



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
YVES'A BOTA
przedstawiona w dniu 8 lutego 2017 r.¹

Sprawa C-513/15

„Agrodetalé” UAB przeciwko Vilniaus miesto savivaldybės administracija

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (najwyższy sąd administracyjny Litwy)]

Odesłanie prejudycjalne — Rynek wewnętrzny — Ciągniki rolnicze lub leśne — Dyrektywa 2003/37/WE — Zakres stosowania — Dostarczanie na rynek Unii Europejskiej i rejestrowanie używanych pojazdów wyprodukowanych poza Unią — Możliwość regulowania przez państwa członkowskie rejestracji takich pojazdów — Nowe pojazdy wprowadzane do użytku od dnia 1 lipca 2009 r. — Pojęcia „nowego pojazdu” i „wprowadzenia do użytku”

1. Rozpatrywany 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/EWG², zmienionej dyrektywą Komisji 2014/44/UE z dnia 18 marca 2014 r.³.
2. Wniosek ten został przedstawiony w związku ze sporem pomiędzy spółką „Agrodetalé” UAB a 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.
3. Pytania postawione przez sąd odsyłający zmierzają zasadniczo do ustalenia, czy owe używane pojazdy przywiezione do Unii Europejskiej z państwa trzeciego muszą spełniać zharmonizowane wymogi techniczne określone w dyrektywie 2003/37, aby możliwe było zarejestrowanie ich w państwie członkowskim.
4. W niniejszej opinii będę stał na stanowisku, że dyrektywę 2003/37 należy interpretować w taki sposób, że pojazdy używane przywiezione do państwa członkowskiego z państwa trzeciego i należące do kategorii objętych tą dyrektywą muszą spełniać wymogi techniczne przewidziane w rzeczonyj dyrektywie – przed ich pierwszym wprowadzeniem do użytku w Unii i gdy ma ono miejsce od dnia 1 lipca 2009 r. – aby mogły zostać zarejestrowane w tym państwie członkowskim.

1 — Język oryginału: francuski.

2 — Dz.U. 2003, L 171, s. 1.

3 — Dz.U. 2014, L 82, s. 20, zwanej dalej „dyrektywą 2003/37”.

I – Ramy prawne

A – Prawo Unii

5. Jak wynika z motywu pierwszego dyrektywy Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych⁴, prawodawca Unii wyszedł z założenia, że „w każdym państwie członkowskim ciągniki muszą spełniać pewne obowiązkowe wymogi techniczne; wymogi te różnią się w poszczególnych państwach członkowskich i w konsekwencji utrudniają handel w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej”.

6. Mając na uwadze to stwierdzenie, prawodawca uznał, jak wynika z motywu drugiego tej dyrektywy, że „takie przeszkody utrudniające ustanowienie i właściwe funkcjonowanie wspólnego rynku mogą zostać zmniejszone lub nawet zlikwidowane w przypadku, gdy wszystkie państwa członkowskie przyjmą takie same wymogi, dodatkowo lub zamiast obowiązującego prawa krajowego”.

7. W motywie trzecim dyrektywy 74/150 prawodawca Unii uściśla, że „wymogi niniejszej dyrektywy odnoszą się do ciągników wyposażonych w ogumienie pneumatyczne, których maksymalna prędkość konstrukcyjna wynosi między 6 a 25 km/h [oraz że] wymogi te mają przede wszystkim na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach i przy pracy na ile dotyczy to konstrukcji tych pojazdów”.

8. Po stwierdzeniu w motywie czwartym dyrektywy 74/150, że „ustanowioną praktyką państw członkowskich jest sprawdzanie zgodności ciągników z odpowiednimi wymogami technicznymi przed wprowadzeniem ich do obrotu [oraz że] kontrolą taką objęte są wszystkie typy ciągników”, prawodawca Unii uznał w motywie szóstym tej dyrektywy, że „na poziomie wspólnotowym konieczne jest wprowadzenie wspólnotowej procedury homologacji typu dla każdego typu ciągnika, tak aby zgodność [z ujednoczonymi wymogami technicznymi] mogła być sprawdzana, a także aby każde państwo członkowskie mogło uznać kontrole przeprowadzone przez inne państwa członkowskie”.

