



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ

У. ВОТ

представено на 8 февруари 2017 година¹

Дело C-513/15

« Agrodetalé » UAB

срещу

Vilniaus miesto savivaldybės administracija

(Преюдициално запитване, отправено от Lietuvos vyriausioji administracinis teismas (Върховен административен съд на Литва))

„Преюдициално запитване — Вътрешен пазар — Селскостопански или горски трактори — Директива 2003/37/ЕО — Приложно поле — Пускане на пазара и регистрация в Европейския съюз на употребявани превозни средства или превозни средства втора употреба, произведени извън Съюза — Възможност държавите членки да регламентират регистрацията на тези превозни средства — Нови превозни средства, пуснати в употреба след 1 юли 2009 г. — Понятия „ново превозно средство“ и „пускане в употреба““

1. Настоящото преюдициално запитване се отнася до тълкуването на Директива 2003/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 година относно типовото одобрение на селскостопански или горски трактори, на техните ремаркета и на теглително-прикачно оборудване, заедно с техните системи, компоненти и обособени технически възли, и за отмяна на Директива 74/150/ЕИО², последно изменена с Директива 2014/44/ЕС на Комисията от 18 март 2014 година³.

2. Запитването е отправено в рамките на спор между дружеството « Agrodetalé » UAB и Vilniaus miesto savivaldybės administracija (общинска администрация на град Вилнюс, Литва, наричана по-нататък „Община Вилнюс“) по повод отказа на последната да впише в националния регистър на тракторите, самоходните и селскостопанските машини и техните ремаркета употребявани трактори, внесени от Беларус.

3. Поставените от запитващата юрисдикция въпроси се отнасят по същество до това дали тези употребявани превозни средства, които са внесени в Европейския съюз от трета страна, трябва да отговарят на хармонизираните технически изисквания, предвидени в Директива 2003/37, за да могат да бъдат регистрирани в държава членка.

4. В настоящото заключение ще поддържам тезата, че Директива 2003/37/ЕО трябва да се тълкува в смисъл, че за да бъдат регистрирани в държава членка, употребяваните превозни средства, които са внесени в нея от трета страна и които са от категориите, обхванати от тази директива, трябва преди първото им пускане в употреба в Съюза, когато то се извършва след 1 юли 2009 г., да отговарят на техническите изисквания, предвидени в посочената директива.

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — ОВ L 171, 2003 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 40, стр. 12.

3 — ОВ L 82, стр. 20, наричана по-нататък „Директива 2003/37“.

I – Правна уредба

A– Правото на Съюза

5. Както свидетелства първото съображение от Директива 74/150 на Съвета от 4 март 1974 година относно сближаването на законодателствата на държавите членки за типовото одобрение на колесни селскостопански и горски трактори⁴, отправна точка на законодателя на Съюза е констатацията, че „във всяка държава членка тракторите следва да отговарят на технически характеристики, определени със задължителни изисквания; [...] тези изисквания са различни в различните държави членки; [...] поради различията в тях те създават пречки пред търговията в Европейската икономическа общност“. [неофициален превод]

6. От второто съображение на тази директива се установява, че изправен пред тази констатация, законодателят приема, че „тези пречки пред установяването и функционирането на общия пазар могат да бъдат намалени и дори премахнати, ако всички държави членки приемат едни и същи предписания, които да допълнят или да заместят действащото им законодателство“. [неофициален превод]

7. В третото съображение от Директива 74/150 законодателят на Съюза уточнява, че „предписанията на настоящата директива се прилагат по отношение на колесните трактори с максимална проектна скорост 6—25 км/ч [и] основната цел на тези предписания е да гарантира сигурността на движението по пътищата и сигурността при работа, доколкото това е свързано с конструкцията на тези превозни средства“. [неофициален превод]

8. В четвъртото съображение от Директива 74/150 законодателят на Съюза посочва, че „контролът за спазване на техническите предписания по принцип се осъществява от държавите членки преди пускането на пазара на тракторите, за които те се прилагат [и] че този контрол се отнася до определени типове трактори“, след което в шестото съображение от директивата приема, че „на равнище Общност контролът за спазване [на хармонизираните технически предписания] и признаването от всяка държава членка на проведения от останалите държави членки контрол, изискват въвеждане на процедура за общностно одобрение на всеки тип трактори“. [неофициален превод]

