor för att registrera ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, kräva ett registreringsbevis där denna registrering intygas liksom fordonets tekniska egenskaper. Därigenom underlättas att sådana fordon åter kommer i trafik i en annan medlemsstat och detta bidrar till att den inre marknaden kan fungera väl (dom av den 6 september 2012, kommissionen/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 74).
- 51 Dessutom ska, enligt skäl 4 i direktivet, innehållet i registreringsbeviset möjliggöra kontroll av att innehavaren av ett körkort endast framför de fordonskategorier för vilka körkortet har utfärdats. En sådan kontroll bidrar till trafiksäkerheten.
- 52 Det registreringsbevis som tidigare utfärdats av en medlemsstat ska göra det möjligt att identifiera det berörda fordonet och fordonet i fråga ska motsvara de uppgifter som anges i det registreringsbeviset för att kunna registreras i en annan medlemsstat (se, för ett liknande resonemang, dom av den 20 september 2007, kommissionen/Nederländerna, C-297/05, EU:C:2007:531, punkterna 54–56), så att det säkerställs att trafiksäkerhetskraven iakttas.
- 53 Det ska tilläggas att enligt artikel 3.2 i direktiv 1999/37, om, såsom i de nationella målen, ett nytt registreringsbevis utfärdas för ett fordon som registrerats före genomförandet av detta direktiv den 1 juni 2004, får medlemsstaterna begränsa sig till att endast ange de krävda uppgifter som finns tillgängliga.
- 54 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 67 i sitt förslag till avgörande innebär den omständigheten att medlemsstaterna utnyttjar det undantaget inte att det berörda registreringsbeviset inte längre måste erkännas.
- 55 I den mån som det följer av begäran om förhandsavgörande att åtminstone vissa av de uppgifter som saknas med avseende på de registreringsbevis som är i fråga i de nationella målen, såsom antalet platser, som är obligatoriska, utan svårighet kan tas fram, ska dessa uppgifter emellertid anses vara tillgängliga när dessa registreringsbevis utfärdas. Då de fordon som är i fråga i de nationella målen genomgått betydande förändringar, angavs dessutom inte vissa viktiga tekniska egenskaper i dessa registreringsbevis och RDW ansåg sig inte kunna identifiera dessa fordon.
- 56 Domstolen framhåller härvidlag att såsom följer av punkt 48 i förevarande dom ska de uppgifter som anges i ett registreringsbevis som utfärdats före genomförandet av nämnda direktiv motsvara det fordon som registreringsbeviset avser och ska göra det möjligt att identifiera det berörda fordonet genom en enkel undersökning som inte inbegriper någon ytterligare kontroll, såsom den som avses i punkterna 48 och 49 i förevarande dom.
- 57 Om detta inte är fallet ska myndigheterna i den medlemsstat där det lämnats in en ansökan om en ny registrering av ett fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat ha rätt att neka erkännande av ett sådant registreringsbevis.
- 58 Vad beträffar de omständigheter som är i fråga i de nationella målen, ankommer det på den hänskjutande domstolen att inte enbart kontrollera att de uppgifter som anges i de registreringsbevis som är i fråga i de nationella målen motsvarar de fordon som de avser utan även kontrollera att nämnda registreringsbevis gör det möjligt att identifiera fordonen.

- 59 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den tredje frågan besvaras enligt följande. Artikel 4 i direktiv 1999/37, jämförd med artikel 3.2 i samma direktiv, ska tolkas så, att myndigheterna i den medlemsstat där det lämnats in en ansökan om en ny registrering av ett begagnat fordon har rätt att underlåta att erkänna det registreringsbevis som utfärdats av den medlemsstat där fordonet tidigare registrerats, på den grunden att vissa obligatoriska uppgifter saknas, att de uppgifter som anges i registreringsbeviset inte motsvarar nämnda fordon och att registreringsbeviset inte gör det möjligt att identifiera fordonet.