9. Zgodnie z motywem siódmym dyrektywy 74/150 „procedura ta musi umożliwiać każdemu państwu członkowskiemu stwierdzenie, czy dany typ ciągnika został poddany kontroli określonej w specjalnej dyrektywie i czy został wymieniony na świadectwie homologacji typu; procedura ta musi pozwalać producentom na wystawianie świadectwa zgodności wszystkim ciągnikom, które zgodne są z homologowanym typem; ciągnik posiadający takie świadectwo musi być uważany przez wszystkie państwa członkowskie za zgodny z ich przepisami krajowymi”.

10. Dyrektywa 74/150 została uchylona dyrektywą 2003/37 ze skutkiem od dnia 1 lipca 2005 r.⁵.

11. Motyw 4 dyrektywy 2003/37 ma następujące brzmienie:

„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”.

12. Zgodnie z art. 1 tej dyrektywy:

„1. 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.

4 — Dz.U. 1974, L 84, s. 10.

5 — Zobacz art. 24 ust. 1 dyrektywy 2003/37.

Niniejszą dyrektywę stosuje się również do homologacji WE układów, części i oddzielnych zespołów technicznych stosowanych w tego rodzaju pojazdach.

2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:

a) homologacji pojedynczych pojazdów;

jednakże niniejszą procedurę można stosować do niektórych kategorii pojazdów, które mieszczą się w zakresie stosowania niniejszej dyrektywy i dla których homologacja typu WE jest obowiązkowa

b) maszyn specjalnie zaprojektowanych do prac leśnych, takich jak ciągniki zrywkowe i ciągniki z przednim systemem załadowniczym, określone w normie ISO 6814:2000;

c) maszyn leśnych skonstruowanych na ramie do sprzętu do prac ziemnych, określonych w normie ISO 6165:2001;

d) maszyn wymiennych całkowicie unoszonych ponad ziemię, gdy pojazd, do którego są doczepione, porusza się po drodze”.

13. Artykuł 2 wskazanej dyrektywy stanowi:

„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«;

[...]

c) »homologacja pojedynczego pojazdu« oznacza procedurę, według której państwo członkowskie zaświadcza, że homologowany indywidualnie pojazd spełnia krajowe wymagania;

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;

[...]

p) »producent« oznacza osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną wobec organu udzielającego homologacji typu WE w zakresie wszelkich aspektów procesu homologacji i w zakresie zapewnienia zgodności produkcji, niezależnie czy osoba ta bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach konstrukcji pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego; za producentów uważa się także następujące osoby:

(i) każdą osobę fizyczną lub prawną, która na swój własny użytek projektuje, zaprojektowała, wytwarza lub wytworzyła pojazd, układ, część lub oddzielny zespół techniczny;

- (ii) każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za zapewnienie zgodności z niniejszą dyrektywą w chwili, gdy pojazd, układ, część lub oddzielny zespół techniczny jest wprowadzany do obrotu lub do użytku;

[...]

- 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”.

14. Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2003/37:

„1. Producent składa wnioski 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”.

15. Artykuł 4 tej dyrektywy stanowi:

„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;

[...]

3. Dla każdego pojazdu, dla którego udzielono [homologację typu WE], odmówiono [jej] udzielenia lub [ją] cofnięto [...], 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”.

16. Artykuł 6 ust. 1 tej dyrektywy stanowi:

„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”.

17. Zgodnie z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2003/37:

„KaŹde państwo członkowskie rejestruje nowe pojazdy posiadające homologację typu, zezwala na ich sprzedaŹ lub wprowadzenie ich do uŹytku, z przyczyn odnoszących się do ich konstrukcji i działania, jedynie gdy towarzyszy im waŹne świadectwo zgodności”.

18. Artykuł 12 tej dyrektywy stanowi:

„1. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną na wniosek Komisji, moŹe uznać równowaŹność między warunkami lub przepisami homologacji WE pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych ustanowionych niniejszą dyrektywą łącznie z oddzielnymi dyrektywami i procedur ustanowionych uzgodnieniami międzynarodowymi lub przepisami państw trzecich, w ramach umów wielostronnych lub dwustronnych między Wspólnotą i państwami trzecimi.

[...]

3. Uznaje się równowaŹność homologacji typu wydanych na podstawie regulaminów ONZ/EKG załączonych do zrewidowanego Porozumienia 1958 określonego w rozdziale B część IIB załącznika II do niniejszej dyrektywy.