9. Съгласно седмото съображение от Директива 74/150 „тази процедура трябва да позволи на всяка държава членка да установи, че всеки тип трактор е бил подложен на проверките, предвидени в специалните директиви и отразени в сертификата за одобрение; [...] освен това тя трябва да позволи на производителите да въведат един сертификат за съответствие за всички трактори, съответстващи на определен одобрен тип; [...] когато даден трактор е придружен от такъв сертификат, той следва да бъде приет от всички държави членки като съответстващ на тяхното собствено законодателство“. [неофициален превод]

10. Директива 74/150 е отменена с Директива 2003/37, считано от 1 юли 2005 г.⁵

11. Съображение 4 от Директива 2003/37 гласи:

„Тъй като настоящата директива се основа[ва] на принципа за цялостна хармонизация, следва да се предвиди достатъчен срок преди типовото одобрение на ЕО да стане задължително, за да позволи на производителите на тези превозни средства да се приведат в съответствие с новите хармонизирани процедури“.

4 — ОВ L 84, 1974 г., стр. 10.

5 — Вж. член 24, параграф 1 от Директива 2003/37.

12. Съгласно член 1 от тази директива:

„1. Настоящата директива се прилага по отношение на типовото одобрение на превозни средства, независимо дали те са били произведени на един или няколко етапа. Тя се прилага спрямо превозните средства, дефинирани в член 2, буква г), които имат максимална проектна скорост не по-малка от 6 км/ч.

Настоящата директива се прилага също така и по отношение на типовото одобрение на ЕО за системи, компоненти и отделни технически звена, предвидени за употреба при такива превозни средства.

2. Настоящата директива не се прилага спрямо:

а) одобрението на единични превозни средства;

тази процедура, обаче, може да се приложи при определени категории превозни средства, които попадат в приложното поле на настоящата директива, и за които получаването на типово одобрение е задължително;

б) машините, които са били специално проектирани за употреба в горското стопанство, като влекачи и транспортъори, така както са определени в стандарт ISO 6814:2000;

в) горските машини с рама, носеща оборудване за терасиране, дефинирани в стандарт ISO 6165:2000;

г) сменяеми инструменти, които се намират изцяло над земята, когато превозното средство, към което са прикрепени, се движи по пътя“.

13. Член 2 от посочената директива гласи:

„По смисъла на настоящата директива:

а) „типово одобрение на ЕО“: означава процедурата, с която държава членка удостоверява, че даден тип превозно средство, система, компонент или отделно техническо звено отговаря на съответните технически изисквания на настоящата директива; типовото одобрение на системи, компоненти и отделни технически звена може да се нарече също и „типово одобрение на ЕО за компоненти“;

[...]

в) „одобрение на единични превозни средства“: означава процедурата, с която държава членка удостоверява, че превозно средство, което е получило индивидуално одобрение, отговаря на националните изисквания;

г) „превозно средство“: означава всеки трактор, ремарке или заменяеми машини, които се теглят, комплектовани, допълнени или неоккомплектовани, предназначени за употреба в земеделието или горското стопанство;

д) „категория превозно средство“: означава съвкупността от превозни средства, които имат идентични характеристики на конструкцията;

е) „тип превозно средство“: означава превозните средства от отделна категория, които не се различават съществено от посочените в приложение II, глава А; различните варианти и версии на даден тип превозно средство, посочени в приложение II, глава А, са допустими;

[...]

- п) „производител“: означава физическо или юридическо лице, което отговаря пред органите, издаващи типово одобрение на ЕО, по всички въпроси, свързани с процедурата на типово одобрение, и което осигурява съответствието на продукцията, независимо дали това лице е пряко свързано с производството на превозно средство, система, компонент или отделно техническо звено на всеки етап от производствения процес; производители са също и:
- i) всяко физическо или юридическо лице, което е проектирало, произвежда или е произвело превозно средство, система, компонент или отделно техническо звено;
 - ii) всяко физическо или юридическо лице, което отговаря за спазването на разпоредбите на настоящата директива по времето, когато превозното средство, системата, компонентът или отделното техническо звено се продава на пазара или е пуснато в употреба;

[...]

- р) „пускане в употреба“: означава първата употреба на превозно средство в Общността, в съответствие с неговото предназначение, което не е необходимо предварително да бъде инсталирано или настроено от производителя или от трето лице, посочено от него, преди да бъде използвано за първи път; датата, на която е регистрирано или пуснато на пазара за първи път, се счита за датата, на която е пуснато в употреба;

[...]

- щ) „сертификат за съответствие“: означава документът, посочен в приложение III, който е предоставен от производителя, за да удостовери, че в момента на неговото производство, дадено превозно средство, одобрено в съответствие с настоящата директива, е отговаряло на всички приложими регулаторни инструменти, и който заявява, че това превозно средство може да бъде регистрирано или пуснато в употреба във всички държави членки, [без] да се налага да бъде допълнително инспектирано“.

