



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

15 юни 2017 година\*

„Преюдициално запитване — Вътрешен пазар — Типово одобрение на ЕО — Директива 2003/37/ЕО — Приложно поле — Селскостопански или горски трактори — Пускане на пазара и регистрация в Европейския съюз на употребявани превозни средства или на превозни средства втора употреба, внасяни от трета страна — Понятия за ново превозно средство и за пускане в употреба“

По дело C-513/15

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Lietuvos vyriausybės administracinis teismas (Cour administrative suprême de Литва) с акт от 17 септември 2015 г., постъпил в Съда на 25 септември 2015 г., в рамките на производство по дело, образувано по искане на

**„Agrodetalė“ UAB,**

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: J. L. da Cruz Vilaça, председател на състава, M. Berger, A. Borg Barthet (докладчик), E. Levits и F. Biltgen, съдии,

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: M. Aleksejev, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 12 януари 2017 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за „Agrodetalė“ UAB, от O. Žilėnas и R. Černiauskas, advokatai,
- за литовското правителство, от M. Šavelskis, K. Dieninis и D. Kriauciūnas, в качеството на представители,
- за испанското правителство, от V. Ester Casas и A. Gavela Llopis, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, първоначално от R. Dobilaitė и D. Kukovec, в качеството на представители, а впоследствие от A. Steiblytė и A. C. Becker, в качеството на представители,

\* Език на производството: литовски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 8 февруари 2017 г.,

постанови настоящото

### Решение

- 1 Преюдициалното запитване са 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/ЕИО (ОВ L 171, 2003 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 40, стр. 12), изменена с Директива 2014/44/ЕО на Комисията от 18 март 2014 г. (ОВ L 82, 2014 г., стр. 20) (по-нататък „Директива 2003/37“).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между дружеството „Agrodetalė“ UAB и Vilniaus miesto savivaldybės administracija (общинска администрация на град Вилнюс, Литва, наричана по-нататък „Община Вилнюс“) по повод отказа на последната на подаденото от Agrodetalė заявление да впише в националния регистър на тракторите, самоходните и селскостопанските машини и техните ремаркета употребявани трактори, внесени от Беларус.

### Правна уредба

#### *Правото на Съюза*

- 3 Съображение 4 от Директива 2003/37 е предвиждало:

„Тъй като настоящата директива се основа 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 Текстът на член 1, параграф 1 от посочената директива гласи:

„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“.

- 5 Член 2 от посочената директива е предвиждал:

„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“;

[...]

- 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;

[...]

- 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“.

6 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“.

7 Параграфи 1—3 от член 4 от тази директива са предвиждали:

„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 отделни директиви, посочени в приложение II, глава Б;

[...]

2. Ако държава членка счита, че превозно средство, система, компонент или отделно техническо звено, които съответстват на разпоредбите на параграф 1, въпреки всичко представляват сериозна опасност за безопасността на движение по пътя, за околната среда или за безопасността на работното място, тя може да откаже да предостави типово одобрение на ЕО. Тя незабавно уведомява за това останалите държави членки и Комисията, като посочва причините, на които се основава нейното решение.

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“.

8 Член 6, параграф 1 от посочената директива е предвиждал:

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

Този сертификат, образци от което са представени в приложение III, придружава всяко комплектувано или неоконплектувано превозно средство, произведено в съответствие с одобрения тип превозно средство“.

9 Съгласно член 7, параграф 1, първа алинея от посочената директива:

„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“.

10 Член 10, параграф 1 от Директива 2003/37 е гласял:

„За превозните средства, които са последни от дадена производствена серия, държавите членки могат, по молба на производителя, да регистрират и да разрешат продажбата или пускането в употреба на нови превозни средства, които отговарят на типа превозно средство, чието одобрение вече не в сила, в количествените граници, посочени в приложение V, раздел Б, и за определения срок, посочен в параграф 3“.