[...]”.

19. Artykuł 23 ust. 1 dyrektywy 2003/37 stanowi:

„1. W zakresie pojazdów naleŹących 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 uŹytku od dnia 1 lipca 2009 r.”.

20. Zgodnie z art. 25 dyrektywy 2003/37 akt ten wszedł w Źycie z dniem opublikowania go w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*, to jest w dniu 9 lipca 2003 r.

B – Prawo litewskie

21. Punkt 1 Źemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 dėl Źemės ūkio ministro 2006 m. spalio 2 d. įsakymo Nr. 3d-384 „dėl traktorių, savaeigių ir Źemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo” pakeitimo (rozporządzenia nr 3D-396 ministra rolnictwa zmieniającego rozporządzenie nr 3D-384 ministra rolnictwa z dnia 2 października 2006 r. w sprawie przyjęcia zasad rejestracji ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do takich maszyn)⁶ z dnia 1 lipca 2014 r. wprowadził do zatwierdzonych rozporządzeniem nr 3D-384 zasad rejestracji ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do nich, pkt 19¹ w następującym brzmieniu:

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

6 — Źin. 2014, nr 9566, zwane dalej „rozporządzeniem nr 3D-396”.

II – Okoliczności rozpatrywane w postępowaniu głównym i pytania prejudycjalne

22. 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.

23. Decyzjami z dnia 4 lipca i 13 października 2014 r. gmina Wilno odmówiła uwzględnienia wniosku Agrodetalė ze względu na to, że ta nie dostarczyła dokumentów zaświadczających o zgodności owych ciągników z wymogami określonymi w pkt 1 rozporządzenia nr 3D-396.

24. W odpowiedzi na skargę Agrodetalė o stwierdzenie nieważności 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 1 tego rozporządzenia z szeregiem nadrzędnych w hierarchii norm prawnych krajowych przepisów prawa.

25. 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. Sąd ten uważa, że przepisy niniejszej dyrektywy nie przewidują więc wymogów technicznych w odniesieniu do pojazdów używanych, a zatem nie zakazują państwom członkowskim rejestrowania pojazdów używanych, które nie posiadają homologacji typu WE i świadectwa zgodności wydane przez producenta.

26. Žemės ūkio ministerija (ministerstwo rolnictwa, Litwa) utrzymuje natomiast, że wymogi tej dyrektywy mają zastosowanie do wszystkich ciągników wyprodukowanych po dniu 1 lipca 2009 r., w tym także do ciągników używanych.

27. W świetle tych rozbieżnych stanowisk sąd odsyłający zastanawia się, czy ministerstwo rolnictwa postąpiło prawidłowo, przewidując w dodanym na mocy pkt 1 rozporządzenia nr 3D-396 pkt 19¹ zatwierdzonych rozporządzeniem nr 3D-384 zasad rejestracji ciągników, maszyn silnikowych i rolniczych oraz przyczep do nich, że rejestracja używanych ciągników będzie uzależniona od spełnienia wymogów określonych w rzeczonyj dyrektywie.

28. W ocenie tego sądu można by przyjąć, że wymogi techniczne określone w dyrektywie 2003/37 mają zastosowanie tylko do rejestracji nowych pojazdów przed ich wprowadzeniem do użytku, czyli że przepisy tej dyrektywy nie nakładają żadnych wymogów technicznych w odniesieniu do pojazdów używanych, a tym samym nie zabraniają państwom członkowskim rejestrowania takich pojazdów w sytuacji, gdy nie posiadają one homologacji typu WE i świadectwa zgodności wydane przez producenta. Ponadto sąd ten podkreśla, że we wskazanej dyrektywie nie wspomniano, czy stosowanie jej przepisów jest w jakimkolwiek stopniu uzależnione od tego, gdzie dane pojazdy zostały wyprodukowane, w szczególności jeżeli pojazdy te zostały wyprodukowane poza Unią.

29. Uznając, że zawisły przed Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (najwyższym sądem administracyjnym Litwy) spór dotyczy wykładni prawa Unii, sąd ten postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości 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/WE] w związku z art. 2 lit. q) tego aktu można interpretować w ten sposób, że stanowi on, iż przepisy tej dyrektywy mają zastosowanie do maszyn kategorii T1, T2 i T3 wyprodukowanych po dniu 1 lipca 2009 r.?”.

