



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 15ης Ιουνίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή — Εσωτερική αγορά — Έγκριση ΕΚ τύπου — Οδηγία 2003/37/ΕΚ — Πεδίο εφαρμογής — Γεωργικοί ή δασικοί ελκυστήρες — Διάθεση στην αγορά και ταξινόμηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση μεταχειρισμένων οχημάτων που εισάγονται από τρίτη χώρα — Έννοιες “νέο όχημα” και “θέση σε λειτουργία”»

Στην υπόθεση C-513/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Lietuvos vyriausiosios administracinis teismas (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο της Λιθουανίας) με απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 25 Σεπτεμβρίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

«**Agrodetalė**» UAB,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. L. Da Cruz Vilaça, πρόεδρο τμήματος, M. Berger, A. Borg Barthet (εισηγητή), E. Levits και F. Biltgen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: M. Aleksejeva, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ’ ακροατηρίου συζητήσεως της 12ης Ιανουαρίου 2017,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η «Agrodetalė» UAB, εκπροσωπούμενη από τους O. Žilėnas και R. Černiauskas, advokatai,
- η Λιθουανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Šavelskis, K. Dieninis και D. Kriauciūnas,
- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις V. Ester Casas και A. Gavela Llopis,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη αρχικώς από την R. Dobilaitė και τον D. Kukovec, στη συνέχεια από τις A. Steiblytė και A. C. Becker,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 8ης Φεβρουαρίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η λιθουανική.

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία της οδηγίας 2003/37/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκούμενων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενότητων των οχημάτων αυτών και για την κατάργηση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ (ΕΕ 2003, L 171, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2014/44/ΕΕ της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2014 (ΕΕ 2014, L 82, σ. 20) (στο εξής: οδηγία 2003/37).
- 2 Η εν λόγω αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της «Agrodetalē» UAB και της Vilniaus miesto savivaldybės administracija (διοικήσεως του Δήμου του Βίλνιους, Λιθουανία, στο εξής: δημοτική αρχή του Βίλνιους), λόγω της απορρίψεως από την εν λόγω αρχή της αιτήσεως της Agrodetalē να καταχωρισθούν στο εθνικό μητρώο των γεωργικών ελκυστήρων, των αυτοκινούμενων γεωργικών μηχανημάτων και των ρυμουλκούμενων τους μεταχειρισμένοι ελκυστήρες που είχαν εισαχθεί από τη Λευκορωσία.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Η αιτιολογική σκέψη 4 της οδηγίας 2003/37 είχε ως εξής:

«Δεδομένου ότι η παρούσα οδηγία βασίζεται στην αρχή της πλήρους εναρμόνισης, θα πρέπει να ορισθεί επαρκής προθεσμία πριν να καταστεί υποχρεωτική η έγκριση ΕΚ τύπου, έτσι ώστε να δοθεί στους κατασκευαστές των εν λόγω οχημάτων η δυνατότητα να προσαρμοσθούν στις νέες εναρμονισμένες διαδικασίες.»

- 4 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στην έγκριση τύπου οχημάτων, είτε αυτά κατασκευάζονται σε ένα είτε σε περισσότερα στάδια. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα οχήματα που ορίζονται στο άρθρο 2, στοιχείο δ), με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα όχι μικρότερη από 6 km/h.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης στην έγκριση ΕΚ τύπου συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενότητων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στα εν λόγω οχήματα.»

- 5 Το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας όριζε:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- α) “έγκριση ΕΚ τύπου”: η διαδικασία με την οποία ένα κράτος μέλος πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής ενότητας πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Όταν αφορά τα συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές ενότητες, η έγκριση ΕΚ τύπου μπορεί επίσης να αποκαλείται “έγκριση ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου”.

[...]

- δ) “όχημα”: κάθε ελκυστήρας, ρυμουλκούμενο, εναλλάξιμο ρυμουλκούμενο μηχάνημα, ημιτελές, πλήρες ή ολοκληρωμένο που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη γεωργία ή στη δασοκομία.