14. Съгласно член 3 от Директива 2003/37:

„1. Всяко заявление за типово одобрение на ЕО за превозно средство се подава от производителя до компетентните органи за типовото одобрение в дадена държава членка. Заявлението се придружава от информационно досие, съдържащо информацията, която се изисква в приложение I.

[...]

4. Заявленията за типово одобрение на ЕО на тип превозно средство, система, компонент или отделно техническо звено могат да се подадат само в една държава членка. Отделно заявление се подава за всеки тип, който трябва да бъде одобрен“.

15. Член 4 от тази директива гласи:

„1. Всяка държава членка предоставя:

- а) типово одобрение на ЕО на типовете превозни средства, които съответстват на данните от информационното досие и които, в съответствие с тяхната категория, отговарят на изискванията на всички специални директиви, посочени в приложение II, глава Б;

[...]

3. В срок от един месец, компетентните органи за типово одобрение на ЕО изпращат копие от сертификатите за типово одобрение на ЕО, придружено от [...] документите, посочени в глава В от приложение II, до компетентните органи[...] за типово одобрение на ЕО в останалите държави членки за всеки тип превозно средство, по отношение на което [те са] издал[и], отказал[и са] да издад[ат] или [са] отнел[и] типово одобрение на ЕО“.

16. Член 6, параграф 1 от посочената директива гласи:

„Производителят, в качеството си на притежател на сертификат за типово одобрение на превозното средство изготвя сертификат за съответствие.

Този сертификат, образци от ко[й]то са представени в приложение III, придружава всяко комплектовано или неоккомплектовано превозно средство, произведено в съответствие с одобрения тип превозно средство“.

17. Съгласно член 7, параграф 1, първа алинея от Директива 2003/37:

„Всяка държава членка регистрира новите типово одобрени превозни средства, разрешава тяхната продажба или позволява те да бъдат пуснати в употреба, на основания, свързани с тяхната конструкция и начина, по който функционират, само ако са придружени от валиден сертификат за съответствие“.

18. Член 12 от директивата гласи:

„1. Съветът, като се произнася с квалифицирано мнозинство по предложение на Комисията, може да признае еквивалентността между условията или разпоредбите за типово одобрение на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически звена, установени с настоящата директива и със специалните директиви и процедурите, установени от международни регламенти или регламенти на трети страни, в рамките на многостранни или двустранни споразумения между Общността и трети страни.

[...]

3. Признава се еквивалентността на типовите одобрения, издадени на базата на регламентите на ИКЕ/ООН, включени като приложения към ревизираното Споразумение от 1958 г. и посочени в приложение II, глава Б, част II-Б към настоящата директива.

[...]“.

19. Член 23, параграф 1 от Директива 2003/37 предвижда:

„1. По отношение на превозните средства, принадлежащи към категории Т1, Т2 и Т3, държавите членки прилагат настоящата директива спрямо:

- а) новите типове превозни средства, считано от 1 юли 2005 година;
- б) всички нови превозни средства, влезли в употреба, считано от 1 юли 2009 година“.

20. В съответствие с член 25 от Директива 2003/37, тя влиза в сила в деня на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*, тоест на 9 юли 2003 г.

Б– Литовското право

21. С член 1 от *žemės ūkio ministras įsakymas Nr. 3D-396 dėl žemės ūkio ministro 2006 m. spalio 2 d. įsakymo Nr. 3d-384 „dėl traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo* (Наредба № 3D-396 на министъра на земеделието за изменение на Наредба № 3D-384 на министъра на земеделието от 2 октомври 2006 г. за одобряване на Правилника за регистрация на трактори, самоходни и селскостопански машини и техните ремаркета) от 1 юли 2014 г.⁶ в Правилника за регистрация на трактори, самоходни и селскостопански машини и техните ремаркета, одобрен с Наредба № 3D-384, се въвежда точка 19¹ със следния текст:

„Употребяваните селскостопански трактори, които са произведени извън Съюза след 1 юли 2009 г. и не са регистрирани в държави — членки на Съюза, се регистрират съобразно този правилник, ако са произведени в съответствие с изискванията на [Директива 2003/37]“.

II – Фактите по спора в главното производство и преюдициалните въпроси

22. На 1 юли и на 8 октомври 2014 г. *Agrodetalė* подава пред Община Вилнюс заявление за вписване на употребявани трактори, произведени в Беларус след 1 юли 2009 г., в националния регистър на тракторите, самоходните и селскостопански машини и на техните ремаркета.

