



Határozatok Tára

YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2017. február 8.¹

C-513/15. sz. ügy

**„Agrodetalé” UAB
kontra
Vilniaus miesto savivaldybės administracija**

(a Lietuvos vyriausiosios administracinės teismas [litván legfelsőbb közigazgatási bíróság] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal — Belső piac — Mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok — 2003/37/EK irányelv — Hatály — Az Unión kívül gyártott használt járművek forgalomba hozatala és nyilvántartásba vétele az Európai Unióban — A tagállamok lehetősége e járművek nyilvántartásba vételének szabályozására — 2009. július 1-jétől forgalomba helyezett új járművek — Az »új jármű« és a »forgalomba helyezés« fogalma”

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2014. március 18-i 2014/44/EU bizottsági irányelvvel² módosított, a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető vonatott munkagépeinek, beleértve ezek rendszereit is, továbbá alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjövahagyásáról, valamint a 74/150/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2003. május 26-i 2003/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv³ értelmezésére vonatkozik.

2. E kérelmet egy az „Agrodetalé” UAB és a Vilniaus miesto savivaldybės administracija (Vilnius város önkormányzati hivatala Litvánia, a továbbiakban: vilniusi önkormányzat) között azzal kapcsolatban folyó jogvitában terjesztették elő, hogy az utóbbi megtagadta a Fehéroroszországból importált használt traktoroknak, az önjáró és mezőgazdasági gépeknek, valamint azok pótkocsijainak nemzeti nyilvántartásba vételét.

3. A kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdések lényegében arra vonatkoznak, hogy e harmadik országból az Európai Unióba importált használt járműveknek meg kell-e felelniük a 2003/37 irányelvben hivatkozott harmonizált műszaki követelményeknek ahhoz, hogy valamely tagállamban nyilvántartásba vegyék őket.

4. A jelen indítványban azt állítom, hogy a 2003/37 irányelvet úgy kell értelmezni, hogy ahhoz, hogy valamely tagállamban nyilvántartásba lehessen őket venni, az oda harmadik országból importált, az ezen irányelv hatálya alá eső kategóriákba tartozó használt járműveknek az Unióban történő első forgalomba helyezésük előtt meg kell felelniük az említett irányelv által előírt műszaki követelményeknek, amennyiben az első forgalomba helyezésre 2009. július 1-jét követően kerül sor.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — HL 2014. L 82., 20. o.

3 — HL 2003. L 171., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 31. kötet, 311. o.; a továbbiakban: 2003/37 irányelv.

I – Jogi háttér

A – Az uniós jog

5. Amint azt a kerekes mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok típusjövahagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1974. március 4-i 74/150 irányelv⁴ első preambulumbekkezdése is tanúsítja, az uniós jogalkotó abból a megállapításból indult ki, amely szerint „a traktoroknak minden tagállamban meg kell felelniük bizonyos kötelező műszaki előírásoknak; [...] ezen előírások minden tagállamban különbözőek, [...] ez akadályozza az áruk szabad mozgását az Európai Gazdasági Közösségen belül”.

6. E megállapítás alapján a jogalkotó úgy ítélte meg, amint az kitűnik az irányelv második preambulumbekkezdéséből, hogy „a közös piac létrehozatala és sűrlődásmentes működése érdekében ezen akadályok számát csökkenteni lehet, valamint azokat ki lehet küszöbölni, ha mindegyik tagállam elfogadja ugyanazon előírásokat jelenlegi jogszabályai kiegészítéseként, vagy azok helyett”.

7. A 74/150 irányelv harmadik preambulumbekkezdésében az uniós jogalkotó kimondja, hogy „ezen irányelv előírásai a fűvott gumiabronccsal felszerelt azon traktorokra vonatkoznak, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 6 és 25 km/h között van [és] ezen előírások a járművek tervezésére vonatkozóan azt a fő célt követik, hogy lehetővé tegyék a biztonságos közúti közlekedést és munkavégzést”.

8. Miután a 74/150 irányelv negyedik preambulumbekkezdésében rámutatott, hogy „a vonatkozó műszaki előírások megtartását a kialakult gyakorlat szerint a tagállamok a járművek kereskedelmi forgalomba hozatala előtt ellenőrzik [és] ezen ellenőrzés a traktortípusokra is kiterjed”, az uniós jogalkotó ezen irányelv hatodik preambulumbekkezdésében úgy ítélte meg, hogy „a [harmonizált műszaki követelmények] megtartásának ellenőrzése, valamint más tagállamok által végrehajtott ellenőrzések valamennyi tagállam által történő elismerése közösségi szinten egységes típusjövahagyási eljárás bevezetését igényli minden traktortípus tekintetében”.

9. A 74/150 irányelv hetedik preambulumbekkezdése szerint „ezen eljárás valamennyi tagállam számára lehetővé kell, hogy tegye annak megállapítását, hogy valamely traktortípust alávették-e a külön egyedi irányelvekben megállapított, és a típusbizonyítványban feltüntetett vizsgálatoknak; [...] ezáltal lehetővé kell tenni a gyártónak, hogy minden olyan traktor számára megfelelősegi tanúsítványt állítson ki, amely a jövahagyott típusnak megfelel; [...] az e tanúsítvánnyal ellátott traktort valamennyi tagállamban úgy kell tekinteni, mint amely a tagállami jogszabályoknak megfelel”.