- ε) “κατηγορία οχήματος”: σύνολο οχημάτων που διαθέτουν τα ίδια χαρακτηριστικά σχεδιασμού·
- στ) “τύπος οχήματος”: τα οχήματα μιας συγκεκριμένης κατηγορίας, όμοια ως προς τα βασικά γνωρίσματα που παρατίθενται στο παράρτημα II κεφάλαιο A. Ένας τύπος οχήματος είναι δυνατόν να περιλαμβάνει τις διάφορες παραλλαγές και εκδόσεις οχήματος που αναφέρονται στο παράρτημα II κεφάλαιο A·

[...]

- ιζ) “θέση σε λειτουργία”: η πρώτη χρήση ενός οχήματος εντός της Κοινότητας, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του, για το οποίο δεν απαιτείται, πριν από την πρώτη χρήση, εγκατάσταση και ρύθμιση από τον κατασκευαστή ή από τρίτο άτομο που ορίζεται από αυτόν. Η ημερομηνία ταξινόμησης ή πρώτης διάθεσης στην αγορά θεωρείται ως ημερομηνία θέσης σε λειτουργία·

[...]

- κστ) “πιστοποιητικό συμμόρφωσης”: το έγγραφο που περιγράφεται στο παράρτημα III και το οποίο χορηγεί ο κατασκευαστής για να πιστοποιήσει ότι συγκεκριμένο όχημα, το οποίο έχει λάβει έγκριση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, τηρεί όλες τις εφαρμοζόμενες κανονιστικές πράξεις τη στιγμή της παραγωγής του, και στο οποίο δηλώνεται ότι το όχημα δύναται να ταξινομηθεί ή να τεθεί σε λειτουργία σε όλα τα κράτη μέλη χωρίς πρόσθετους ελέγχους.»

6 Κατά το άρθρο 3 της οδηγίας 2003/37:

«1. Η αίτηση έγκρισης ΕΚ τύπου ενός οχήματος υποβάλλεται από τον κατασκευαστή στην αρμόδια σε θέματα έγκρισης ΕΚ τύπου αρχή ενός κράτους μέλους. Συνοδεύεται από τον φάκελο κατασκευαστή που περιέχει τις απαιτούμενες πληροφορίες που ορίζονται στο παράρτημα I.

[...]

4. Οι αιτήσεις που αφορούν έγκριση ΕΚ τύπου ενός τύπου οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής ενότητας υποβάλλονται σε ένα και μόνο κράτος μέλος. Για κάθε προς έγκριση ΕΚ τύπο, υποβάλλεται ιδιαίτερη αίτηση.»

7 Το άρθρο 4, παράγραφοι 1 έως 3, της οδηγίας αυτής όριζε τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη χορηγούν:

- α) την έγκριση ΕΚ τύπου, στους τύπους οχημάτων που συμμορφώνονται με τα στοιχεία του φακέλου κατασκευαστή και πληρούν, ανάλογα με την κατηγορία τους, τις τεχνικές απαιτήσεις όλων των επιμέρους οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα II κεφάλαιο B,

[...]

2. Εάν κάποιο κράτος μέλος κρίνει ότι ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική ενότητα πληρούσα τις διατάξεις της παραγράφου 1, συνιστά παρ’ όλα αυτά σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, την ποιότητα του περιβάλλοντος ή την ασφάλεια κατά την εργασία, μπορεί να αρνείται την έκδοση έγκρισης ΕΚ τύπου. Ενημερώνει αμέσως όλα τα κράτη μέλη και την Επιτροπή σχετικά, δηλώνοντας τους λόγους στους οποίους βασίζεται η απόφασή του.

3. Η αρμόδια σε θέματα έγκρισης ΕΚ τύπου αρχή κάθε κράτους μέλους αποστέλλει εντός ενός μηνός στις ομολόγους της στα άλλα κράτη μέλη αντίγραφο του δελτίου έγκρισης ΕΚ τύπου, συνοδευόμενο από τα προσαρτήματα που περιγράφονται στο κεφάλαιο Γ του παραρτήματος II, για κάθε τύπο οχήματος για τον οποίο έχουν χορηγήσει, απορρίψει ή ανακαλέσει μια έγκριση ΕΚ τύπου.»