Den fjärde frågan

- 60 Den hänskjutande domstolen har genom sin fjärde fråga i huvudsak sökt klarhet i huruvida artikel 24.6 i direktiv 2007/46 ska tolkas så, att den gör det möjligt att underkasta ett fordon som är registrerat i en medlemsstat en provning av trafiksäkerheten när fordonet är föremål för en ansökan om en ny registrering i en annan medlemsstat.
- 61 Såsom har angetts i punkt 42 i förevarande dom, avser direktiv 2007/46, inbegripet dess artikel 24, endast nya fordon.
- 62 De fordon som är i fråga i de nationella målen är begagnade fordon som tillverkats år 1950 respektive år 1938.
- 63 Såsom kommissionen med rätta har påpekat, uppkommer frågan huruvida dessa fordon har ändrats på ett sådant sätt, sedan de tillverkades, att de ska jämföras med nya fordon, vilket eventuellt kan innebära ett de ska vara föremål för ett enskilt godkännande, inte i de nationella målen. Det är nämligen ostridigt att dessa fordon inte har genomgått någon betydande förändring mellan tidpunkterna för utfärdande av registreringsbevisen och tidpunkterna för ansökningarna om inskrivning i det nederländska fordonsregistret.
- 64 Under dessa omständigheter kan sådana fordon inte betraktas som nya fordon i den mening som avses i direktiv 2007/46, vilket medför att artikel 24.6 i direktivet inte kan tillämpas på dem.
- 65 Den omständigheten att en nationell domstol formellt sett har formulerat sin begäran om förhandsavgörande med hänvisning till vissa unionsbestämmelser utgör emellertid inte hinder för att EU-domstolen tillhandahåller den domstolen alla uppgifter om unionsrättens tolkning som kan vara användbara vid avgörandet av det nationella målet, oberoende av om det har hänvisats därtill i frågorna eller inte. Det ankommer på EU-domstolen att utifrån samtliga uppgifter som den nationella domstolen har lämnat, och i synnerhet utifrån skälen i beslutet om hänskjutande, avgöra vilka delar av unionsrätten som behöver tolkas med hänsyn till saken i målet (dom av den 29 september 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, punkt 43 och där angiven rättspraxis).
- 66 I förevarande fall följer det av beslutet om hänskjutande att RDW har konstaterat att de fordon som är i fråga i de nationella målen har förändrats avsevärt sedan de först togs i bruk och att de inlämnade registreringsbevisen innehåller vissa brister. Såsom kommissionen har gjort gällande, skulle den situation som är i fråga i de nationella målen kunna omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/40, om dessa konstateranden gav upphov till tvivel med avseende på trafiksäkerheten för dessa fordon, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera.
- 67 I artikel 3.2 i det direktivet föreskrivs att på samma grunder som om medlemsstaten själv hade utfärdat intyget, ska varje medlemsstat erkänna intyg som utfärdats i en annan medlemsstat och som styrker att ett motorfordon som är registrerat på den statens territorium har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyller kraven i detta direktiv. I artikel 5 i det ovannämnda

direktivet föreskrivs uttryckligen att medlemsstaterna får tidigarelägga datum för de första obligatoriska trafiksäkerhetsprovningarna och, om så är lämpligt, kräva att fordonet genomgår provning innan registrering skett.

- 68 Det följer av domstolens praxis att medlemsstaterna i princip är skyldiga att med avseende på fordon som tidigare registrerats i andra medlemsstater på vederbörligt sätt beakta resultaten från de trafiksäkerhetsprovningar som genomförts i sistnämnda medlemsstater och det får inte generellt och systematiskt uppställas något krav på att dessa fordon ska genomgå en trafiksäkerhetsprovning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 5 juni 2008, kommissionen/Polen, C-170/07, ej publicerad, EU:C:2008:322, punkterna 39 och 44, och dom av den 6 september 2012, kommissionen/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 62). Med beaktande av betydelsen av syftet att säkerställa trafiksäkerheten i unionen som eftersträvas i direktiv 2009/40, såsom följer av skäl 2 i det direktivet, får medlemsstaterna emellertid kräva att ett importerat fordon genomgår en trafiksäkerhetsprovning innan det registreras i den medlemsstaten om det, trots att resultaten från trafiksäkerhetsprovningar i en annan medlemsstat beaktas, finns konkreta indikationer på att nämnda fordon utgör en risk för trafiksäkerheten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 september 2012, kommissionen/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, punkterna 59–61).
- 69 Följaktligen ska den fjärde frågan besvaras enligt följande. Artikel 24.6 i direktiv 2007/46 ska tolkas så, att det regelverk som däri föreskrivs inte är tillämpligt på ett begagnat fordon som redan registrerats i en medlemsstat, när fordonet i enlighet med artikel 4 i direktiv 1999/37 är föremål för en ansökan om registrering vid den på området behöriga myndigheten i en annan medlemsstat. Om det emellertid finns indikationer på att fordonet utgör en risk för trafiksäkerheten, får den myndigheten, enligt artikel 5 a i direktiv 2009/40, kräva att fordonet genomgår provning innan registrering skett.

Rättegångskostnader

- 70 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i de nationella målen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

- 1) Artikel 2 a i rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, jämförd med artikel 3.11 och 3.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, ska tolkas så, att direktiv 1999/37 är tillämpligt med avseende på de handlingar som utfärdats av medlemsstaterna vid registrering av fordon som tillverkats före den 29 april 2009, då fristen för införlivande av direktiv 2007/46 löpte ut.
- 2) Artikel 4 i direktiv 1999/37, jämförd med artikel 3.2 i samma direktiv, ska tolkas så, att myndigheterna i den medlemsstat där det lämnats in en ansökan om en ny registrering av ett begagnat fordon har rätt att underlåta att erkänna det registreringsbevis som utfärdats av den medlemsstat där fordonet tidigare registrerats, på den grunden att vissa obligatoriska uppgifter saknas, att de uppgifter som anges i registreringsbeviset inte motsvarar nämnda fordon och att registreringsbeviset inte gör det möjligt att identifiera fordonet.
- 3) Artikel 24.6 i direktiv 2007/46 ska tolkas så, att det regelverk som däri föreskrivs inte är tillämpligt på ett begagnat fordon som redan registrerats i en medlemsstat, när fordonet i enlighet med artikel 4 i direktiv 1999/37 är föremål för en ansökan om en ny registrering

vid den på området behöriga myndigheten i en annan medlemsstat. Om det emellertid finns indikationer på att fordonet utgör en risk för trafiksäkerheten, får den myndigheten, enligt artikel 5 a i direktiv 2009/40, kräva att fordonet genomgår provning innan registrering skett.

Underskrifter