10. A 74/150 irányelvet 2005. július 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte a 2003/37 irányelv.⁵

11. A 2003/37 irányelv (4) preambulumbekkezdése a következőket mondja ki:

„(4) Mivel ez az irányelv teljes harmonizációt ír elő, az EK-típusjövahagyás kötelezővé válását megelőző időszaknak elég hosszúnak kell lennie ahhoz, hogy e járművek gyártói átálljanak a harmonizált eljárásokra.”

12. Ezen irányelv 1. cikke szerint:

„(1) Ezt az irányelvet a járművek típusjövahagyására kell alkalmazni, függetlenül attól, hogy a járműveket egy vagy több szakaszban gyártják. Ezt az irányelvet azokra a 2. cikk d) pontjában meghatározott járművekre kell alkalmazni, amelyek legnagyobb tervezési sebessége legalább 6 km/h.

4 — HL 1974. L 84., 10. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 2. kötet, 68. o.

5 — Lásd a 2003/37 irányelv 24. cikkének (1) bekezdését.

Ezt az irányelvet azoknak a rendszereknek, alkatrészeknek és önálló műszaki egységeknek az EK-típusjóváahagyására is alkalmazni kell, amelyeket e járművekben akarnak felhasználni.

(2) Ezt az irányelvet nem kell alkalmazni:

a) az egyes járművek jóváahagyására;

Ez az eljárás azonban alkalmazható olyan járműkategóriákra, amelyek ezen irányelv hatálya alá tartoznak, és amelyekkel kapcsolatban kötelező az EK-típusjóváahagyás;

b) azokra a munkagépekre, amelyeket kifejezetten erdészeti felhasználásra terveztek, például az ISO 6814:2000 szabványban meghatározott rönkvontató csörlők és szállítók;

c) azokra az erdészeti munkagépekre, amelyeket az ISO 6165:2001 szabvány szerint a földmunkagépek alvázára szereltek fel;

d) azokra a cserélhető munkagépekre, amelyek teljesen felemelt állásban vannak, amikor a közúti forgalomban használják azokat a járműveket, amelyekre ezeket felszerelték.”

13. Az említett irányelv 2. cikke a következőket írja elő:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

a) »EK-típusjóváahagyás«: az az eljárás, amelynek során egy tagállam igazolja, hogy a jármű típusa, rendszere, alkatrésze vagy önálló műszaki egysége [helyesen: valamely típusú jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység] teljesíti ezen irányelv megfelelő műszaki követelményeit; a rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek EK-típusjóváahagyását »EK-alkatrész-típusjóváahagyásként« is lehet említeni;

[...]

c) »az egyes járművek jóváahagyása«: az az eljárás, amelynek során egy tagállam igazolja, hogy az egyedileg jóváahagyott jármű megfelel a nemzeti követelményeknek;

d) »jármű«: a mezőgazdaságban vagy erdészetben felhasználandó traktor, pótkocsi vagy cserélhető vontatott munkagép, függetlenül attól, hogy az teljes, befejezetlen vagy befejezett jármű;

e) »járműkategória«: azoknak a járműveknek az összessége, amelyek azonos tervezési jellemzőkkel rendelkeznek;

f) »járműtípus«: egy meghatározott kategória járművei, amelyek a II. melléklet A. fejezetében említett alapvető jellemzők tekintetében nem különböznek egymástól; egy járműtípusnak a II. melléklet A. fejezetében meghatározottak szerint különböző változatai és kivitelei lehetnek;

[...]

p) »gyártó«: az a természetes vagy jogi személy, aki az EK jóváahagyó hatósággal szemben felelős a típusjóváahagyási eljárás minden kérdéséért és a gyártásmegfelelés biztosításáért, függetlenül attól, hogy az adott személy közvetlenül részt vesz-e a jármű, a rendszer, az alkatrész vagy az önálló műszaki egység valamennyi gyártási szakaszában; gyártónak tekintik a következőket is:

i. minden olyan természetes vagy jogi személy, aki saját használatára tervez, tervezett, gyárt vagy gyártott járművet, rendszert, alkatrészt vagy önálló műszaki egységet;

ii. minden olyan természetes vagy jogi személy, aki felelős ezen irányelv követelményei teljesítésének biztosításáért abban az időpontban, amikor a járművet, a rendszert, az alkatrészt vagy önálló műszaki egységet forgalomba hozzák, vagy üzembe helyezik;

[...]

- q) »forgalomba helyezés«: azoknak a járműveknek a rendeltetés szerinti első felhasználása a Közösségen belül, amelyeket az első felhasználás előtt a gyártónak vagy az általa kijelölt harmadik félnek nem kell összeszerelnie vagy beállítania; a nyilvántartásba vétel vagy az első forgalomba hozatal időpontját a forgalomba helyezés időpontjának kell tekinteni;
- z) »megfelelőségi igazolás«: a III. mellékletben meghatározott okmány, amelyet a gyártó nyújt be annak igazolása érdekében, hogy egy ezen irányelvnek megfelelően jóváhagyott jármű a gyártása időpontjában megfelel az összes alkalmazandó szabályozási eszköz követelményeinek, továbbá megállapítja, hogy a járművet további kiegészítő ellenőrzés nélkül nyilvántartásba lehet venni vagy forgalomba lehet helyezni valamennyi tagállamban.”