8 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας προέβλεπε:

«Υπό την ιδιότητα του κατόχου ενός δελτίου έγκρισης ΕΚ τύπου, ο κατασκευαστής καταρτίζει πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

Το πιστοποιητικό αυτό, υπόδειγμα του οποίου παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ, συνοδεύει κάθε όχημα, πλήρες ή ημιτελές, που έχει κατασκευασθεί σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.»

9 Κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας:

Κάθε κράτος μέλος ταξινομεί τα νέα οχήματα στα οποία χορηγήθηκε έγκριση τύπου, επιτρέπει την πώληση τους ή τη θέση τους σε λειτουργία για λόγους που σχετίζονται με την κατασκευή ή τη λειτουργία τους, μόνο εφόσον τα οχήματα αυτά συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.»

10 Το άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 2003/37 όριζε:

«Στην περίπτωση οχημάτων τέλους σειράς, τα κράτη μέλη δύνανται, κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή, εντός των ποσοτικών ορίων που ορίζονται στο παράρτημα V τμήμα Β και κατά τη διάρκεια της περιορισμένης περιόδου που προβλέπεται στο τρίτο εδάφιο, να ταξινομήσουν και να επιτρέψουν την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία νέων οχημάτων σύμφωνα με τύπο οχήματος ή έγκριση του οποίου δεν είναι πλέον έγκυρη.»

11 Κατά το άρθρο 15, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής:

«Εάν κάποιο κράτος μέλος διαπιστώσει ότι οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές ενότητες συγκεκριμένου τύπου ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή την ασφάλεια κατά την εργασία ή για την ποιότητα του περιβάλλοντος, μολονότι συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν επαρκή σήμανση, τότε το εν λόγω κράτος μπορεί, για χρονικό διάστημα το πολύ έξι μηνών, να αρνηθεί την ταξινόμηση των οχημάτων αυτών ή να απαγορεύσει την πώληση ή τη θέση τέτοιων οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών ενοτήτων σε λειτουργία στο έδαφός του.»

12 Το άρθρο 23, παράγραφος 1, της οδηγίας 2003/37 προέβλεπε:

«Για οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες T1, T2 και T3 τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία:

α) σε νέους τύπους οχημάτων από την 1η Ιουλίου 2005·

β) σε όλα τα νέα οχήματα που έχουν τεθεί σε λειτουργία από την 1η Ιουλίου 2009.»

13 Το άρθρο 76 του κανονισμού (ΕΕ) 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ 2013, L 60, σ. 1), κατήργησε την οδηγία 2003/37 από την 1η Ιανουαρίου 2016.

Το λιθουανικό δίκαιο

14 Το άρθρο 1 της *žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396* (αποφάσεως 3D-396 του Υπουργού Γεωργίας), της 1ης Ιουλίου 2014, προσέθεσε στους κανόνες ταξινόμησης ελκυστήρων, αυτοκινούμενων γεωργικών μηχανημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, που είχαν εγκριθεί με την *žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų*

priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ (απόφαση 3D-384 του Υπουργού Γεωργίας, σχετικά με την έγκριση των κανόνων ταξινομήσεως ελκυστήρων, αυτοκινούμενων γεωργικών μηχανημάτων και των ρυμουλκούμενων τους), της 2ας Οκτωβρίου 2006, το σημείο 19bis, το οποίο έχει ως εξής:

«Οι μεταχειρισμένοι τροχοφόροι γεωργικοί ελκυστήρες οι οποίοι έχουν κατασκευαστεί σε χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά την 1η Ιουλίου 2009 και δεν έχουν ταξινομηθεί σε κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ταξινομούνται βάσει των εν λόγω κανόνων αν κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της [οδηγίας 2003/37].»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 15 Την 1η Ιουλίου και την 8η Οκτωβρίου 2014, η εταιρία Agrodetalė υπέβαλε στη δημοτική αρχή του Βίλνιους αιτήσεις για να καταχωρισθούν στο εθνικό μητρώο των ελκυστήρων, των αυτοκινούμενων γεωργικών μηχανημάτων και των ρυμουλκούμενων τους μεταχειρισμένοι ελκυστήρες που είχαν κατασκευαστεί στη Λευκορωσία μετά την 1η Ιουλίου 2009.
- 16 Με αποφάσεις της 4ης Ιουλίου και της 13ης Οκτωβρίου 2014, η δημοτική αρχή του Βίλνιους απέρριψε τις αιτήσεις της Agrodetalė, επειδή η εταιρία αυτή δεν είχε προσκομίσει έγγραφα που να πιστοποιούν ότι οι εν λόγω ελκυστήρες πληρούσαν τις απαιτήσεις του σημείου 19bis των κανόνων ταξινομήσεως ελκυστήρων, αυτοκινούμενων γεωργικών μηχανημάτων και των ρυμουλκούμενων τους της αποφάσεως 3D-396, όπως το άρθρο αυτό εισήχθη με το άρθρο 1 της αποφάσεως 3D-396.
- 17 Επιληφθέν προσφυγής της Agrodetalė για την ακύρωση των εν λόγω αποφάσεων, το Vilniaus apygardos administracinis teismas (περιφερειακό διοικητικό πρωτοδικείο του Βίλνιους, Λιθουανία), με διάταξη της 17ης Φεβρουαρίου 2015, ανέστειλε τη διαδικασία και παρέπεμψε στο Lietuvos vyriausybės administracinis teismas (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο της Λιθουανίας) προκειμένου να εξετάσει κατά πόσον το σημείο 19 bis των εν λόγω κανόνων ταξινομήσεως ελκυστήρων, αυτοκινούμενων γεωργικών μηχανημάτων και των ρυμουλκούμενων τους συνάδει με διάφορους υπέρτερης νομικής ισχύος κανόνες του εθνικού δικαίου.
- 18 Κατά το Vilniaus apygardos administracinis teismas (περιφερειακό διοικητικό πρωτοδικείο του Βίλνιους), οι τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται από την οδηγία 2003/37 έχουν εφαρμογή μόνο στην ταξινόμηση νέων οχημάτων πριν αυτά τεθούν σε λειτουργία.
- 19 Το Žemės ūkio ministerija (Υπουργείο Γεωργίας, Λιθουανία) υποστηρίζει, αντιθέτως, ότι οι απαιτήσεις της οδηγίας 2003/37 έχουν εφαρμογή σε όλους τους ελκυστήρες που κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2009, είτε πρόκειται για καινούριους είτε για μεταχειρισμένους, ανεξαρτήτως του τύπου κατασκευής τους.
- 20 Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες όσον αφορά την ερμηνεία αυτή των διατάξεων της οδηγίας 2003/37. Επιπλέον, θεωρεί ότι δεν προκύπτει σαφώς από το άρθρο 23, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας αυτής εάν οι διατάξεις της εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα κατηγορίας T1, T2 και T3 από την 1η Ιουλίου 2009 ή μόνο σε αυτά που έχουν κατασκευαστεί κατόπιν της ημερομηνίας αυτής.
- 21 Εκτιμώντας ότι η εκκρεμής ενώπιόν του διαφορά εγείρει ζητήματα ερμηνείας και εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, το Lietuvos vyriausybės administracinis teismas (Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο της Λιθουανίας) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν οι διατάξεις της [οδηγίας 2003/37] εφαρμογή όσον αφορά τη θέση στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων που έχουν κατασκευαστεί εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή μπορούν τα κράτη μέλη να ρυθμίζουν με ειδικές εθνικές

διατάξεις την ταξινόμηση τέτοιων οχημάτων σε κράτος μέλος και να θέτουν τις προϋποθέσεις που έχουν εφαρμογή επί των εν λόγω ταξινομήσεων (για παράδειγμα, την υποχρέωση συμμορφώσεως προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/37);