III – Analiza rzecznika generalnego

30. W swoim pierwszym pytaniu sąd odsyłający zasadniczo zwraca się do Trybunału o ustalenie, czy dyrektywę 2003/37 należy interpretować w ten sposób, że używane pojazdy przywiezione do państwa członkowskiego z państwa trzeciego muszą spełniać wymogi techniczne przewidziane w tej dyrektywie, aby mogły zostać zarejestrowane w tym państwie członkowskim.

31. Gdy mowa o odpowiedzi, jakiej należy udzielić na to pytanie, ścierają się dwie przeciwstawne tezy.

32. Zgodnie z pierwszą tezą, prezentowaną przez Agrodetalé, rząd Hiszpanii oraz Komisję, system homologacji typu WE ciągników rolniczych ustanowiony przez wskazaną dyrektywę może mieć zastosowanie jedynie do nowych ciągników, to znaczy do takich, które jeszcze nigdy nie były zarejestrowane lub wprowadzone do użytku. Dlatego pojazdy używane, które zostały przywiezione do Unii z państwa trzeciego, nie powinny podlegać homologacji typu WE, a zatem, zgodnie z prawem Unii, nie muszą one spełniać przewidzianych w tej dyrektywie wymogów technicznych. Z powyższego wynika, że państwa członkowskie mogą poddać takie pojazdy szczególnym wymogom krajowym. Zdaniem Agrodetalé owe wymogi krajowe muszą być zgodne z zasadami proporcjonalności i niedyskryminacji. Rząd hiszpański i Komisja, w odróżnieniu od Agrodetalé, uważają, że państwa członkowskie mogą, w ramach wykonywania uprawnień regulacyjnych, rozszerzyć na pojazdy używane przywiezione z państwa trzeciego wymogi techniczne określone w dyrektywie 2003/37.

33. Druga teza, prezentowana przez rząd litewski, opiera się natomiast na założeniu, że spełnianie określonych w tej dyrektywie przepisów technicznych jest obowiązkowe dla używanych pojazdów przywiezionych do Unii z państwa trzeciego.

34. Na pierwszy rzut oka można by skłonić się ku uznaniu, że skoro rzeczona dyrektywa wielokrotnie odnosi się do pojęcia „nowych pojazdów”⁷, to do państw członkowskich należy określenie wymogów technicznych, którym podlegają pojazdy używane przywiezione na ich teren z państwa trzeciego. Te państwa członkowskie miałyby wówczas jedynie możliwość, a nie obowiązek, zrównania tych wymogów z wymogami określonymi w dyrektywie 2003/37.

35. Niemniej jednak podzielam punkt widzenia rządu litewskiego, przemawiający za obowiązkowym stosowaniem zharmonizowanych przepisów technicznych do używanych pojazdów przywiezionych do Unii z państw trzecich, który jako jedyny wydaje mi się właściwy dla zagwarantowania skuteczności tej dyrektywy.

36. Należy przypomnieć, że w świetle art. 2 lit. a) tej dyrektywy homologacja typu WE oznacza procedurę, w wyniku której państwo członkowskie zaświadcza, że dany typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z wymaganiami technicznymi dyrektywy 2003/37.

37. Ramy dotyczące homologacji typu WE opierają się na zasadzie, w myśl której wszystkie nowe pojazdy produkowane zgodnie z typem pojazdu posiadającym homologację państwa członkowskiego mają prawo być swobodnie wprowadzane do obrotu i rejestrowane w innych państwach członkowskich.

7 — Zobacz art. 7 ust. 1, art. 10 ust. 1, art. 23 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2003/37.

38. Jak wynika z motywu 4 dyrektywy 2003/37, akt ten opiera się na zasadzie całkowitej harmonizacji. Wraz z tą dyrektywą procedura homologacji typu WE stała się więc obowiązkowa dla ciągników rolniczych lub leśnych należących do kategorii objętych rzeczoną dyrektywą, podczas gdy wcześniej była ona fakultatywna. W świetle art. 23 ust. 1 dyrektywy 2003/37 państwa członkowskie są więc zobowiązane do stosowania tej dyrektywy w zakresie pojazdów należących do kategorii T1, T2, T3 z jednej strony do nowych typów pojazdów od dnia 1 lipca 2005 r., a z drugiej strony do wszystkich nowych pojazdów wprowadzonych do użytku od dnia 1 lipca 2009 r. Pełna harmonizacja oznacza także, że do celów homologacji typu WE wymogi techniczne odnoszące się do konstrukcji i działania pojazdów są określone przez prawo Unii.

39. Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 2003/37 producent składa swój 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 do tej dyrektywy.

40. Jak wynika z art. 4 ust. 1 lit. a) wskazanej dyrektywy, homologacji typu WE udziela się tym typom pojazdów, które są zgodne z danymi szczegółowymi zawartymi w folderze informacyjnym i które, zgodnie z ich kategorią, spełniają wymagania techniczne wszystkich oddzielnych dyrektyw wymienionych w rozdziale B załącznika II do dyrektywy 2003/37.

41. W świetle art. 4 ust. 3 tej dyrektywy dla każdego pojazdu, dla którego udzielono homologacji typu WE, odmówiono jej udzielenia lub ją cofnięto, organ udzielający homologacji w danym państwie członkowskim przesyła kopię świadectwa homologacji typu WE do organów udzielających homologacji w pozostałych państwach członkowskich.

42. Artykuł 6 ust. 1 omawianej dyrektywy stanowi, że jako posiadacz homologacji typu WE, producent wydaje świadectwo zgodności, które określa, że dany pojazd został wyprodukowany zgodnie z typem homologowanych pojazdów. Świadectwo to musi zostać dołączone do każdego nowego pojazdu, który był przedmiotem homologacji typu WE.

43. Po uzyskaniu homologacji typu WE nie można wymagać, aby nowe pojazdy, którym towarzyszy ważne świadectwo zgodności, przechodziły ponowną homologację ich właściwości technicznych ani aby spełniały dodatkowe wymagania techniczne odnoszące się do ich konstrukcji i działania, chyba że zostały one w sposób wyraźny zmienione po opuszczeniu zakładu producenta. Przepisy krajowe, które uzależniają rejestrację pojazdów silnikowych posiadających ważne wspólnotowe świadectwo zgodności od przedstawienia świadectwa krajowego stwierdzającego ich zgodność z wymaganiami krajowymi, nie są więc dozwolone⁸.

44. Pojazdy, którym udzielono homologacji w jednym z państw członkowskich przy poszanowaniu owych zharmonizowanych przepisów, mogą być następnie zgodnie z prawem wprowadzane do obrotu na całym obszarze Unii.

45. Poprzez procedurę homologacji typu na poziomie Unii został więc ustanowiony mechanizm wzajemnego uznawania kontroli zgodności z wymogami przewidzianymi przez dyrektywę 2003/37 oraz przez odrębne dyrektywy, przeprowadzanych przez organy zatwierdzające różnych państw członkowskich⁹.

8 — Zobacz wyrok z dnia 29 maja 1997 r., VAG Sverige, C-329/95, EU:C:1997:256.

9 — Zobacz analogicznie wyrok z dnia 18 listopada 2010 r., Lahousse i Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, pkt 27.

46. Artykuł 7 ust. 1 tej dyrektywy przewiduje zatem, że „[k]ażde 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”. Według tej samej logiki art. 5 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 167/2013¹⁰ stanowi, że „[p]aństwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie tylko takich pojazdów, [...] które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia”. Ponadto art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia wskazuje, że „[p]aństwa członkowskie nie zakazują, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzenia do obrotu, rejestracji ani dopuszczenia pojazdów [...] z powodów dotyczących aspektów ich budowy i funkcjonowania objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, jeśli spełniają one jego wymogi”.

47. Fakt, że procedura homologacji typu ma mieć zastosowanie do typu pojazdów przed jego seryjną produkcją, nie wyklucza moim zdaniem możliwości wyciągnięcia przez państwo członkowskie konsekwencji ze stwierdzenia, że pojazd używany przywieziony z państwa trzeciego nie posiada świadectwa zgodności – tak jak ma to miejsce w sprawie rozpatrywanej w postępowaniu głównym.