14. A 2003/37 irányelv 3. cikke szerint:

„(1) A gyártó a jármű EK-típusjóváahagyása iránt kérelmet nyújt be a tagállam jóváhagyó hatóságához [helyesen: a tagállam EK-jóváhagyó hatóságához]. A kérelemhez mellékelni kell az I. mellékletben előírt adatokat tartalmazó adatközlő mappát.

[...]

(4) Egy járműtípus, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység EK-típusjóváahagyási kérelmét csak egy tagállamban lehet benyújtani. Minden jóváhagyandó típusra külön kérelmet kell benyújtani.”

15. Ezen irányelv 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Valamennyi tagállam megadja:

- a) az EK-típusjóváahagyást azokra a járműtípusokra, amelyek megfelelnek az adatközlő mappa adatainak, és amelyek a saját kategóriájuknak megfelelően teljesítik az összes, a II. melléklet B. fejezetében meghatározott külön irányelv [helyesen: különös irányelvek] műszaki követelményeit;

[...]

(3) Minden olyan járműtípussal kapcsolatban, amelyre megadták, megtagadták, vagy visszavonták a típusjóváahagyást, az adott tagállam jóváhagyó hatósága egy hónapon belül a II. melléklet C. fejezetében felsorolt mellékletekkel együtt továbbítja az EK-típusbizonyítvány egy példányát a többi tagállam jóváhagyó hatóságainak.”

16. Az említett irányelv 6. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:

„(1) A jármű EK-típusbizonyítványának jogosultjaként a gyártó e minőségében megfelelőségi igazolást állít ki.

Ezt az igazolást, amelynek mintáit a III. melléklet tartalmazza, az összes, a jóváhagyott járműtípusnak megfelelően gyártott teljes vagy befejezetlen járműhöz mellékelik.”

17. A 2003/37 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének első albekezdése értelmében:

„A tagállamok csak akkor veszik nyilvántartásba a típusjóváahagyási eljárás keretében meghatározott új járműveket és engedélyezik azok értékesítését vagy forgalomba helyezését a szerkezeti felépítésük és működésük alapján, ha a járművekhez érvényes megfelelőségi igazolást mellékeltek.”

18. Az irányelv 12. cikke szerint:

„(1) A Bizottság javaslatára a Tanács minősített többséggel elismerheti az egyenértékűséget a járművek, rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek EK-típusjóváahagyására vonatkozó, ezen irányelv, valamint a külön irányelvek által megállapított feltételek vagy rendelkezések, továbbá a nemzetközi szabályozások, illetve a Közösség és a harmadik országok között létrejött többoldalú vagy kétoldalú megállapodások keretében a harmadik országok szabályozása által megállapított eljárások között.

[...]

(3) Az ezen irányelv II. melléklete B. fejezetének II-B. részében felsorolt, a felülvizsgált 1958. évi megállapodáshoz csatolt ENSZ/EGB rendeletek alapján kiállított típusjóváahagyások egyenértékűségét elismerik.

[...]”

19. A 2003/37 irányelv 23. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„(1) A T1, T2 és T3 kategóriába tartozó járművek tekintetében a tagállamok a következőképpen alkalmazzák ezt az irányelvet:

a) az új járműtípusokra 2005. július 1-jétől;

b) az összes forgalomba helyezett járműre [helyesen: forgalomba helyezett új járműre] 2009. július 1-jétől.”

20. A 25. cikkének megfelelően a 2003/37 irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján, vagyis 2003. július 9-én lépett hatályba.

B – A litván jog

21. A žemės ūkio ministro 2014 m. liepos 1 d. 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 (a Litván Köztársaság földművelésügyi miniszterének a traktorok, önjáró és mezőgazdasági gépek, valamint azok pótkocsijai nyilvántartásba vételi szabályainak jóváahagyásáról szóló, 2006. október 2-i 3D-384. sz. földművelésügyi miniszteri rendelet módosításáról szóló, 2014. július 1-jei 3D-396. sz. rendelete)⁶ a traktorok, önjáró és mezőgazdasági gépek, valamint azok pótkocsijai nyilvántartásba vételi szabályainak jóváahagyásáról szóló 3D-384. sz. rendeletbe a következő szövegű 19¹ pontot illesztette:

„A 2009. július 1-jét követően nem uniós országokban gyártott és uniós országokban nyilvántartásba nem vett használt traktorokat a fenti szabályoknak megfelelően kell nyilvántartásba venni, ha azokat a [2003/37 irányelv] követelményeinek megfelelően gyártották.”

6 — Žin., 2014, 9566. sz., a továbbiakban: 3D-396. sz. rendelet.

II – Az alapeljárás tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

22. 2014. július 1-jén és október 8-án az Agrodetalé a Belorusz Köztársaságban 2009. július 1-je után gyártott használt traktoroknak a traktorok, önjáró és mezőgazdasági gépek, valamint azok pótkocsijainak nemzeti nyilvántartásába való felvételére irányuló kérelmeket terjesztett a vilnusi önkormányzat elé.

23. A 2014. július 4-i és október 13-i határozatokkal a vilnusi önkormányzat elutasította az Agrodetalé kérelmét, arra hivatkozva, hogy az nem nyújtott be olyan dokumentumokat, amelyek igazolnák, hogy az említett traktorok megfelelnek a 3D-396. sz. rendelet 1. pontjában szereplő követelményeknek.