23. С решения от 4 юли и 13 октомври 2014 г. Община Вилнюс отказва да уважи заявлението на *Agrodetalė*, поради това че то не е представило документи, удостоверяващи, че посочените трактори отговарят на изискванията на член 1 от Наредба № 3D-396.

24. Сезиран с жалба за отмяна на тези решения, с решение от 17 февруари 2015 г. *Vilniaus apygardos administracinis teismas* (Регионален административен съд Вилнюс, Литва) спира производството и изпраща делото на *Lietuvos vyriausioji administracinis teismas* (Върховен административен съд на Литва) с искане да установи дали член 1 от тази наредба съответства на редица норми от националното право от по-висок ранг.

25. Според *Vilniaus apygardos administracinis teismas* (Регионален административен съд Вилнюс) посочените в Директива 2003/37 технически изисквания се прилагат само при регистрацията на нови превозни средства до пускането им в употреба. Тази юрисдикция счита, че следователно разпоредбите на директивата не предвиждат технически изисквания за употребяваните превозни средства и съответно не забраняват на държавите членки да регистрират употребявани превозни средства, които нямат типово одобрение на ЕО и сертификат за съответствие, издаден от производителя.

26. *Žemės ūkio ministerija* (Министерство на земеделието, Литва) твърди обратното, че изискванията на тази директива се прилагат по отношение на всички трактори, произведени след 1 юли 2009 г., включително употребяваните.

27. Предвид тези противоположни становища, запитващата юрисдикция си поставя въпроса дали Министерството на земеделието е имало основание да предвиди във въведената с точка 1 от Наредба № 3D-396 точка 19¹ от Правилника за регистрация на трактори, самоходни и селскостопански машини и техните ремаркета, одобрен с Наредба № 3D 384, че регистрацията на употребявани трактори зависи от съответствието с изискванията на посочената директива.

6 — *Žin.*, 2014, № 9566, наричана по-нататък „Наредба № 3D-396“.

28. Според тази юрисдикция може да се приеме, че предвидените в Директива 2003/37 технически изисквания се прилагат само за регистрацията на нови превозни средства до тяхното пускане в употреба, тоест разпоредбите на Директива 2003/37 не налагат технически изисквания за употребявани превозни средства, както и не забраняват на държавите членки да регистрират такива превозни средства, които не притежават типово одобрение на ЕО и сертификат за съответствие, издаден от производителя. От друга страна, посочената юрисдикция подчертава, че директивата не уточнява дали мястото на производство на превозните средства е от значение за прилагане на тези разпоредби, по-специално ако тези превозни средства са произведени извън Съюза.

29. Тъй като счита, че висящият пред нея спор поставя въпроси относно тълкуване на правото на Съюза, Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Върховен административен съд на Литва) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1. Прилагат ли се разпоредбите на [Директива 2003/37] по отношение на пускането на пазара на Съюза и на регистрацията на произведени извън Съюза употребявани превозни средства или превозни средства втора употреба, или отделните държави членки могат да уреждат регистрацията на такива превозни средства със специални национални разпоредби и да определят изисквания, приложими за тази регистрация (например задължението за спазване на изискванията на Директива 2003/37)?
2. Може ли член 23, параграф 1, буква б) от [Директива 2003/37] във връзка с член 2, буква р) от тази директива да се тълкува в смисъл, че разпоредбите на директивата се прилагат за оборудване от категории Т1, Т2 и Т3, произведено след 1 юли 2009 г.?”

III – Анализ

30. С първия въпрос запитващата юрисдикция по същество пита Съда дали Директива 2003/37 трябва да се тълкува в смисъл, че за да бъдат регистрирани в държава членка, употребяваните превозни средства, внесени в тази държава от трета страна, трябва да отговарят на техническите изисквания, предвидени в тази директива.

31. При отговора на този въпрос се противопоставят две тези.

32. Съгласно първата теза, поддържана от Agrodetalé, испанското правителство и Комисията, въведеният с посочената директива режим за типово одобрение на ЕО на селскостопанските трактори се прилага само по отношение на новите превозни средства, тоест за превозните средства, които никога дотогава не са били регистрирани или пускани в употреба. Поради това употребяваните превозни средства, които са внесени в Съюза от трета страна, не трябва да са предмет на типово одобрение на ЕО и следователно по силата на правото на Съюза не се изисква те да отговарят на техническите предписания, посочени в тази директива. От това следва, че държавите членки са свободни да предвидят специфични национални изисквания за такива превозни средства. Според Agrodetalé тези национални изисквания трябва да спазват принципите на пропорционалност и на недопускане на дискриминация. За разлика от Agrodetalé испанското правителство и Комисията считат, че при упражняване на регулаторните си правомощия държавите членки имат възможност да прилагат техническите предписания по Директива 2003/37 и към внесените от трети страни употребявани превозни средства.

