



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 15 czerwca 2017 r.\*

Odesłanie prejudycjalne — Rynek wewnętrzny — Homologacja typu WE — Dyrektywa 2003/37/WE — Zakres stosowania — Ciągniki rolnicze lub leśne — Dostarczanie na rynek Unii Europejskiej i rejestrowanie używanych pojazdów przywiezionych z państwa trzeciego — Pojęcia „nowego pojazdu” i „wprowadzenia do użytku”

W sprawie C-513/15

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (najwyższy sąd administracyjny Litwy) postanowieniem z dnia 17 września 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 25 września 2015 r., w postępowaniu wszczętym przez:

**„Agrodetalė” UAB,**

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: J.L. da Cruz Vilaça, prezes izby, M. Berger, A. Borg Barthet (sprawozdawca), E. Levits i F. Biltgen, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: M. Aleksejev, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 12 stycznia 2017 r., rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu „Agrodetalė” UAB przez O. Žilėnasa i R. Černiauskasa, advokatai,
- w imieniu rządu litewskiego przez M. Šavelskisa, K. Dieninisa oraz D. Kriaučiūnasa, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu hiszpańskiego przez V. Ester Casas i A. Gavelę Llopis, działające w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej początkowo przez R. Dobilaitė i D. Kukoveca, działających w charakterze pełnomocników, a następnie przez A. Steiblytė i A.C. Becker, działające w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 8 lutego 2017 r.,

\* Język postępowania: litewski.

wydaje następujący

### Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG (Dz.U. 2003, L 171, s. 1), zmienionej dyrektywą Komisji 2014/44/UE z dnia 18 marca 2014 r. (Dz.U. 2014, L 82, s. 20) (zwanej dalej „dyrektywą 2003/27”).
- 2 Wniosek ten został przedstawiony w związku ze sporem pomiędzy „Agrodetalė” UAB i Vilniaus miesto savivaldybės administracija (administracją gminy miasta Wilno, Litwa, zwaną dalej „gminą Wilno”) dotyczącym odmowy przez gminę Wilno zarejestrowania używanych ciągników przywiezionych z Białorusi w krajowym rejestrze ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do nich.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

- 3 Motyw 4 dyrektywy 2003/37 stanowił:  
„Niniejsza dyrektywa opiera się na zasadzie pełnej harmonizacji, okres zanim homologacja typu WE stanie się obowiązkowa powinien być dostatecznie długi celem umożliwienia producentom tych pojazdów dostosowania się do nowych zharmonizowanych procedur”.
- 4 Zgodnie z art. 1 ust. 1 tej dyrektywy:  
„Niniejszą dyrektywę stosuje się do homologacji typu pojazdów, konstruowanych zarówno w jednym, jak i w wielu etapach. Stosuje się do pojazdów określonych w art. 2 lit. d) mających maksymalną prędkość konstrukcyjną nie mniejszą niż 6 km/godz.  
Niniejszą dyrektywę stosuje się również do homologacji WE układów, części i oddzielnych zespołów technicznych stosowanych w tego rodzaju pojazdach”.
- 5 Artykuł 2 omawianej dyrektywy przewidywał:  
„Do celów niniejszej dyrektywy:  
a) »homologacja typu WE« oznacza procedurę, według której państwo członkowskie zaświadcza, że typ pojazdu, układ, część lub oddzielny zespół techniczny spełniają odpowiednie wymagania techniczne niniejszej dyrektywy; homologację WE układu, części lub oddzielnych zespołów technicznych można również nazywać »homologacją WE części«;  
[...]  
d) »pojazd« oznacza ciągnik, przyczepę lub wymienną holowaną maszynę, zarówno kompletne, jak i niekompletne lub skompletowane przeznaczone do stosowania w rolnictwie lub leśnictwie;  
e) »kategoria pojazdu« oznacza każdą grupę pojazdów mających jednakowe właściwości konstrukcyjne;

f) »typ pojazdu« oznacza pojazdy szczególnej kategorii, które nie różnią się pod istotnymi względami określonymi w rozdziale A załącznika II; dopuszcza się istnienie różnych wariantów lub wersji typu pojazdu określonego w rozdziale A załącznika II;