48. Jak wskazuje Agrodetalé w swoich uwagach na piśmie, ciągniki, o których mowa w postępowaniu głównym, posiadają zaświadczenia o zgodności lub homologacje przechowywane w krajowym centrum testowania pojazdów. Zdaniem Agrodetalé jedynym powodem uzasadniającym to, że owe ciągniki nie posiadają świadectwa zgodności, jest fakt, iż ich emisja zanieczyszczeń przekracza o zaledwie kilka dziesiątych punktu procentowego wymogi, które należy spełnić do celów homologacji typu WE pojazdów.

49. W świetle tych wskazówek wydaje się zatem, że ciągniki, o których mowa w postępowaniu głównym, nie posiadają świadectwa zgodności, gdyż nie spełniają wymogów technicznych określonych w dyrektywie 2000/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2000 r. w sprawie środków stosowanych przeciwko stałym i gazowym zanieczyszczeniom pochodzącym z silników napędzających ciągniki rolnicze lub leśne i zmieniającej dyrektywę 74/150¹¹.

50. Należy zaznaczyć, że nowy pojazd przywieziony z państwa trzeciego do państwa członkowskiego nie może zostać zarejestrowany w tym państwie, w przypadku gdy należy on do kategorii pojazdów objętej dyrektywą 2003/37, ale nie należy do typu pojazdów, który uzyskał homologację typu WE.

51. Miejsce produkcji pojazdu nie ma w tym względzie znaczenia. Jak słusznie zaznacza Komisja, wydanie homologacji typu WE nie jest związane z miejscem produkcji nowego pojazdu. Dyrektywa 2003/37 musi więc być stosowana w taki sam sposób niezależnie od tego, czy nowy pojazd został wyprodukowany wewnątrz Unii czy też poza Unią.

52. Należy ponadto zauważyć, że – jak wskazuje Komisja w swoim wniosku dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi¹² – prawo dotyczące wszystkich nowych pojazdów wyprodukowanych zgodnie z typem pojazdu homologowanym przez państwo członkowskie do swobodnego wprowadzenia do obrotu i rejestracji w innych państwach członkowskich „ma zastosowanie do wszystkich takich pojazdów, niezależnie od miejsca ich produkcji. Oznacza to [...], że pojazdy wyprodukowane poza [Unią] mogą być swobodnie przywożone na terytorium [Unii], jeżeli ich producent zaświadczył, że zostały wyprodukowane zgodnie z typem pojazdu homologowanym w jednym z państw członkowskich [Unii]”¹³.

10 — Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i leśnych (Dz.U. 2013, L 60, s. 1). Zgodnie z art. 76 ust. 1 tego rozporządzenia dyrektywa 2003/37 została uchylona ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2016 r.

11 — Dz.U. 2000, L 173, s. 1.

12 — COM(2016) 31 final, przedstawionym w dniu 27 stycznia 2016 r.

13 — Zobacz pkt 3.2 uzasadnienia tego wniosku, s. 6.

53. Ustanowiony w art. 7 ust. 1 dyrektywy 2003/37 wymóg posiadania ważnego świadectwa zgodności ma zatem zastosowanie nie tylko do nowych pojazdów wyprodukowanych wewnątrz Unii, lecz także do nowych pojazdów wyprodukowanych poza Unią i przywiezionych do niej z państwa trzeciego.

54. Moim zdaniem przyznanie, że pojazd używany przywieziony do Unii z państwa trzeciego mógłby z kolei zostać zarejestrowany, chociaż nie posiada świadectwa zgodności, byłoby paradoksalne i potencjalnie mogłoby prowadzić do nadużyć. Stoję na stanowisku, że państwo członkowskie, do którego przywożony jest taki pojazd, postępuje zatem słusznie – na podstawie art. 7 ust. 1 dyrektywy 2003/37 – odmawiając rejestracji rzeczonoego pojazdu.

55. Uważam bowiem, że w takiej sytuacji pojazd używany przywieziony z państwa trzeciego, który nie był przedmiotem homologacji typu WE i który przeznaczony jest do użytku w Unii po raz pierwszy, musi zostać uznany za nowy pojazd i w konsekwencji podlegać takiemu samemu systemowi prawnemu na podstawie dyrektywy 2003/37.

56. Szereg przepisów tej dyrektywy odnosi się do pojęcia „nowych pojazdów” [art. 7 ust. 1, art. 10 ust. 1 i art. 23 ust. 1 lit. b)], przy czym nie zostało ono zdefiniowane.