33. Втората теза, поддържана от литовското правителство, се основава на противоположната идея, че спазването на техническите предписания по тази директива е задължително за употребяваните превозни средства, внесени в Съюза от трета страна.

34. На пръв поглед изглежда изкушаващо да се приеме, че доколкото посочената директива многократно се позовава на понятието „нови превозни средства“⁷, държавите членки определят техническите изисквания, на които да се подчиняват употребяваните превозни средства, внесени на тяхна територия от трети страни. В такъв случай държавите членки биха имали само свободата, но не и задължението да приравнят тези изисквания с изискванията на Директива 2003/37.

35. Аз обаче споделям гледната точка на литовското правителство за задължително прилагане на хармонизираните технически предписания спрямо употребяваните превозни средства, внесени в Съюза от трети страни, която ми се струва единствената гледна точка, която може да гарантира полезното действие на тази директива.

36. Припомням, че по силата на член 2, буква а) от посочената директива типовото одобрение на ЕО е процедурата, с която държава членка удостоверява, че даден тип превозно средство, система, компонент или отделно техническо звено отговаря на техническите изисквания на Директива 2003/37.

37. Рамката на типовото одобрение на ЕО се основава на принципа, че всички нови превозни средства, произведени в съответствие с даден тип превозни средства, одобрен в една държава членка, ще могат свободно да бъдат предлагани на пазара и регистрирани в останалите държави членки.

38. Както посочва съображение 4 от Директива 2003/37, тя се основава на принципа за цялостна хармонизация. Тоест с тази директива процедурата за типово одобрение на ЕО става задължителна за селскостопанските или горски трактори от категориите, обхванати от директивата, докато преди това тя е била факултативна. Така по силата на член 23, параграф 1 от Директива 2003/37 държавите членки са длъжни да прилагат последната по отношение на превозните средства, принадлежащи към категории Т1, Т2 и Т3, от една страна, спрямо новите типове превозни средства, считано от 1 юли 2005 г., а от друга страна, спрямо всички нови превозни средства, влезли в употреба, считано от 1 юли 2009 г. Цялостната хармонизация означава също така, че за целите на типовото одобрение на ЕО техническите изисквания относно конструкцията и начина, по който функционират превозните средства, са определени в правото на Съюза.

39. Съгласно член 3, параграф 1 от Директива 2003/37, производителят подава заявление за типово одобрение на ЕО до компетентните органи за типовото одобрение в дадена държава членка. Заявлението се придружава от информационно досие, съдържащо информацията, която се изисква в приложение I от тази директива.

40. От член 4, параграф 1, буква а) от посочената директива следва, че типово одобрение на ЕО се предоставя на типовете превозни средства, които съответстват на данните от информационното досие и които, в съответствие с тяхната категория, отговарят на изискванията на всички специални директиви, посочени в приложение II, глава Б от Директива 2003/37.

41. По силата на член 4, параграф 3 от тази директива компетентните органи за типово одобрение на ЕО на тази държава членка изпращат впоследствие на компетентните органи за типово одобрение на ЕО в останалите държави членки копие от сертификатите за типово одобрение на ЕО за всеки тип превозно средство, по отношение на което са издали, отказали са да издадат или са отнели одобрение.

7 — Вж. член 7, параграф 1, член 10, параграф 1 и член 23, параграф 1, буква б) от Директива 2003/37.

42. Член 6, параграф 1 от посочената директива предвижда, че в качеството си на притежател на сертификат за типово одобрение на ЕО производителят издава сертификат за съответствие, който означава, че превозното средство е произведено в съответствие с одобрения тип превозно средство. Този сертификат трябва да придружава всяко ново превозно средство, което е от одобрен тип.

43. За новите превозни средства с типово одобрение на ЕО, които се придружават от валиден сертификат за съответствие, не може да се изисква да преминават ново одобрение на техническите им характеристики или да спазват съответствие с допълнителни технически изисквания, свързани с конструкцията и тяхното функциониране, освен ако очевидно са били модифицирани след напускане на завода на производителя. Ето защо не се допуска национална правна уредба, която поставя като условие за регистрацията на моторни превозни средства, притежаващи валиден общностен сертификат за съответствие, представянето на национален сертификат за удостоверяване на съответствието им с националните изисквания⁸.