24. Az Agrodetalé által előterjesztett, e határozatok megsemmisítése iránti kereset tárgyában eljáró Vilniaus apygardos adminitracinis teismas (vilnusi regionális közigazgatási bíróság, Litvánia) 2015. február 17-i végzésével felfüggesztette az eljárást, és a Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (litván legfelsőbb közigazgatási bíróság) elé terjesztett kérelmében annak vizsgálatát kérte, hogy e rendelet 1. pontja összhangban van-e több, a normahierarchiában magasabb rendű nemzeti jogszabállyal.

25. A Vilniaus apygardos adminitracinis teismas (vilnusi regionális közigazgatási bíróság) szerint a 2003/37 irányelv által előírt műszaki követelmények csak az új járművek forgalomba helyezésére megelőző nyilvántartásba vételére vonatkoznak. E bíróság úgy véli, hogy ezen irányelv rendelkezései tehát nem írják elő műszaki követelményeket a használt járművekre, és ennélfogva nem tiltják meg a tagállamoknak, hogy EK-típusjövahagyással és a gyártó által benyújtott megfelelőségi igazolással nem rendelkező használt járműveket vegyenek nyilvántartásba.

26. A Žemės ūkio ministerija (mezőgazdasági minisztérium, Litvánia, a továbbiakban: mezőgazdasági minisztérium) ezzel szemben arra hivatkozik, hogy ezen irányelv követelményei valamennyi 2009. július 1-je után gyártott traktorra vonatkoznak, beleértve a használt traktorokat is.

27. Ezen eltérő álláspontokra figyelemmel a kérdést előterjesztő bíróságban felmerül a kérdés, hogy a mezőgazdasági minisztérium megalapozottan írta-e elő a traktorok, önjáró és mezőgazdasági gépek, valamint azok pótkocsijai nyilvántartásba vételi szabályainak jóváhagyásáról szóló 3D-384. sz. rendelet 19¹ pontjában – amelyet ebbe a rendeletbe a 3D-396. sz. rendelet 1. pontja illesztett be –, hogy a használt traktorok nyilvántartásba vételének feltétele az említett irányelv által előírt követelmények tiszteletben tartása.

28. E bíróság szerint a 2003/37 irányelvben meghatározott műszaki követelmények feltételezhetően csak a forgalomba helyezésükig vonatkoznak az új járművek nyilvántartásba vételére, vagyis az irányelv rendelkezései a használt járművekre nem állapítanak meg műszaki követelményeket, ugyanakkor nem tiltják meg a tagállamoknak, hogy az ilyen, EK-típusjövahagyással és a gyártó által benyújtott megfelelőségi igazolással nem rendelkező járműveket nyilvántartásba vegyék. Mindemellett az említett bíróság hangsúlyozza, hogy az irányelv nem részletezi, hogy a rendelkezéseinek alkalmazása szempontjából van-e jelentősége a gyártás helyének, különösen abban az esetben, ha ezeket a járműveket az Unión kívül gyártották.

29. Mivel az előtte folyamatban levő ügy az uniós jog értelmezésével kapcsolatos kérdéseket vet fel, a Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (litván legfelsőbb közigazgatási bíróság) felfüggesztette az eljárást és a következő kérdéseket terjesztette előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé:

„1) A [2003/37 irányelv] rendelkezései alkalmazandók-e az [...] Unión kívül gyártott használt járműveknek az uniós piacon történő forgalomba hozatalára és nyilvántartásba vételére, vagy az ilyen járműveknek a tagállamban való nyilvántartásba vételét a tagállamok jogosultak különös nemzeti szabályok révén szabályozni, és a nyilvántartásba vételükre vonatkozó feltételeket meghatározni (például a 2003/37 irányelv követelményeinek betartását)?

- 2) A [2003/37 irányelv] 2. cikkének q) pontjával összefüggésben értelmezett 23. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmezhető-e úgy, hogy az irányelv rendelkezéseit a 2009. július 1-jét követően gyártott T1, T2 és T3 kategóriába tartozó gépekre alkalmazni kell?”

III – Elemzés

30. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kéri a Bíróságtól, hogy döntse el, hogy a 2003/37 irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy ahhoz, hogy valamely tagállamban nyilvántartásba lehessen őket venni, az oda harmadik országból importált használt járműveknek meg kell felelniük az ezen irányelv által előírt műszaki követelményeknek.

31. Az e kérdésre adandó válasz illetően két álláspont áll szemben egymással.

32. Az első, az Agrodetalé, a spanyol kormány és az Európai Bizottság által képviselt álláspont szerint a mezőgazdasági traktorok EK-típusjóváahagyásának az említett irányelv által kialakított rendszere csak az új járművekre alkalmazható, vagyis azokra a járművekre, amelyek nyilvántartásba vételére vagy forgalomba helyezésére még soha nem került sor. Ennélfogva a harmadik országból az Unióba importált használt járműveknél nincs szükség EK-típusjóváahagyásra és így az uniós jog alapján nem kell megfelelniük az említett irányelvben hivatkozott műszaki követelményeknek. Ebből következik, hogy a tagállamok az ilyen gépjárművek kapcsán szabadon rögzíthetnek sajátos nemzeti követelményeket. Az Agrodetalé szerint e nemzeti követelményeknek tiszteletben kell tartaniuk az arányosság és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét. A Bizottság és a spanyol kormány az Agrodetalétól eltérően úgy véli, hogy a tagállamoknak a szabályozási jogkörük gyakorlása során lehetőségük van arra, hogy kiterjesszék a harmadik országból importált használt járművekre a 2003/37 irányelvben hivatkozott műszaki követelményeket.