- 2) Μπορεί το άρθρο 23, παράγραφος 1, στοιχείο β', σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο ιζ', της [οδηγίας 2003/37] να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ορίζει ότι οι διατάξεις της εν λόγω οδηγίας έχουν εφαρμογή επί των [οχημάτων] που ανήκουν στις κατηγορίες T1, T2 και T3 και κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2009;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 22 Με το πρώτο του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, εάν η οδηγία 2003/37 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η διάθεση στην αγορά και η ταξινόμηση, σε κράτος μέλος, των μεταχειρισμένων οχημάτων που εισάγονται σε αυτό από τρίτη χώρα υπόκεινται στην τήρηση των τεχνικών απαιτήσεων που προβλέπονται από την οδηγία αυτή.
- 23 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι η οδηγία 2003/37 προβλέπει ομοιόμορφη διαδικασία έγκρισης τύπου για τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της και βασίζεται, όπως προκύπτει από την αιτιολογική της σκέψη 4, στην αρχή της πλήρους εναρμονίσεως.
- 24 Συγκεκριμένα, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη πρέπει να χορηγούν έγκριση ΕΚ τύπου για τους τύπους των οχημάτων που πληρούν, ανά κατηγορία, τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται από τις επιμέρους οδηγίες που παρατίθενται στο παράρτημα II, κεφάλαιο Β, αυτής.
- 25 Με αυτήν την ομοιόμορφη διαδικασία εγκρίσεως τύπου, τα κράτη μέλη πιστοποιούν ότι ένας τύπος οχήματος πληροί τις εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις, οι οποίες κατ' ουσίαν σκοπούν να διασφαλίσουν, όπως προκύπτει από το άρθρο 4, παράγραφος 2, και το άρθρο 15, παράγραφος 1, της οδηγίας 2003/37, την οδική ασφάλεια, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την ασφάλεια στην εργασία.
- 26 Επιπλέον, σύμφωνα με την αρχή της πλήρους εναρμονίσεως στην οποία στηρίζεται η οδηγία 2003/37, το άρθρο 7, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, επιβάλλει στα κράτη μέλη να ταξινομήσουν τα νέα οχήματα για τα οποία χορηγήθηκε έγκριση τύπου, ήτοι κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τον τύπο του οχήματος στο οποίο χορηγείται έγκριση τύπου, και να επιτρέπουν την πώλησή τους ή τη θέση σε λειτουργία, εφόσον τα οχήματα αυτά συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως εκδοθέν από τον κατασκευαστή του οχήματος. Προκύπτει συνεπώς από τις διατάξεις αυτές, ερμηνευόμενες υπό το πρίσμα του άρθρου 3, παράγραφος 4, και του άρθρου 4, παράγραφος 3, της οδηγίας 2003/37, ότι τα νέα οχήματα για τα οποία χορηγήθηκε έγκριση ΕΚ τύπου σε κράτος μέλος μπορούν να διατεθούν στο εμπόριο και να ταξινομηθούν σε άλλα κράτη μέλη χωρίς καμία άλλη τυπική διαδικασία ελέγχου σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές.
- 27 Η διαδικασία χορηγήσεως εγκρίσεως ΕΚ τύπου, όπως προβλέπεται από τον νομοθέτη της Ένωσης, βασίζεται συνεπώς στην αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισεως των ελέγχων περί της συμμορφώσεως με τις προδιαγραφές που καθορίζονται από την οδηγία 2003/37, καθώς και από τις επί μέρους οδηγίες που παρατίθενται στο παράρτημα II, κεφάλαιο Β, αυτής, τους οποίους διενεργούν οι αρχές των διαφόρων κρατών μελών που χορηγούν την έγκριση τύπου (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 18ης Νοεμβρίου 2010, Lahousse και Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, σκέψη 27). Σκοπός της διαδικασίας αυτής είναι να διασφαλίσει και να προωθήσει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, διαφυλάσσοντας συγχρόνως την οδική ασφάλεια, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την ασφάλεια στην εργασία.