44. Превозните средства, одобрени в една от държавите членки при спазване на тези хармонизирани правила, след това могат да бъдат законно предлагани на пазара в рамките на целия Съюз.

45. Следователно посредством процедурата за типово одобрение на равнище Съюз е създадена система за взаимно признаване на проверките за съответствие с предписанията, предвидени в Директива 2003/37 и в специалните директиви, които проверки се извършват от одобряващите органи в различните държави членки⁹.

46. Член 7, параграф 1 от тази директива предвижда, че „[в]сяка държава членка регистрира новите типово одобрени превозни средства, разрешава тяхната продажба или позволява те да бъдат пуснати в употреба, на основания, свързани с тяхната конструкция и начина, по който функционират, само ако са придружени от валиден сертификат за съответствие“. По същата логика член 5, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 167/2013¹⁰ гласи, че „[д]ържавите членки позволяват пускането на пазара, регистрацията или пускането в употреба само на превозни средства [...], които отговарят на изискванията на настоящия регламент“. От друга страна член 5, параграф 3 от този регламент посочва, че „[д]ържавите членки не могат да забраняват, ограничават или възпрепятстват пускането на пазара, регистрацията или пускането в употреба на превозни средства [...] на основание, свързано с въпроси от конструктивен и функционален характер, определени в настоящия регламент, ако те отговарят на изисквания в него“.

47. Обстоятелството, че процедурата за типово одобрение е предназначена да се прилага по отношение на определен тип превозни средства преди серийното им производство, според мен не изключва евентуални последици, които държава членка може да предвиди при констатиране на обстоятелството, че употребявано превозно средство, внесено от трета страна, не притежава сертификат за съответствие, какъвто е случаят в главното производство.

8 — Вж. решение от 29 май 1997 г., VAG Sverige (C-329/95, EU:C:1997:256).

9 — Вж. по аналогия решение от 18 ноември 2010 г., Lahousse и Lavichy (C-142/09, EU:C:2010:694, т. 27).

10 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 година относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2003 г., стр. 1). Както е посочено в член 76, параграф 1 от този регламент, той отменя Директива 2003/37, считано от 1 януари 2016 г.

48. Както посочва в писменото си становище Agrodetalé, разглежданите в главното производство трактори притежават удостоверения за съответствие или типово одобрение, които се пазят в националния център за изпитване на превозни средства. Според Agrodetalé единствената причина, поради която тези трактори не притежават сертификат за съответствие, е, че техните емисии от газообразни замърсяващи вещества надхвърлят само с няколко десети от процента изискванията, на които трябва да отговарят за целите на типовото одобрение на ЕО за определен тип превозни средства.

49. Предвид тези данни изглежда, че разглежданите в главното производство трактори не притежават сертификат за съответствие, тъй като не отговарят на техническите изисквания на Директива 2000/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2000 година относно мерките, които следва да бъдат предприети срещу емисиите от газообразни и прахообразни замърсяващи околната среда вещества от двигателите, предназначени за задвижване на селскостопански и горски трактори, и за изменение на Директива 74/150¹¹.

50. Важно е да се отбележи, че ново превозно средство, внесено от трета страна в държава членка, не би могло да бъде регистрирано в последната, ако спада към категория превозни средства, обхванати от Директива 2003/37, и не принадлежи към даден тип превозни средства, за който е издадено типово одобрение на ЕО.

51. В това отношение е без особено значение мястото, където е произведено превозното средство. Както основателно отбелязва Комисията, издаването на типово одобрение на ЕО не е свързано с мястото на производство на новото превозно средство. Следователно Директива 2003/37 трябва да се прилага по един и същ начин независимо дали новото превозно средство е било произведено в Съюза, или извън него.

52. От друга страна, отбелязвам, че както посочва Комисията в своето предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства¹², правото на всички нови превозни средства, произведени в съответствие с тип на превозното средство, одобрен в една държава членка, да бъдат свободно пускани на пазара и регистрирани в други държави членки, „се прилага по отношение на всички такива превозни средства, независимо от мястото на производството им. Това означава [...], че превозни средства, произведени извън [Съюза], могат да се внасят свободно в [Съюза], при условие че производителят удостовери, че те са били произведени в съответствие с тип превозно средство, одобрен в една от държавите членки на [Съюза]“¹³.

53. Така поставеното от член 7, параграф 1 от Директива 2003/37 изискване за притежаване на валиден сертификат за съответствие се прилага не само по отношение на новите превозни средства, произведени в Съюза, но и по отношение на новите превозни средства, произведени извън Съюза и внесени на негова територия от трета страна.