[...]

q) »wprowadzenie do użytku« oznacza pierwsze użycie we Wspólnocie zgodne z przeznaczeniem pojazdu, które nie wymaga żadnej instalacji lub dostosowania przez producenta lub strony trzeciej wyznaczonej przez niego przed pierwszym użyciem pojazdu; dzień, w którym został on zarejestrowany lub po raz pierwszy wprowadzony do obrotu, uważa się za dzień wprowadzenia do użytku;

[...]

z) »świadectwo zgodności« oznacza dokument określony w załączniku III, dostarczany przez producenta celem zaświadczenia, że konkretny pojazd, homologowany zgodnie z niniejszą dyrektywą, jest zgodny ze wszystkimi przepisami prawnymi mającymi zastosowanie w chwili jego produkcji i stwierdzający, że może on być zarejestrowany lub wprowadzony do użytku we wszystkich państwach członkowskich bez dodatkowej inspekcji”.

6 Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2003/37:

„1. Producent składa wniosek o homologację typu WE do organu udzielającego homologacji typu WE w państwie członkowskim. Do wniosku dołącza się folder informacyjny zawierający informacje wymagane w załączniku I.

[...]

4. Wnioski o homologację WE układów, części i oddzielnych zespołów technicznych można składać tylko do jednego państwa członkowskiego. Dla każdego typu podlegającego homologacji składany jest odrębny wniosek”.

7 Artykuł 4 tej dyrektywy stanowił w ust. 1–3:

„1. Każde państwo członkowskie udziela:

a) homologacji typu WE typom pojazdów, które są zgodne z danymi szczegółowymi w folderze informacyjnym i które, zgodnie z ich kategorią, spełniają wymagania techniczne wszystkich oddzielnych dyrektyw wymienionych w rozdziale B załącznika II;

[...]

2. Jeżeli państwo członkowskie stwierdzi, że pojazd, układ, część lub oddzielny zespół techniczny, który spełnia przepisy ust. 1, stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, środowiska naturalnego lub bezpieczeństwa pracy, to może ono odmówić udzielenia homologacji typu WE. Powiadomi ono niezwłocznie o tym inne państwa członkowskie i Komisję, podając przyczyny, na jakich oparta została jego decyzja.

3. Dla każdego pojazdu, dla którego udzielono, odmówiono udzielenia lub cofnięto homologację typu WE, organ udzielający homologacji w państwie członkowskim przesyła w ciągu jednego miesiąca, kopię świadectwa homologacji typu WE wraz z dokumentami towarzyszącymi określonymi w rozdziale C załącznika II do organów udzielających homologacji w pozostałych państwach członkowskich”.

- 8 Artykuł 6 ust. 1 wspomnianej dyrektywy przewidywał:

„Jako posiadacz świadectwa homologacji typu WE, producent wydaje świadectwo zgodności.

Świadectwo to, którego wzór jest podany w załączniku III, dołącza się do każdego pojazdu, zarówno kompletnego jak i niekompletnego, wyprodukowanego zgodnie z homologowanym typem pojazdu”.

- 9 Zgodnie z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy rzeczony dyrektywy:

„Każde państwo członkowskie rejestruje nowe pojazdy posiadające homologację typu, zezwala na ich sprzedaż lub wprowadzenie ich do użytku, z przyczyn odnoszących się do ich konstrukcji i działania, jedynie gdy towarzyszy im ważne świadectwo zgodności”.

- 10 Artykuł 10 ust. 1 dyrektywy 2003/37 stanowił:

„W przypadku pojazdów z końcowej partii produkcji, państwo członkowskie może, na wniosek producenta, w ramach limitów ilościowych określonych w załączniku V, sekcji B i na ograniczony czas, określony w akapicie trzecim, zarejestrować i zezwolić na sprzedaż lub wprowadzenie do użytku nowych pojazdów zgodnych z typem, którego homologacja nie jest już ważna”.