33. A második, a litván kormány által képviselt álláspont ezzel szemben azon az elgondoláson alapul, amely szerint az ezen irányelvben hivatkozott műszaki követelmények tiszteletben tartása kötelező a harmadik országból az Unióba importált használt járművekre.

34. Első ránézésre kísértést érezhetünk annak megállapítására, hogy mivel az említett irányelv több alkalommal hivatkozik az „új járművek” fogalmára,⁷ így a tagállamokra hárul azon műszaki követelmények meghatározása, amelyek a területükre harmadik országból importált használt járművekre vonatkoznak. E tagállamok tehát pusztán jogosultak volnának összhangba hozni e követelményeket a 2003/37 irányelv szerinti követelményekkel, erre azonban nem volnának kötelesek.

35. Mindazonáltal egyetértek a litván kormánynak a harmonizált műszaki előírások harmadik országból az Unióba importált járművekre való kötelező alkalmazása mellett szóló álláspontjával, amely véleményem szerint az egyetlen olyan álláspont, amely alkalmas az említett irányelv hatékony érvényesülésének biztosítására.

36. Emlékeztetek arra, hogy az említett irányelv 2. cikkének a) pontja értelmében az EK-típusjóváahagyás az az eljárás, amelynek során egy tagállam igazolja, hogy valamely típusú jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység teljesíti a 2003/37 irányelv megfelelő műszaki követelményeit.

37. Az EK-típusjóváahagyásra vonatkozó keretrendszer azon az elven alapul, amely szerint valamennyi, valamely tagállam által jóváhagyott típusú jármű szabadon forgalomba hozható, illetve nyilvántartásba vehető más tagállamokban.

7 — Lásd a 2003/37 irányelv 7. cikkének (1) bekezdését, 10. cikkének (1) bekezdését és 23. cikke (1) bekezdésének b) pontját.

38. Ahogy az a 2003/37 irányelv (4) preambulumbekzdéséből kitűnik, az irányelv a teljes harmonizáció elvén alapul. Ezzel az irányelvvel tehát az EK-típusjóváahagyási eljárás kötelezővé vált az irányelv hatálya alá tartozó mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok vonatkozásában, míg korábban fakultatív jellegű volt. Ily módon, a 2003/37 irányelv 23. cikkének (1) bekezdése alapján a tagállamok kötelesek az irányelvet alkalmazni a T1, T2 és T3 kategóriába tartozó járművek tekintetében, egyrészt az új járműtípusokra 2005. július 1-jétől, másrészt az összes forgalomba helyezett új járműre 2009. július 1-jétől. A teljes harmonizáció továbbá azt is jelenti, hogy az EK-típusjóváahagyás tekintetében a járművek szerkezeti felépítésére és működésére vonatkozó műszaki követelményeket az uniós jog állapítja meg.

39. A 2003/37 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően a gyártó a jármű EK-típusjóváahagyása iránt kérelmet nyújt be a tagállam EK-jóváahagyó hatóságához. A kérelemhez mellékelni kell az irányelv I. mellékletében előírt adatokat tartalmazó adatközlő mappát.

40. Az említett irányelv 4. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy az EK-típusjóváahagyást azokra a járműtípusokra adják meg, amelyek megfelelnek az adatközlő mappa adatainak, és amelyek a saját kategóriájuknak megfelelően teljesítik az összes, a 2003/37 irányelv II. mellékletének B. fejezetében meghatározott különös irányelv műszaki követelményeit.

41. Ezen irányelv 4. cikkének (3) bekezdése értelmében ezt követően minden olyan járműtípussal kapcsolatban, amelyre megadták, megtagadták vagy visszavonták a típusjóváahagyást, az adott tagállam jóváahagyó hatósága továbbítja az EK-típusbizonyítvány egy példányát a többi tagállam jóváahagyó hatóságainak.

42. Az említett irányelv 6. cikkének (1) bekezdése azt írja elő, hogy a jármű EK-típusbizonyítványának jogosultjaként a gyártó e minőségében megfelelőségi igazolást állít ki, amelyben az szerepel, hogy a járművet a jóváahagyott járműtípusnak megfelelően gyártották. Ezt az igazolást az összes EK-típusjóváahagyás tárgyát képező új járműhöz mellékelni kell.

43. Az EK-típusjóváahagyással rendelkező új járműveket, amelyek érvényes megfelelőségi igazolással is rendelkeznek, nem kötelezhetik arra, hogy a műszaki jellemzőik vonatkozásában újabb jóváahagyást szerezzenek, illetve hogy a szerkezeti felépítésük és működésmódjuk tekintetében további műszaki követelményeknek megfeleljenek, hacsak a gyártó üzemének elhagyását követően nyilvánvaló változtatásokat nem végeztek rajtuk. Ezért nem engedélyezett az olyan nemzeti szabályozás, mely szerint az EK-típusbizonyítvánnyal rendelkező gépjárműveket nem lehet nyilvántartásba venni, ha azok nem rendelkeznek olyan nemzeti igazolással, amely tanúsítja a járművek nemzeti szabályozásnak való megfelelőségét.⁸

44. A valamely tagállamban e harmonizált szabályokat betartva jóváahagyott járművek ezt követően jogszerűen forgalmazhatók az egész Unióban.