11 Съгласно член 15, параграф 1 от тази директива:

„Ако държава членка установи, че превозни средства, системи, компоненти или отделни технически звена от даден тип, създават сериозна опасност за безопасността на движение по пътищата или за безопасността на работното място, въпреки че са снабдени с валиден сертификат за съответствие или са подходящо маркирани, тя може, най-много за срок от шест месеца, да откаже да регистрира тези превозни средства или да забрани продажбата или пускането в употреба на нейна територия на такива превозни средства, системи, компоненти или отделни технически звена“.

12 Член 23, параграф 1 от Директива 2003/37 е предвиждал:

„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“.

- 13 Член 76 от Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2013 г., стр. 1) отменя Директива 2003/37, считано от 1 януари 2016 г.

### **Литовското право**

- 14 С точка 1 от žemės ūkio ministras įsakymas Nr. 3D-396 (Наредба № 3D-396 на министъра на земеделието) от 1 юли 2014 г. в Правилника за регистрация на трактори, самоходни и селскостопански машини и техните ремаркета, одобрен с žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3d-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ (Наредба № 3D-384 на министъра на земеделието за одобряване на Правилника за регистрация на трактори, самоходни и селскостопански машини и техните ремаркета) от 2 октомври 2006 г. се въвежда точка 19bis със следния текст:

„Употребяваните колесни 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]“.

### **Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси**

- 15 На 1 юли и на 8 октомври 2014 г. дружеството Agrodetalė подава пред Община Вилнюс заявления за регистрация на употребявани трактори, произведени в Беларус след 1 юли 2009 г., в националния регистър на тракторите, самоходните и селскостопански машини и на техните ремаркета.
- 16 С решения от 4 юли и 13 октомври 2014 г. община Вилнюс отказва да уважи искането на Agrodetalė, с мотива че последното не е представило документи, удостоверяващи, че посочените трактори са в съответствие с изискванията по точка 19bis от Правилника за регистрация на трактори, самоходни и селскостопански машини и техните ремаркета, въведена с точка 1 от Наредба № 3D-396.
- 17 Сезиран от Agrodetalė с жалба за отмяна на посочените решения, с определение от 17 февруари 2015 г. Vilniaus apygardos administracinis teismas (Регионален административен съд Вилнюс, Литва) спира производството и изпраща делото на Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Върховен административен съд на Литва) с искане последният да извърши проверка за съответствието на точка 19bis от посочения Правилник за регистрация на трактори, самоходни и селскостопански машини и техните ремаркета с редица норми от националното право от по-висок ранг в йерархията на нормите.
- 18 Според Vilniaus apygardos administracinis teismas (Регионален административен съд, Вилнюс) посочените в Директива 2003/37 технически изисквания се прилагат само при регистрацията на новите превозни средства преди пускането им в употреба.
- 19 Žemės ūkio ministerija (Министерство на земеделието, Литва) твърди обратното, че изискванията на Директива 2003/37 се прилагат по отношение на всички трактори, произведени след 1 юли 2009 г., нови или употребявани, независимо от мястото на производството им.

- 20 Запитващата юрисдикция изразява съмнения във връзка с това тълкуване на разпоредбите на Директива 2003/37. Освен това тя счита, че въпросът дали разпоредбите на тази директива са приложими към всички превозни средства от категории Т1, Т2 и Т3, считано от 1 юли 2009 г. или само към произведените след тази дата, не се изяснява от член 23, параграф 1, буква б) от нея.
- 21 Съобразявайки, че висиящият пред него спор поставя въпроси във връзка с тълкуването и прилагането на правото на Съюза, Lietuvos vyriausiosios 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 [превозните средства] от категории Т1, Т2 и Т3, произведени след 1 юли 2009 г.“.