- 28 Στο πλαίσιο αυτό, επισημαίνεται ότι, πρώτον, η χώρα κατασκευής των οχημάτων δεν ασκεί επιρροή για τους σκοπούς της εφαρμογής της διαδικασίας εγκρίσεως ΕΚ τύπου. Συγκεκριμένα, όπως ανέφερε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 51 έως 53 των προτάσεών του, η υποχρέωση που επιβάλλεται στα κράτη μέλη να ταξινομήσουν τα οχήματα στα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως, η οποία τίθεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2003/37, εφαρμόζεται τόσο στα οχήματα που κατασκευάζονται στο έδαφος της Ένωσης όσο και σε αυτά που παράγονται σε τρίτη χώρα και εν συνεχεία εισάγονται στην Ένωση.
- 29 Δεύτερον, διαπιστώνεται ότι, ασφαλώς, όπως προκύπτει από το γράμμα του άρθρου 7, παράγραφος 1, και του άρθρου 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 2003/37, οι απαιτήσεις που προβλέπουν τα άρθρα αυτά σχετικά με την ταξινόμηση και τη θέση σε λειτουργία των οχημάτων αφορούν ρητώς μόνον τα «νέα οχήματα». Το άρθρο 23, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας αυτής ορίζει εξάλλου ότι, για τα οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες T1, T2 και T3, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εν λόγω οδηγία σε όλα τα «νέα οχήματα» που έχουν τεθεί σε λειτουργία από την 1η Ιουλίου 2009.
- 30 Το σύστημα που καθιερώνει η οδηγία, με βάση τα χαρακτηριστικά του, πρέπει να εφαρμόζεται, όσον αφορά τα οχήματα που κατασκευάζονται στο έδαφος της Ένωσης, σε όλα τα νέα οχήματα. Όλα τα οχήματα που, ως νέα, ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/37 και τέθηκαν σε λειτουργία εντός της Ένωσης έλαβαν συνεπώς έγκριση ΕΚ τύπου.
- 31 Εντούτοις, επισημαίνεται ότι, όπως ανέφερε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 66 των προτάσεών του, το σύστημα που καθιερώνεται από την οδηγία 2003/37 έχει ως σκοπό να διασφαλίσει ότι όλα τα οχήματα, νέα ή μεταχειρισμένα, που ανήκουν σε συγκεκριμένες κατηγορίες και διατίθενται για πρώτη φορά στην αγορά της Ένωσης από την 1η Ιουλίου 2009, καθόσον πρόκειται για οχήματα κατηγορίας T1, T2 και T3, πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπει η οδηγία αυτή.
- 32 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τον κανονισμό 167/2013 ο οποίος, σε αντίθεση με την οδηγία 2003/37, διευκρινίζει στο άρθρο του 3, σημείο 37, ότι ως «νέο όχημα» πρέπει να νοείται το «όχημα το οποίο δεν έχει ταξινομηθεί ποτέ κατά το παρελθόν, ή δεν έχει τεθεί σε κυκλοφορία». Τόσο από το άρθρο 2, στοιχείο ιζ', της οδηγίας 2003/37 όσο και από το άρθρο 3, σημείο 40, του κανονισμού 167/2013 προκύπτει ότι ως «θέση σε λειτουργία» πρέπει να νοείται η πρώτη χρήση ενός οχήματος εντός της Ένωσης.
- 33 Η εν λόγω ερμηνεία επιβεβαιώνεται, εξάλλου, από τη θέση που εξέφρασε η Επιτροπή στην παράγραφο 72 του Οδηγού για την εφαρμογή της οδηγίας 2006/42/ΕΚ για τα μηχανήματα [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ (ΕΕ 2006, L 157, σ. 24)], στον οποίο αναφέρει ότι «[γ]ενικά, η οδηγία για τα μηχανήματα δεν εφαρμόζεται στη διάθεση χρησιμοποιημένων ή μεταχειρισμένων μηχανημάτων στην αγορά», ενώ αναγνωρίζει ότι υπάρχει «μια εξαίρεση σε αυτόν τον γενικό κανόνα». Κατά την Επιτροπή, «[η] οδηγία για τα μηχανήματα ισχύει για χρησιμοποιημένα ή μεταχειρισμένα μηχανήματα τα οποία διατέθηκαν για πρώτη φορά με στόχο τη διανομή ή τη χρήση τους εκτός της [Ένωσης], στην περίπτωση που εν συνεχεία διατίθενται στην αγορά ή αρχίζουν να χρησιμοποιούνται για πρώτη φορά στην [Ένωση]».
- 34 Επίσης, όπως υπογράμμισε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 68 και 69 των προτάσεών του, διαφορετική ερμηνεία που θα είχε ως αποτέλεσμα να επιτρέψει σε κάθε κράτος μέλος να καθορίσει μόνο του τις τεχνικές απαιτήσεις για τη θέση σε λειτουργία και την ταξινόμηση των μεταχειρισμένων οχημάτων που εισάγονται από τρίτες χώρες θα ερχόταν σε αντίθεση με τον σκοπό της κατοχυρώσεως και της προωθήσεως της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, τον οποίο επιδιώκουν, διαδοχικά, η οδηγία 74/150, η οδηγία 2003/37 και, πλέον, ο κανονισμός 167/2013, στο μέτρο που οι αρμοδιότητες που διαθέτουν τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να προκαλέσουν δυσχέρειες στις μεταξύ τους εμπορικές συναλλαγές.