45. Az uniós szintű típusjóváahagyási eljárás által tehát a 2003/37 irányelvben, valamint a különös irányelvekben előírt követelményeknek való megfelelőség különböző tagállamok hatóságai által végrehajtott ellenőrzésének kölcsönös elismerési mechanizmusa került bevezetésre.⁹

46. Ezen irányelv 7. cikkének (1) bekezdése ily módon azt írja elő, hogy „[a] tagállamok csak akkor veszik nyilvántartásba a típusjóváahagyási eljárás keretében meghatározott új járműveket és engedélyezik azok értékesítését vagy forgalomba helyezését a szerkezeti felépítésük és működésük alapján, ha a járművekhez érvényes megfelelőségi igazolást mellékeltek”. Ugyanezen logikát követve, a

8 — Lásd: 1997. május 29-i VAG Sverige ítélet (C-329/95, EU:C:1997:256).

9 — Lásd analógia útján: 2010. november 18-i Lahousse és Lavichy ítélet (C-142/09, EU:C:2010:694, 27. pont).

167/2013 rendelet¹⁰ 5. cikkének (2) bekezdése szerint „[a] tagállamok engedélyezik olyan járművek [...] forgalomba hozatalát, nyilvántartásba vételét vagy forgalomba helyezését [helyesen: a tagállamok csak olyan járművek [...] forgalomba hozatalát, nyilvántartásba vételét vagy forgalomba helyezését engedélyezik], amelyek megfelelnek e rendelet követelményeinek”. Egyébként e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése azt mondja ki, hogy „[a] tagállamok nem tilthatják meg, nem korlátozhatják vagy nem akadályozhatják a járművek [...] forgalomba hozatalát, nyilvántartásba vételét vagy forgalomba helyezését olyan okokból, amelyek a járművek [...] e rendelet hatálya alá tartozó szerkezeti vagy működési kérdéseivel kapcsolatosak, amennyiben azok megfelelnek e rendelet követelményeinek”.

47. Az, hogy a típusjóváahagyási eljárást arra szánták, hogy egy járműtípus sorozatgyártása előtt alkalmazzák, álláspontom szerint nem zárja ki, hogy egy tagállam érvényesítse azon megállapítás következményeit, amely szerint egy harmadik országból behozott használt jármű nem rendelkezik megfelelőségi igazolással, ami az alapeljárás keretében fennálló helyzet.

48. Ahogy az Agrodetalé írásbeli észrevételeiben kiemeli, az alapeljárásban szóban forgó traktorok rendelkeznek megfelelőségi tanúsítványokkal, illetve jóváhagyásokkal, amelyeket a nemzeti járművizsgálati központban őriznek. Az Agrodetalé szerint az egyetlen az igazoló indok, hogy e traktorok ne kapjanak megfelelőségi igazolást, az, hogy szennyező kibocsátásaik alig néhány tized százalékponttal meghaladják a járművek EK-típusjóváahagyása érdekében teljesítendő követelményeket.

49. Ezen információkra figyelemmel tehát úgy tűnik, hogy az alapeljárásban szóban forgó traktorok nem rendelkeznek megfelelőségi igazolással, mivel nem felelnek meg a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok hajtására szánt motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésről, valamint a 74/150 irányelv módosításáról szóló, 2000. május 22-i 2000/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ műszaki követelményeinek.

50. Fontos kiemelni, hogy egy harmadik országból valamelyik tagállamba importált új gépjármű e tagállam által nem vehető nyilvántartásba, amennyiben a 2003/37 irányelv hatálya alá tartozó valamelyik járműkategóriába tartozik, és nem olyan típusú jármű, amely rendelkezik EK-típusjóváahagyással.

51. E tekintetben nem releváns a jármű gyártási helye. Ahogy azt megalapozottan jegyzi meg a Bizottság, az EK-típusjóváahagyás kiadása nem kapcsolódik az új jármű gyártási helyéhez. A 2003/37 irányelvet tehát ugyanúgy kell alkalmazni, függetlenül attól, hogy az új járművet az Unió kívül, vagy azon belül gyártották.

52. Rámutatok egyébként arra – amint azt a Bizottság is kiemeli a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslatában¹² –, hogy az arra vonatkozó jog, hogy minden új jármű, amelyet a tagállamok egyike által jóváhagyott járműtípusnak megfelelően gyártottak, szabadon forgalomba hozható és nyilvántartásba vehető a többi tagállamban, „minden járműre érvényes, a gyártás helyétől függetlenül. Ez azt jelenti, hogy az [...] Unió kívül gyártott járművek [...] szabadon importálhatók az [...] Unióba, amennyiben a gyártó tanúsítja, hogy a járművet az [Unió] valamely tagállamában jóváhagyott járműtípusnak megfelelően gyártották”¹³.

10 — A mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2013. február 5-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2013. L 60., 1. o.). Ahogy az e rendelet 76. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik, a rendelet 2016. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte a 2003/37 irányelvet.

11 — HL 2000. L 173., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 25. o., 365. o.

12 — COM(2016) 31 final, előterjesztve 2016. január 27-én.