54. По мое мнение би било парадоксално и би представлявало потенциален източник на злоупотреби да бъде прието, че внесено в Съюза от трета страна употребявано превозно средство би могло да се регистрира, дори и да не притежава само по себе си сертификат за съответствие. Ето защо според мен държавата членка, в която е внесено това превозно средство, има основание да откаже да регистрира посоченото превозно средство по силата на член 7, параграф 1 от Директива 2003/37.

11 — ОВ L 173, 2000 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 29, стр. 223.

12 — COM(2016) 31 окончателен, представено на 27 януари 2016 г.

13 — Точка 3.2 от мотивите към това предложение, стр. 6.

55. Всъщност считам, че в такова положение внесено от трета страна превозно средство, което не е от одобрен тип на ЕО и което е предназначено да бъде употребено за пръв път в Съюза, трябва да се счита за ново превозно средство и съответно да бъде подложено на същия правен режим в съответствие с Директива 2003/37.

56. Редица разпоредби от тази директива се позовават на понятието „нови превозни средства“ (член 7, параграф 1, член 10, параграф 1 и член 23, параграф 1, буква б), без обаче да го дефинират.

57. Дефиниция на това понятие обаче се съдържа в член 3, точка 37 от Регламент № 167/2013. Тази разпоредба уточнява, че „ново превозно средство“ означава „превозно средство, което никога не е било регистрирано или пускано в употреба“. Както член 2, буква р) от Директива 2003/37, така и член 3, точка 40 от Регламент № 167/2013 посочват, че това пускане в употреба се определя като първата употреба на превозно средство в Съюза.

58. При тези условия по мое мнение е възможно да се приеме, че Директива 2003/37 се прилага по отношение на употребяваните превозни средства, внесени от трета страна, които се употребяват за пръв път в Съюза.

59. От друга страна, считам, че по аналогия е уместно да се приложи становището на Комисията, изразено в параграф 72 от Ръководството за прилагане на Директива 2006/42/ЕО относно машините¹⁴. Всъщност в тази разпоредба Комисията посочва, че „[п]о принцип Директивата относно машините не се прилага за пускането на пазара на използвани машини или машини втора употреба“, както и че „[и]ма изключение от това общо правило“. Всъщност „Директивата относно машините се прилага за използвани машини или машини втора употреба, които за пръв път се предоставят на разположение с цел разпространение или употреба извън Съюза, а впоследствие се пускат на пазара или се пускат в действие за пръв път в Съюза“¹⁵.

60. Както посочва по същество литовското правителство, позоваването в член 7, параграф 1 от Директива 2003/37 на „нови превозни средства“ се обяснява с обстоятелството, че не е възможно пускането в употреба на вътрешния пазар на превозни средства, които са част от категориите, обхванати от тази директива, и които са произведени в Съюза, без да са получили типово одобрение на ЕО, което означава, че тези превозни средства не може да са били пускани в употреба преди това и че следователно те са нови. Аналогично, ако тези нови превозни средства, произведени в трета страна, са внесени в Съюза, те трябва да получат типово одобрение на ЕО, преди да бъдат предложени на пазара.

61. След приключване на формалностите, предвидени в Директива 2003/37, превозните средства могат свободно да се движат във всички държави — членки на Съюза, и по принцип изискванията на тази директива не трябва пак да се прилагат спрямо тях. Ето защо всички употребявани превозни средства, които като нови са били от категория, обхваната от вторичното право на Съюза, и които са пуснати в употреба в Съюза, принадлежат към категориите превозни средства, за които има типово одобрение на ЕО. Тоест на основание член 28 ДФЕС по-нататък не могат да бъдат създавани пречки за търговията с тях между държавите членки.

14 — Директива 2006/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 година относно машините и за изменение на Директива 95/16/ЕО (ОВ L157, стр. 24; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 53, стр. 120 и поправка в ОВ L 119, стр. 77).

15 — Второ издание на това ръководство, юни 2010 г., стр. 61.

62. От гореизложеното следва, че всъщност Директива 2003/37 има за цел да гарантира, че превозните средства, които за пръв път се пускат на пазара на Съюза, отговарят на хармонизираните технически изисквания в Съюза, но последващото движение на тези превозни средства от одобрен тип между държавите членки е регламентирано на основата на първичното право на Съюза.