### **По преюдициалните въпроси**

#### ***По първия въпрос***

- 22 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска да установи по същество дали Директива 2003/37 трябва да се тълкува в смисъл, че пускането на пазара и регистрацията в държава членка, на употребявани трактори или на трактори втора употреба от трета страна трябва да отговарят на техническите изисквания, предвидени в тази директива.
- 23 В самото начало следва да се посочи, че Директива 2003/37 предвижда единна процедура на типово одобрение на превозните средства, попадащи в нейното приложно поле, и че тя се основава, видно от четвъртото съображения от нея, на принципа за цялостна хармонизация.
- 24 Всъщност съгласно член 4, параграф 1, буква а) от тази директива, държавите членки предоставят типово одобрение на ЕО на типовете превозни средства, които съответстват на данните от информационното досие и които, според своята категория, отговарят на изискванията на всички специални директиви, посочени в приложение II, глава Б от нея.
- 25 С тази единна процедура на типово одобрение държавите членки удостоверяват, че определен вид превозно средство отговаря на посочените технически условия, които по принцип имат за цел да гарантират, видно от член 4, параграф 2 и от член 15, параграф 1 от Директива 2003/37, безопасността на движението по пътищата, качеството на околната среда или безопасността на работното място.
- 26 Освен това в съответствие с принципа за цялостна хармонизация, на който се основава Директива 2003/37, член 7, параграф 1 във връзка с член 6, параграф 1 от нея налага на държавите членки да регистрират новите типово одобрени превозни средства, т.е. произведените в съответствие с одобрения тип превозно средство, и да разрешат тяхната продажба или да позволят те да бъдат пуснати в употреба само ако тези превозни средства са придружени от валиден сертификат за съответствие, изготвен от производителя на превозното

средство. Така от тези разпоредби при прочита им в светлината на член 3, параграф 4 и на член 4, параграф 3 от Директива 2003/37 е видно, че новите превозни средства, които са били предмет на типово одобрение ЕО в държава членка, могат да бъдат продавани и регистрирани в другите държави членки без каквато и да е формална проверка за изпълнението на техническите предписания.

- 27 Следователно процедурата за типово одобрение на ЕО, така както тя е предвидена от законодателя на Съюза, се основава на принципа на взаимното признаване на проверките за съответствие с предписанията, предвидени в Директива 2003/37, както и в специалните директиви, посочени в приложение II, глава Б от нея, които проверки се извършват от одобряващите органи в различните държави членки (вж. в този смисъл решение от 18 ноември 2010 г., Lahousse и Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, т. 27). Нейната цел е да се гарантира и улесни функционирането на вътрешния пазар, като същевременно се опазва безопасността на движението по пътищата, качеството на околната среда и безопасността на труда.
- 28 В този контекст следва да се посочи, на първо място, че държавата на производство на превозните средства е без значение за целите на прилагането на процедурата за типово одобрение на ЕО. Всъщност, както посочва генералният адвокат в точки 51—53 от своето заключение, задължението, което имат държавите членки, да регистрират новите типово одобрени превозни средства само ако са придружени от валиден сертификат за съответствие, което е предвидено в член 7, параграф 1 от Директива 2003/37, се прилага както по отношение на превозните средства, произведени на територията на Съюза, така и на произведените в трета държава, а след това внесени в Съюза.
- 29 На второ място, следва да се установи, че видно от редакцията на член 7, параграф 1, и на член 10, параграф 1 от Директива 2003/37, предвидените в тях предписания за регистрацията и за пускането в употреба на превозните средства се отнасят изрично само до „новите превозни средства“. Член 23, параграф 1, буква б) от тази директива предвижда, че по отношение на превозните средства, принадлежащи към категории Т1, Т2 и Т3, държавите членки прилагат посочената директива спрямо всички „нови превозни средства“, пуснати в употреба, считано от 1 юли 2009 г.
- 30 С оглед на нейните характеристики създадената с директивата система всъщност е предназначена, когато става въпрос за превозните средства, произведени на територията на Съюза, да се прилага за новите превозни средства. Следователно всички превозни средства, които като нови са попадали в приложното поле на Директива 2003/37 и са били пуснати в употреба в рамките на Съюза, са били обект на типово одобрение на ЕО.
- 31 Същевременно следва да се посочи, както прави това генералният адвокат в точка 66 от своето заключение, че въведената с Директива 2003/37 система има за цел да гарантира, че всички превозни средства, нови или употребявани, които принадлежат към определени категории и които се пускат за първи път на пазара на Съюза, считано от 1 юли 2009 г., що се отнася до превозните средства от категории Т1, Т2 и Т3, отговарят на техническите изисквания, предвидени от тази директива.
- 32 Това тълкуване се подкрепя от Регламент № 167/2013, който за разлика от Директива 2003/37 уточнява в член 3, точка 37, че „ново превозно средство“ означава „превозно средство, което никога не е било регистрирано или пускано в употреба“. Както обаче е видно от член 2, буква р) от Директива 2003/37, а също и от член 3, точка 40 от Регламент № 167/2013, това „пускане в употреба“ трябва да се разбира като първата употреба на превозно средство в Съюза.
- 33 Това тълкуване се потвърждава, от друга страна, от становището, изразено от Комисията в параграф 72 от нейното Ръководството за прилагане на Директива 2006/42/ЕО 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 L 157, 2006 г., стр. 24; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 53, стр. 120), в който тя посочва, че „[п]о принцип Директивата относно машините не се прилага за пускането на пазара на използвани машини или машини втора употреба“, като същевременно признава, че „[и]ма изключение от това общо правило“. Според Комисията „[д]ирективата 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]“.