13 — E javaslat indokolásának 3.2. pontja, 6. o.

53. Ily módon a 2003/37 irányelv 7. cikkének (1) bekezdésében szereplő azon követelmény, amely szerint érvényes megfelelőségi igazolásra van szükség, nem csak az Unión belül gyártott új járművekre vonatkozik, hanem az Unión kívül gyártott és oda harmadik országból importált új járművekre is.

54. Álláspontom szerint paradox lenne, illetve esetlegesen visszaéléshez vezetne, ha elfogadnánk, hogy egy harmadik országból az Unióba importált használt járművet annak ellenére nyilvántartásba lehet venni, hogy nem rendelkezik megfelelőségi igazolással. Az a tagállam, amelybe e járművet importálták, tehát álláspontom szerint megalapozottan tagadja meg a 2003/37 irányelv 7. cikkének (1) bekezdése alapján az említett jármű nyilvántartásba vételét.

55. Úgy vélem ugyanis, hogy ilyen helyzetben a harmadik országból importált, EK-típusjóváhagyással nem rendelkező használt járművet, amelyet első alkalommal az Unióban kívánnak használni, új járműnek kell tekinteni, és ebből következően arra a 2003/37 irányelv alapján ugyanazt a jogi szabályozást kell alkalmazni.

56. Ezen irányelv több rendelkezése hivatkozik az „új járművek” fogalmára (a 7. cikk (1) bekezdése, a 10. cikk (1) bekezdése, valamint a 23. cikk (1) bekezdésének b) pontja), anélkül hogy meghatározná azt.

57. E fogalom meghatározása szerepel ezzel szemben a 167/2013 rendelet 3. cikkének 37. pontjában. E rendelkezés kimondja, hogy az „új jármű” „olyan jármű, amelyet korábban soha nem vettek nyilvántartásba, vagy helyeztek forgalomba”. Mind a 2003/37 irányelv 2. cikkének q) pontja, mind a 167/2013 rendelet 3. cikkének 40. pontja kimondja, hogy ilyen forgalomba helyezésnek a jármű Unión belüli első rendeltetésszerű használatát kell tekinteni.

58. E körülmények között álláspontom szerint úgy lehet tekinteni, hogy a 2003/37 irányelv alkalmazandó azokra a harmadik országból importált, használt járművekre, amelyeket első alkalommal az Unióban használnak.

59. Egyebekben úgy vélem, hogy analógia útján a Bizottság által a gépekről szóló 2006/42/EK irányelv¹⁴ alkalmazásához kiadott útmutató 72. §-ában megfogalmazott álláspontot kell alkalmazni. A Bizottság ugyanis e rendelkezésben kimondja, hogy „[a] gépekről szóló irányelv általánosságban nem vonatkozik a használt vagy másodkézből származó gépek forgalomba hozatalára”, valamint hogy „van egy kivétel az említett általános szabály alól”. A gépekről szóló irányelvet ugyanis alkalmazni kell „az először az [Unió] kívüli forgalmazás vagy használat céljával hozzáférhetővé tett használt vagy másodkézből származó gépekre [...], amikor azokat az [Unióban] először forgalomba hozzák vagy üzembe helyezik”¹⁵.

60. Ahogy arra lényegében a litván kormány rámutat, a 2003/37 irányelv 7. cikkének (1) bekezdésében szereplő, az „új járművekre” vonatkozó hivatkozást az indokolja, hogy az irányelv hatálya alá eső kategóriákhoz tartozó és az Unióban gyártott járműveket a belső piacon nem lehet forgalomba helyezni anélkül, hogy beszereznék az EK-típusjóváhagyást, ami azt jelenti, hogy e járművek ezt megelőzően nem helyezhetők forgalomba, tehát újak. Ehhez hasonlóan, ha ezen új, harmadik országban gyártott járműveket az Unióba importálják, akkor be kell szerezni rájuk az EK-típusjóváhagyást, mielőtt forgalomba lehetne hozni őket.

14 — A gépekről és a 95/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2006. május 17-i 2006/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 157., 24. o.).

15 — Ezen útmutató második kiadása, 2010. június, 61. o.

61. A 2003/37 irányelv által előírt alaki követelmények teljesülését követően a járművek az Unió valamennyi tagállamában szabadon közlekedhetnek, és az ezen irányelv által előírt követelményeket, főszabály szerint, nem lehet rájuk ismét alkalmazni. Ennélfogva minden olyan használt jármű, amely új állapotában egy, a másodlagos uniós jog hatálya alá eső kategóriába tartozott, és amelyet az Unióban belül fogalomba helyeztek, a járművek azon kategóriájába tartozik, amelyre EK-típusjóvá hagyást adtak ki. Ezt követően tehát az EUMSZ 28. cikk értelmében nem lehet akadályozni azok tagállamok közötti kereskedelmét.

62. A fentiekből az következik, hogy a 2003/37 irányelv lényegében annak biztosítására irányul, hogy az uniós piacon először forgalomba hozott járművek feleljenek meg az Unión belül harmonizált műszaki követelményeknek, de az ilyen, jóváhagyott típushoz tartozó járművek tagállamok közötti későbbi forgalmát az Unió elsődleges joga alapján szabályozzák.