- 11 Zgodnie z brzmieniem art. 15 ust. 1 tej dyrektywy:

„Jeśli państwo członkowskie stwierdza, że pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne szczególnego typu stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub bezpieczeństwa pracy, mimo że towarzyszy im ważne świadectwo zgodności lub są właściwie oznakowane, to wówczas państwo to może, maksymalnie przez okres sześciu miesięcy, odmówić rejestracji takich pojazdów lub może zabronić sprzedaży lub wprowadzenia do użytku na swoim terytorium takich pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych”.

- 12 Artykuł 23 ust. 1 dyrektywy 2003/37 przewidywał:

„W zakresie pojazdów należących do kategorii T1, T2 i T3, państwa członkowskie stosują niniejszą dyrektywę do:

- a) nowych typów pojazdów od dnia 1 lipca 2005 r.;
- b) wszystkich nowych pojazdów wprowadzonych do użytku od dnia 1 lipca 2009 r.”.

- 13 Artykuł 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. 2013, L 60, s. 1) uchylił dyrektywę 2003/37 ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2016 r.

### ***Prawo litewskie***

- 14 Punkt 1 žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 (rozporządzenia ministra rolnictwa nr 3D-396) z dnia 1 lipca 2014 r. wprowadził do zasad rejestracji ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do takich maszyn zatwierdzonych przez žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo” pakeitimo

(rozporządzenia ministra rolnictwa nr 3D-384 w sprawie przyjęcia zasad rejestracji ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do takich maszyn) z dnia 2 października 2006 r. punkt 19 bis, mający następujące brzmienie:

„Używane ciągniki kołowe wyprodukowane w państwach nienależących do Unii po dniu 1 lipca 2009 r. i niezarejestrowane w państwach członkowskich Unii rejestruje się zgodnie z tymi zasadami, jeżeli ciągniki te zostały wyprodukowane zgodnie z wymogami [dyrektywy 2003/37]”.

### Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 15 W dniach 1 lipca i 8 października 2014 r. spółka Agrodetalė złożyła w gminie Wilno wnioski o rejestrację używanych ciągników wyprodukowanych na Białorusi po dniu 1 lipca 2009 r. w krajowym rejestrze ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do takich maszyn.
- 16 Decyzjami z dnia 4 lipca i 13 października 2014 r. gmina Wilno odmówiła uwzględnienia wniosku spółki Agrodetalė ze względu na to, że ta nie dostarczyła dokumentów zaświadczających o zgodności owych ciągników z wymogami określonymi w pkt 19 bis zasad rejestracji ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do takich maszyn w brzmieniu wprowadzonym przez pkt 1 rozporządzenia nr 3D-396.
- 17 W odpowiedzi na skargę spółki Agrodetalė o stwierdzenie nieważności wspomnianych decyzji Vilniaus apygardos administracinis teismas (regionalny sąd administracyjny w Wilnie, Litwa) postanowieniem z dnia 17 lutego 2015 r. zawiesił postępowanie i przekazał sprawę Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (najwyższemu sądowi administracyjnemu Litwy), wnosząc o zbadanie zgodności pkt 19 bis zasad rejestracji ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do takich maszyn z szeregiem przepisów prawa krajowego nadrzędnych w hierarchii norm prawnych.
- 18 Zdaniem Vilniaus apygardos administracinis teismas (regionalnego sądu administracyjnego w Wilnie) wymogi techniczne przewidziane w dyrektywie 2003/37 mają zastosowanie tylko do rejestracji nowych pojazdów przed wprowadzeniem ich do użytku.
- 19 Žemės ūkio ministerija (ministerstwo rolnictwa, Litwa) utrzymuje natomiast, że wymogi dyrektywy 2003/37 mają zastosowanie do wszystkich ciągników wyprodukowanych po dniu 1 lipca 2009 r., nowych lub używanych, niezależnie od miejsca ich produkcji.
- 20 Sąd odsyłający wyraża wątpliwości co do tej wykładni przepisów dyrektywy 2003/37. Ponadto uważa on, że z art. 23 ust. 1 lit. b) tej dyrektywy nie wynika jasno, czy jej przepisy mają zastosowanie do wszystkich pojazdów kategorii T1, T2 i T3 od dnia 1 lipca 2009 r., czy jedynie do tych wyprodukowanych po owej dacie.
- 21 Uznając, że zawisły przed nim spór dotyczy wykładni prawa Unii, Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (najwyższy sąd administracyjny Litwy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
  - „1) Czy przepisy [dyrektywy 2003/37] mają zastosowanie do dostarczania na rynek Unii i rejestrowania używanych pojazdów wyprodukowanych poza Unią, czy też państwa członkowskie mogą uregulować rejestrację takich pojazdów w danym państwie członkowskim w drodze szczególnych przepisów krajowych i ustanowić wymogi mające zastosowanie do takich rejestracji (np. obowiązek spełnienia wymogów dyrektywy 2003/37)?
  - 2) Czy art. 23 ust. 1 lit. b) [dyrektywy 2003/37] w związku z art. 2 lit. q) tego aktu można interpretować w ten sposób, że stanowi on, iż przepisy tej dyrektywy mają zastosowanie do [pojazdów] kategorii T1, T2 i T3 wyprodukowanych po dniu 1 lipca 2009 r.?”.