57. Definicja tego pojęcia znajduje się natomiast w art. 3 pkt 37 rozporządzenia nr 167/2013. Przepis ten uściśla, że „nowy pojazd” oznacza „pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony”. Zarówno art. 2 lit. q) dyrektywy 2003/37, jak i art. 3 pkt 40 rozporządzenia nr 167/2013 wskazują, że za wprowadzenie do użytku uważa się pierwsze użycie tego pojazdu na obszarze Unii.

58. Moim zdaniem w tych okolicznościach można uznać, że dyrektywa 2003/37 ma zastosowanie do pojazdów używanych przywiezionych z państwa trzeciego, które są używane w Unii po raz pierwszy.

59. Ponadto uważam, że w drodze analogii należy zastosować stanowisko wyrażone przez Komisję w § 72 przewodnika dotyczącego stosowania dyrektywy 2006/42/WE¹⁴ w sprawie maszyn. Komisja wskazuje bowiem w tym przepisie, 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”. Dyrektywa ta „ma [bowiem] 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]”¹⁵.

60. Jak podkreśla rząd litewski, co do zasady odniesienie do „nowych pojazdów” zawarte w art. 7 ust. 1 dyrektywy 2003/37 można wytłumaczyć w taki sposób, że nie jest możliwe wprowadzenie do użytku na rynku wewnętrznym pojazdów, które należą do kategorii objętych tą dyrektywą i które zostały wyprodukowane w Unii bez uzyskania homologacji typu WE, co oznacza, że pojazdy te nie mogły być wcześniej wprowadzone do użytku i tym samym są one nowe. Analogicznie, jeżeli takie nowe pojazdy wyprodukowane w państwie trzecim są przywożone do Unii, muszą one uzyskać homologację typu WE, zanim zostaną wprowadzone do obrotu.

61. Po dopełnieniu formalności przewidzianych w dyrektywie 2003/37 może mieć miejsce swobodny przepływ pojazdów na całym obszarze Unii, a przepisy określone przez tę dyrektywę co do zasady nie powinny ponownie mieć zastosowania do tych pojazdów. Wobec tego wszystkie używane pojazdy, które, będąc nowe, należały do kategorii objętej prawem wtórnym Unii i które zostały wprowadzone do użytku w Unii, należą do kategorii pojazdów będących przedmiotem homologacji typu WE. Na podstawie art. 28 TFUE ich wymiana handlowa między państwami członkowskimi nie powinna być zatem utrudniana.

14 — Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn i zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. 2006, L 157, s. 24).

15 — Drugie wydanie tego przewodnika, czerwiec 2010 r., s. 61.

62. Z powyższych rozważań wynika, że dyrektywa 2003/37 w istocie ma na celu zapewnienie, aby pojazdy wprowadzone po raz pierwszy na rynek Unii spełniały zharmonizowane wymogi techniczne na jej obszarze, jednak późniejszy przepływ między państwami członkowskimi tych pojazdów, które uzyskały homologację typu, jest regulowany na podstawie prawa pierwotnego Unii.

63. Jak zauważa rząd litewski, sytuacja rozpatrywana w niniejszej sprawie jest jednak taka, że pojazdy używane, dla których procedura homologacji typu WE nigdy nie została zastosowana, zostały przywiezione do Unii z państwa trzeciego, co znaczy, że pojazdy te nigdy nie zostały wprowadzone do użytku w państwach członkowskich Unii. Podobnie jak ten rząd uważam, że owe pojazdy wprowadzone do użytku na rynku Unii po raz pierwszy powinny zostać uznane za nowe w rozumieniu dyrektywy 2003/37.

64. Podsumowując, postulat dotyczący swobodnego przepływu ciągników wewnątrz Unii zakłada, że ciągniki te, będąc nowe, czyli przed ich pierwszym wprowadzeniem do użytku, stanowiły przedmiot homologacji typu WE.

65. Moim zdaniem używane ciągniki, które zostały przywiezione z państwa trzeciego i które są wprowadzane do użytku po raz pierwszy na obszarze Unii, powinny zostać poddane tym samym wymogom.