- 34 Освен това, както подчертава по същество генералният адвокат в точки 68 и 69 от своето заключение, различно тълкуване, вследствие на което би се позволило на всяка държава членка да определя сама техническите изисквания, необходими за пускането в употреба и за регистрацията на превозните средства втора употреба, внасяни от трета страна, би било в противоречие с целта да се гарантира и улесни функционирането на вътрешния пазар, която преследват последователно Директива 74/150, Директива 2003/37, а понастоящем Регламент № 167/2013, тъй като предоставянето на такива правомощия на държавите членки би могло да създаде пречки пред търговията между тях.
- 35 Освен това тълкуване на разпоредбите на Директива 2003/37, различно от възприетото в точка 31 от настоящото съдебно решение, може да застраши сериозно осъществяването на целите, преследвани с тази директива, за опазване на безопасността на движението по пътищата, качеството на околната среда и безопасността на труда.
- 36 При тези обстоятелства следва да се приеме, че внесено превозно средство втора употреба от трета страна, което не е било предмет на типово одобрение ЕО и което е предназначено да бъде използвано за първи път в Съюза, е „ново превозно средство“ по смисъла на Директива 2003/37.
- 37 С оглед на предходните съображения на първия въпрос следва да се отговори, че Директива 2003/37 трябва да се тълкува в смисъл, че при първото пускане на пазара и при регистрацията в държава членка на употребявани трактори или на трактори втора употреба, внасяни от трета страна, трябва да бъдат изпълнени предвидените в тази директива технически изисквания.

### ***По втория въпрос***

- 38 С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 23, параграф 1, буква б) от Директива 2003/37 може да се тълкува в смисъл, че нейните разпоредби се прилагат по отношение на превозните средства от категориите Т1, Т2 и Т3, произвеждани след 1 юли 2009 г.
- 39 С оглед на отговора, даден на първия въпрос, и по-конкретно с оглед на точка 29 от настоящото съдебно решение, на втория въпрос следва да се отговори, че член 23, параграф 1, буква б) от Директива 2003/37 трябва да се тълкува в смисъл, че неговите разпоредби се прилагат по отношение на превозните средства втора употреба от категориите Т1, Т2 и Т3, внасяни в Съюза от трета страна, когато те се пускат за употреба за първи път в Съюза, считано от 1 юли 2009 г.



### По съдебните разноси

40 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноси. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

- 1) 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 първото пускане на пазара и регистрацията в държава членка на употребявани трактори или на трактори втора употреба, внасяни от трета страна, трябва да отговарят на предвидените в тази директива технически изисквания.
- 2) Член 23, параграф 1, буква б) от Директива 2003/37, изменена с Директива 2014/44, трябва да се тълкува в смисъл, че нейните разпоредби се прилагат по отношение на употребяваните превозни средства от категориите Т1, Т2 и Т3, внасяни в Съюза от трета страна, когато те се пускат за употреба за първи път в Европейския съюз, считано от 1 юли 2009 г.

Подписи