## W przedmiocie pytań prejudycjalnych

### *W przedmiocie pytania pierwszego*

- 22 W pytaniu pierwszym sąd odsyłający zastanawia się w istocie, czy dyrektywa 2003/37 powinna być interpretowana w ten sposób, że wprowadzenie do użytku i zarejestrowanie w państwie członkowskim używanych ciągników przywiezionych z państwa trzeciego jest uzależnione od spełnienia wymogów technicznych przewidzianych w tej dyrektywie.
- 23 Na wstępie należy wskazać, że dyrektywa 2003/37 przewiduje jednolitą procedurę homologacji pojazdów wchodzących w zakres jej stosowania i opiera się, jak wynika z jej motywu 4, na zasadzie całkowitej harmonizacji.
- 24 Zgodnie bowiem z art. 4 ust. 1 lit. a) tej dyrektywy państwa członkowskie powinny udzielać homologacji typu WE typom pojazdów, które, zgodnie z ich kategorią, spełniają wymagania techniczne przewidziane przez oddzielne dyrektywy wymienione w rozdziale B załącznika II do tej dyrektywy.
- 25 Stosownie do tej jednolitej procedury państwa członkowskie zaświadczenia, że typ pojazdu spełnia wspomniane wymagania techniczne, które zasadniczo mają zapewnić, jak wynika z art. 4 ust. 2 i z art. 15 ust. 1 dyrektywy 2003/37, bezpieczeństwo ruchu drogowego, jakość środowiska i bezpieczeństwo pracy.
- 26 Ponadto zgodnie z zasadą całkowitej harmonizacji, na której opiera się dyrektywa 2003/37, jej art. 7 ust. 1 w związku z art. 6 ust. 1 nakazuje państwom członkowskim rejestrowanie nowych pojazdów posiadających homologację typu, to znaczy wyprodukowanych zgodnie z homologowanym typem pojazdu, i zezwolenie na ich sprzedaż lub wprowadzenie do użytku, jeżeli do pojazdów tych dołączone jest ważne świadectwo zgodności wystawione przez producenta pojazdu. Z przepisów tych w świetle art. 3 ust. 4 i art. 4 ust. 3 dyrektywy 2003/37 wynika więc, że nowe pojazdy, które uzyskały homologację typu WE w państwie członkowskim, mogą być wprowadzane do obrotu i rejestrowane w innych państwach członkowskich bez żadnych innych formalności kontrolnych dotyczących wymagań technicznych.
- 27 Procedura homologacji typu WE przewidziana przez prawodawcę Unii jest więc oparta na zasadzie wzajemnego uznawania kontroli zgodności z wymogami przewidzianymi przez dyrektywę 2003/37 oraz przez oddzielne dyrektywy wymienione w rozdziale B załącznika II do tej dyrektywy, przeprowadzanych przez organy zatwierdzające różnych państw członkowskich (zob. podobnie wyrok z dnia 18 listopada 2010 r., Lahousse i Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, pkt 27). Jej celem jest zapewnienie i promowanie funkcjonowania rynku wewnętrznego przy zachowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości środowiska i bezpieczeństwa pracy.
- 28 W tym kontekście należy wskazać, po pierwsze, że dla potrzeb stosowania procedury homologacji typu WE nie ma znaczenia państwo produkcji pojazdów. Jak bowiem wskazał rzecznik generalny w pkt 51–53 swojej opinii, nałożony na państwa członkowskie obowiązek rejestrowania nowych pojazdów posiadających homologację typu, wyłącznie jeśli jest do nich dołączone ważne świadectwo zgodności, który wynika z art. 7 ust. 1 dyrektywy 2003/37, dotyczy zarówno pojazdów wyprodukowanych na terytorium Unii, jak i pojazdów wyprodukowanych w państwie trzecim, a następnie do niej przywiezionych.
- 29 W drugiej kolejności należy stwierdzić, że prawdą jest, iż z brzmienia art. 7 ust. 1 i art. 10 ust. 1 dyrektywy 2003/37 wynika, że zawarte w nich wymagania dotyczące homologacji pojazdów i wprowadzenia ich do użytku dotyczą w sposób wyraźny jedynie „nowych pojazdów”. Artykuł 23