63. Както изтъква литовското правителство, разглежданото в главното производство положение все пак е такова, при което употребявани превозни средства, за които никога не е прилагана процедура за типово одобрение на ЕО, са внесени в Съюза от трета страна, тоест те никога не са били пускани в употреба в държавите — членки на Съюза. Подобно на правителството считам, че тези превозни средства, пуснати в употреба за пръв път на пазара на Съюза, трябва да се считат за нови по смисъла на Директива 2003/37.

64. Накратко, принципът, на който се основава свободното движение на трактори в Съюза, е, че като нови, тоест преди първото им пускане в употреба, те са били предмет на типово одобрение на ЕО.

65. По мое мнение употребяваните трактори, които са внесени от трета страна и са пуснати в употреба за пръв път в Съюза, би трябвало да се подчиняват на изисквания от същата степен.

66. Този извод е в съответствие с въведената от Директива 2003/37 система, която се основава на принципа, че всички превозни средства от определени категории трябва да отговарят на единни технически изисквания преди първото им пускане в обращение в Съюза.

67. Добавям, че ако бъде възприето тълкуването, според което за употребяваните превозни средства, внесени в Съюза от трета страна, не се прилагат хармонизираните технически изисквания, би имало риск от заобикаляне на тези изисквания, както изтъква по същество литовското правителство. Така би било достатъчно вносител или дистрибутор да декларира, че внася употребявани превозни средства, за да се освободи от задължението да спазва посочените изисквания. Освен това, ако техническите изисквания по Директива 2003/37 не се прилагат по отношение на употребяваните превозни средства, пуснати за пръв път на пазара в Съюза, техните вносители и дистрибутори биха получили конкурентно предимство спрямо производителите, вносителите и дистрибуторите на превозни средства, които никога не са били пускани в употреба.

68. Такова тълкуване би противоречало и на целта да бъде подкрепен вътрешният пазар, която преследват последователно Директива 74/150, след това Директива 2003/37, а понастоящем Регламент № 167/2013. Ако бъде отворена пролука при хармонизирането на техническите изисквания, прилагани по отношение на тракторите, ще бъдат застрашени също така целите за гарантиране на сигурността по пътищата, сигурността при работа и опазването на околната среда.

69. Ако грижата да се установят технически изисквания, приложими по отношение на употребяваните превозни средства, внесени в Съюза от трета страна, бъде оставена на държавите членки, това би създавало неравенство между тези държави членки, което би могло да създаде пречки за движението на внесени от трета страна употребявани превозни средства между посочените държави. Последващото фрагментиране на вътрешния пазар е несъвместимо не само с посочената цел да бъде подкрепен вътрешният пазар, но и с изразения в съображение 4 от Директива 2003/37 принцип, съгласно който тя се основава на принципа за цялостна хармонизация.

70. Все пак запитващата юрисдикция следва да провери дали в рамките на настоящото дело може да се приложи механизмът на еквивалентност, предвиден в член 12, параграф 3 от тази директива. Всъщност съгласно текста на тази разпоредба „[п]ризнава се еквивалентността на типовите одобрения, издадени на базата на регламентите на ИКЕ/ООН, включени като приложения към ревизираното Споразумение от 1958 г. и посочени в приложение II, глава Б, част II-Б към настоящата директива“. Прилагането на този механизъм би могло в съответния случай да се противопостави на отказа за регистриране на употребяваните трактори, внесени от Agrodetalė.

71. Накрая в отговор на втория въпрос уточнявам, че гореизложеният анализ е в полза на изравняването на условията, приложими при първото пускане в употреба в Съюза на нови превозни средства и на употребявани превозни средства, внесени в Съюза от трета страна. Следователно в съответствие с член 23, параграф 1, буква б) от Директива 2003/37 спазването на техническите изисквания по тази директива от страна на употребяваните превозни средства, внесени в Съюза от трета страна, е задължително за превозните средства, пуснати за пръв път в употреба в Съюза след 1 юли 2009 г.

IV – Заключение

72. По гореизложените съображения предлагам на Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Върховен административен съд на Литва) да бъде отговорено по следния начин: Директива 2003/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 година относно типовото одобрение на селскостопански или горски трактори, на техните ремаркета и на теглително-прикачно оборудване, заедно с техните системи, компоненти и обособени технически възли, и за отмяна на Директива 74/150/ЕИО, изменена с Директива 2014/44/ЕС на Комисията от 18 март 2014 г., трябва да се тълкува в смисъл, че за да бъдат регистрирани в държава членка, внесените в нея от трета страна употребявани превозни средства от категориите, обхванати от посочената Директива 2003/37, трябва да отговарят на техническите изисквания, съдържащи се в същата директива преди първото им пускане в употреба в Европейския съюз, когато то се извършва след 1 юли 2009 г.