66. Rozwiązanie to jest zgodne z systemem ustanowionym przez dyrektywę 2003/37, opierającym się na zasadzie, według której wszystkie pojazdy należące do określonych kategorii muszą być poddane jednolitym wymogom technicznym przed ich pierwszym wprowadzeniem do użytku w Unii.

67. Należy dodać, że – jak twierdzi zasadniczo rząd litewski – przyjęcie interpretacji, według której używane pojazdy przywiezione do Unii z państwa trzeciego nie podlegają zharmonizowanym wymogom technicznym, niesłoby ze sobą ryzyko obejścia tych wymogów. Importer lub dystrybutor byłby bowiem zwolniony od obowiązku spełniania wymogów jedynie poprzez stwierdzenie, że sprowadza on używane pojazdy. Ponadto, gdyby wymogi techniczne określone w dyrektywie 2003/37 nie miały zastosowania do używanych pojazdów wprowadzanych po raz pierwszy na rynek Unii, ich importerzy i dystrybutorzy uzyskaliby przewagę konkurencyjną nad konstruktorami, importerami i dystrybutorami pojazdów, które nigdy nie były wprowadzone do użytku.

68. Taka interpretacja byłaby również sprzeczna z zamysłem umocnienia rynku wewnętrznego realizowanym kolejno przez dyrektywę 74/150, następnie przez dyrektywę 2003/37 i obecnie przez rozporządzenie nr 167/2013. Ewentualna luka w harmonizacji wymogów technicznych mających zastosowanie do ciągników zagroziłaby również bezpieczeństwu ruchu drogowego, bezpieczeństwu pracy i ochronie środowiska.

69. Pozwolenie państwom członkowskim na określenie wymogów technicznych mających zastosowanie do używanych pojazdów przywożonych z państwa trzeciego do Unii spowodowałoby rozbieżności między tymi państwami, które to rozbieżności mogłyby utrudnić przepływ na ich obszarze używanych pojazdów przywiezionych z państwa trzeciego. Wynikający z tego podział rynku wewnętrznego jest niezgodny nie tylko ze wspomnianym zamysłem umocnienia rynku wewnętrznego, lecz także z zasadą wyrażoną w motywie 4 dyrektywy 2003/37, zgodnie z którą dyrektywa ta opiera się na zasadzie pełnej harmonizacji.

70. Do sądu odsyłającego należy jednak zbadanie, czy mechanizm równoważności przewidziany w art. 12 ust. 3 tej dyrektywy może zostać wdrożony w ramach przedstawionej sprawy. Istotnie, zgodnie z tym przepisem „[u]znaje się równoważność homologacji typu wydanych na podstawie regulaminów ONZ/EKG załączonych do zrewidowanego Porozumienia 1958 określonego w rozdziale B część IIB załącznika II do niniejszej dyrektywy”. Wdrożenie tego mechanizmu mogłoby w stosownym przypadku stać na przeszkodzie odmowie zarejestrowania używanych ciągników przywiezionych przez Agrodetalé.

71. Należy wreszcie podkreślić, odpowiadając na pytanie drugie, że powyższa analiza przemawia na rzecz zrównania warunków dotyczących pierwszego wprowadzenia do użytku w Unii nowych i używanych pojazdów przywiezionych do Unii z państwa trzeciego. Zgodnie z art. 23 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2003/37 spełnianie wymogów technicznych przez używane pojazdy przywiezione do Unii z państwa trzeciego dotyczy zatem tych pojazdów, które zostały wprowadzone do użytku na obszarze Unii po raz pierwszy od dnia 1 lipca 2009 r.

IV – Wnioski

72. W świetle powyższych rozważań proponuję udzielić następującej odpowiedzi na pytania przedstawione przez Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (najwyższy sąd administracyjny Litwy): Dyrektywę 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 uchylającą dyrektywę 74/150/EWG, zmienioną dyrektywą Komisji 2014/44/UE z dnia 18 marca 2014 r., należy interpretować w ten sposób, że pojazdy używane przywiezione do państwa członkowskiego z państwa trzeciego i należące do kategorii objętych dyrektywą 2003/37 muszą spełniać – przed ich pierwszym wprowadzeniem do użytku w Unii Europejskiej i gdy ma ono miejsce od dnia 1 lipca 2009 r. – wymogi techniczne przewidziane w tej dyrektywie, aby mogły zostać zarejestrowane w tym państwie członkowskim.