- ust. 1 lit. b) tej dyrektywy stanowi ponadto, że w zakresie pojazdów należących do kategorii T1, T2 i T3, państwa członkowskie stosują rzeczoną dyrektywę do wszystkich „nowych pojazdów” wprowadzonych do użytku od dnia 1 lipca 2009 r.
- 30 Przy uwzględnieniu tych cech system ustanowiony przez dyrektywę ma dotyczyć, jeśli chodzi o pojazdy wyprodukowane na terytorium Unii, nowych pojazdów. Wszystkie pojazdy, które jako nowe były objęte dyrektywa 2003/37 i zostały wprowadzone do użytku w Unii, w konsekwencji podlegały homologacji typu WE.
- 31 Należy jednak wskazać, jak uczynił to rzecznik generalny w pkt 66 opinii, że system ustanowiony przez dyrektywę 2003/37 ma na celu zapewnienie, że wszystkie pojazdy, nowe lub używane, należące do określonych kategorii i wprowadzane po raz pierwszy na rynek Unii, od dnia 1 lipca 2009 r., jeśli chodzi o pojazdy kategorii T1, T2 i T3, spełniają wymagania techniczne przewidziane w tej dyrektywie.
- 32 Wykładnia ta znajduje potwierdzenie w rozporządzeniu nr 167/2013, które w odróżnieniu od dyrektywy 2003/37 wyjaśnia w art. 3 pkt 37, że „nowy pojazd” oznacza „pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony [wprowadzony do użytku]”. Zarówno z art. 2 lit. q) dyrektywy 2003/37, jak i art. 3 pkt 40 rozporządzenia nr 167/2013 wynika zaś, że za „wprowadzenie do użytku” uważa się pierwsze użycie tego pojazdu na obszarze Unii.
- 33 Wspomnianą wykładnię potwierdza ponadto stanowisko wyrażone przez Komisję w § 72 „Przewodnika dotyczącego stosowania dyrektywy 2006/42/WE [Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r.] w sprawie maszyn [zmieniającej dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. 2006, L 157, s. 24)]”, w którym wskazuje ona, że „[z]asadniczo dyrektywa w sprawie maszyn nie ma zastosowania do wprowadzania do obrotu maszyn używanych” oraz że „[o]d tej ogólnej zasady jest jeden wyjątek”. Zdaniem Komisji „[d]yrektywa w sprawie maszyn ma zastosowanie do maszyn używanych, które zostały pierwotnie udostępnione w celu dystrybucji lub użytkowania poza [Unią], jeżeli zostają one następnie wprowadzone do obrotu lub oddane do użytku po raz pierwszy w [Unii]”.
- 34 Ponadto, jak podkreślił w istocie rzecznik generalny w pkt 68 i 69 opinii, odmienna wykładnia, której skutkiem byłoby pozwolenie, aby każde państwo członkowskie samo określiło wymogi techniczne mające zastosowanie do używanych pojazdów przywożonych z państwa trzeciego, byłaby sprzeczna z zamysłem polegającym na zapewnieniu i promowaniu funkcjonowania rynku wewnętrznego, realizowanym kolejno przez dyrektywę 74/150, następnie przez dyrektywę 2003/37 i obecnie przez rozporządzenie nr 167/2013, ponieważ uprawnienia przyznane w ten sposób państwom członkowskim mogłyby utrudnić wymianę handlową pomiędzy nimi.
- 35 Co więcej, wykładnia przepisów dyrektywy 2003/27 inna niż ta przyjęta w pkt 31 niniejszego wyroku mogłaby zagrozić celom owej dyrektywy polegającym na zachowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości środowiska i bezpieczeństwa pracy.
- 36 W tej sytuacji należy stwierdzić, że pojazd używany przywieziony z państwa trzeciego, który nie był przedmiotem homologacji typu WE i który przeznaczony jest do użytku w Unii po raz pierwszy, jest „nowym pojazdem” w rozumieniu dyrektywy 2003/37.
- 37 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, iż dyrektywa 2003/37 powinna być interpretowana w ten sposób, że pierwsze wprowadzenie do użytku i zarejestrowanie w państwie członkowskim używanych ciągników przywiezionych z państwa trzeciego jest uzależnione od spełnienia przewidzianych w niej wymogów technicznych.