- 35 Επιπλέον, ερμηνεία των διατάξεων της οδηγίας 2003/37 διαφορετική από αυτήν που προκύπτει από τη σκέψη 31 της παρούσας αποφάσεως θα διακύβευε την επίτευξη των σκοπών της οδηγίας αυτής, με τους οποίους επιδιώκεται η κατοχύρωση της οδικής ασφάλειας, της ποιότητας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας στην εργασία.
- 36 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να θεωρείται ότι μεταχειρισμένο όχημα που εισάγεται από τρίτη χώρα και το οποίο δεν έχει λάβει έγκριση ΕΚ τύπου και προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για πρώτη φορά εντός της Ένωσης είναι «νέο όχημα» κατά την έννοια της οδηγίας 2003/37.
- 37 Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω εκτιμήσεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η οδηγία 2003/37 έχει την έννοια ότι η πρώτη διάθεση στην αγορά και η ταξινόμηση, σε κράτος μέλος, των μεταχειρισμένων ελκυστήρων που εισάγονται σε αυτό από τρίτη χώρα υπόκεινται στην τήρηση των τεχνικών απαιτήσεων που προβλέπονται από την οδηγία αυτή.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 38 Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, εάν το άρθρο 23, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας 2003/37 έχει την έννοια ότι οι διατάξεις της οδηγίας αυτής εφαρμόζονται στα οχήματα κατηγορίας T1, T2 και T3 που κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2009.
- 39 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, και ειδικότερα στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 23, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας 2003/37 έχει την έννοια ότι οι διατάξεις της οδηγίας αυτής εφαρμόζονται στα μεταχειρισμένα οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες T1, T2 και T3 και εισάγονται στην Ένωση από τρίτη χώρα, εφόσον τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά από την 1η Ιουλίου 2009.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 40 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόμπου που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Η οδηγία 2003/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκούμενων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενοτήτων των οχημάτων αυτών και για την κατάργηση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2014/44/ΕΕ της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2014, έχει την έννοια ότι η πρώτη διάθεση στην αγορά και η ταξινόμηση, σε κράτος μέλος, των μεταχειρισμένων ελκυστήρων που εισάγονται σε αυτό από τρίτη χώρα υπόκεινται στην τήρηση των τεχνικών απαιτήσεων που προβλέπονται από την οδηγία αυτή.
- 2) Το άρθρο 23, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας 2003/37, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2014/44, έχει την έννοια ότι οι διατάξεις της οδηγίας αυτής εφαρμόζονται στα μεταχειρισμένα οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες T1, T2 και T3 και εισάγονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τρίτη χώρα, εφόσον τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά από την 1η Ιουλίου 2009.

(υπογραφές)