63. Ahogy arra a litván kormány rámutat, a jelen ügyben szóban forgó helyzet mindazonáltal az, hogy egy harmadik országból olyan használt járműveket importáltak az Unióba, amelyek vonatkozásában soha nem alkalmazták az EK-típusjóvá hagyási eljárást, vagyis olyan járműveket, amelyeket soha nem helyeztek forgalomba az Unió tagállamaiban. E kormányhoz hasonlóan úgy vélem, hogy ezen, az Unió piacán első alkalommal forgalomba bocsátott járműveket a 2003/37 irányelv értelmében újnak kell tekinteni.

64. Összességében a traktorok Unión belüli szabad mozgása azon az előfeltevésen alapul, hogy azokra új állapotukban, vagyis első forgalomba helyezésüket megelőzően EK-típusjóvá hagyást adtak ki.

65. Álláspontom szerint a harmadik országból importált, az Unióban először forgalomba helyezett használt traktorokra ugyanilyen szintű követelményeknek kell vonatkozniuk.

66. E megoldás megfelel a 2003/37 irányelv által kialakított rendszernek, amely azon az elven alapul, miszerint valamennyi, meghatározott kategóriához tartozó járműre egységes műszaki követelményeket kell alkalmazni azok első Unión belüli forgalomba bocsátása előtt.

67. Ehhez hozzáteszem, ahogy arra lényegében a litván kormány is rámutat, hogy ha elfogadnánk azt az értelmezést, amely szerint a harmadik országból az Unióba importált használt járművekre nem vonatkoznak a harmonizált műszaki követelmények, akkor fennállna e követelmények kijátszásának kockázata. Ily módon az említett követelmények alóli mentesüléshez, az importőrnek vagy a forgalmazónak elegendő lenne úgy nyilatkoznia, hogy használt járműveket importál. Ezenkívül, ha a 2003/37 irányelvben hivatkozott műszaki követelmények nem vonatkoznának azokra a használt járművekre, amelyeket az Unióban először helyeznek forgalomba, akkor ezek importőrei és forgalmazói versenyelőnyre tennének szert a forgalomba soha nem helyezett járművek gyártóival, importőreivel és forgalmazóival szemben.

68. Ez az értelmezés a sorrendben a 74/150 irányelv, majd a 2003/37 irányelv és jelenleg a 167/2013 irányelv által követett, a belső piac megerősítésére vonatkozó célkitűzéssel is ellentétes volna. A traktorokra vonatkozó műszaki követelmények harmonizációjában keletkező rés miatt hátrányt szenvednének a közúti közlekedésbiztonság, a munkahelyi biztonság és a környezetvédelem biztosítására irányuló célkitűzések is.

69. Ha a tagállamokra hagynánk a harmadik országból az Unióba importált használt járművekre alkalmazandó műszaki követelmények meghatározását, az olyan eltéréseket eredményezne e tagállamok között, amelyek alkalmasak lennének a harmadik országból importált használt járműveknek az említett államok közötti mozgásának akadályozására. A belső piac ebből eredő töredezettsége nemcsak a belső piac megerősítésének említett célkitűzésével ellentétes, hanem azzal a 2003/37 irányelv (4) preambulumbekzdésében kifejezett elvvel is, amely szerint az irányelv alapja a teljes harmonizáció.

70. Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia azt, hogy az ezen irányelv 12. cikkének (3) bekezdésében előírt egyenértékűségi mechanizmus érvényesíthető-e a jelen ügyben. Az említett rendelkezés szerint ugyanis „[a]z ezen irányelv II. melléklete B. fejezetének II-B. részében felsorolt, a felülvizsgált 1958. évi megállapodáshoz csatolt ENSZ/EGB rendeletek alapján kiállított típusjövahagyások egyenértékűségét elismerik”. E mechanizmus érvényesítése adott esetben kizárhatja az Agrodetalé által importált traktorok nyilvántartásba vételének megtagadását.

71. Végül a második kérdésre válaszolva rámutatok, hogy a fenti elemzés az új járművek Unión belüli első forgalomba helyezésére és a harmadik országból az Unióban importált használt járművekre vonatkozó feltételek összhangba hozása mellett szól. A 2003/37 irányelv 23. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírtaknak megfelelően az Unióban 2009. július 1-jét követően először forgalomba helyezett járművek esetében tiszteletben kell tartani a harmadik országból az Unióba importált használt járművek vonatkozásában az irányelv által előírt műszaki követelményeket.

IV – Véggövetkeztetések

72. A fenti megfontolásokra figyelemmel azt javaslom, hogy a Bíróság a következő választ adja a Lietuvos vyriausiosis administracinis teismas (litván legfelsőbb közigazgatási bíróság) részére: A 2014. március 18-i 2014/44/EU bizottsági irányelvvel módosított, a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető vontatott munkagépeinek, beleértve ezek rendszereit is, továbbá alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjövahagyásáról, valamint a 74/150/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2003. május 26-i 2003/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet úgy kell értelmezni, hogy a valamely tagállamba harmadik országból importált, az említett 2003/37 irányelv hatálya alá eső kategóriákba tartozó használt járműveknek ahhoz, hogy azokat e tagállamban nyilvántartásba lehessen venni az Európai Unióban történő első forgalomba helyezésük előtt, meg kell felelniük az ezen irányelv által előírt műszaki követelményeknek, amennyiben az első forgalomba helyezésre 2009. július 1-jét követően kerül sor.