***W przedmiocie pytania drugiego***

- 38 W pytaniu drugim sąd odsyłający zastanawia się w istocie, czy art. 23 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2003/37 może być interpretowany w ten sposób, że przepisy tej dyrektywy mają zastosowanie do pojazdów kategorii T1, T2 i T3 wyprodukowanych po dniu 1 lipca 2009 r.
- 39 W świetle odpowiedzi udzielonej na pytanie pierwsze, w szczególności w świetle pkt 29 niniejszego wyroku, na pytanie drugie należy odpowiedzieć, iż art. 23 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2003/37 powinien być interpretowany w ten sposób, że przepisy tej dyrektywy mają zastosowanie do pojazdów używanych kategorii T1, T2 i T3, przywiezionych z państwa trzeciego, jeżeli pojazdy te zostały po raz pierwszy wprowadzone do użytku na obszarze Unii od dnia 1 lipca 2009 r.

**W przedmiocie kosztów**

- 40 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz.U. 2003, L 171, s. 1), zmieniona dyrektywą Komisji 2014/44/UE z dnia 18 marca 2014 r., powinna być interpretowana w ten sposób, że wprowadzenie do użytku i zarejestrowanie w państwie członkowskim używanych ciągników przywiezionych z państwa trzeciego jest uzależnione od spełnienia wymogów technicznych przewidzianych w tej dyrektywie.**
- 2) **Artykuł 23 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2003/37, zmienionej dyrektywą 2014/44, powinien być interpretowany w ten sposób, że przepisy tej dyrektywy mają zastosowanie do pojazdów używanych kategorii T1, T2 i T3, przywiezionych z państwa trzeciego, jeżeli pojazdy te zostały po raz pierwszy wprowadzone do użytku na obszarze Unii Europejskiej od dnia 1 lipca 2009 r.**

Podpisy