



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

15 giugno 2017\*

«Rinvio pregiudiziale — Mercato interno — Omologazione CE del tipo — Direttiva 2003/37/CE — Ambito di applicazione — Trattori agricoli o forestali — Immissione sul mercato e immatricolazione nell’Unione europea di veicoli di seconda mano o usati importati da un paese terzo — Nozione di “veicolo nuovo” e di “messa in circolazione”»

Nella causa C-513/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Lietuvos vyriausiosios administracinis teismas (Corte suprema amministrativa della Lituania), con decisione del 17 settembre 2015, pervenuta in cancelleria il 25 settembre 2015, nel procedimento avviato da

«**Agrodetalė**» UAB,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da J.L. da Cruz Vilaça, presidente di sezione, M. Berger, A. Borg Barthet (relatore), E. Levits e F. Biltgen, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: M. Aleksejev, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 12 gennaio 2017,

considerate le osservazioni presentate:

- per la «Agrodetalė» UAB, da O. Žilėnas e R. Černiauskas, advokatai;
- per il governo lituano, da M. Šavelskis, K. Dieninis e D. Kriauciūnas, in qualità di agenti;
- per il governo spagnolo, da V. Ester Casas e A. Gavela Llopis, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, inizialmente da R. Dobilaitė e D. Kukovec, in qualità di agenti, successivamente da A. Steiblytė e A.C. Becker, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza dell’8 febbraio 2017,

ha pronunciato la seguente

\* Lingua processuale: il lituano.

## Sentenza

- 1 La presente domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e [che] abroga la direttiva 74/150/CEE (GU 2003, L 171, pag. 1), come modificata dalla direttiva 2014/44/UE della Commissione, del 18 marzo 2014 (GU 2014, L 82, pag. 20) (in prosieguo: «la direttiva 2003/37»).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia sorta fra la «Agrodetalè» UAB e la Vilniaus miesto savivaldybės administracija (amministrazione municipale della città di Vilnius, Lituania; in prosieguo: l'«amministrazione municipale di Vilnius») in relazione al diniego, da parte di quest'ultima, della domanda della Agrodetalè di immatricolare trattori di seconda mano importati dalla Bielorussia nel registro nazionale dei trattori, delle macchine semoventi e agricole e dei loro rimorchi.

### Contesto normativo

#### *Diritto dell'Unione*

- 3 Il considerando 4 della direttiva 2003/37 così recitava:

«Poiché la presente direttiva è basata sul principio dell'armonizzazione totale, è necessario prevedere un periodo transitorio sufficientemente lungo prima di rendere obbligatoria l'omologazione CE, affinché i costruttori di tali veicoli possano adeguarsi alle nuove procedure armonizzate».
- 4 Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, di tale direttiva:

«La presente direttiva si applica all'omologazione dei veicoli costruiti in una sola tappa o in più tappe. La presente direttiva si applica ai veicoli definiti all'articolo 2, lettera d), aventi una velocità massima per costruzione non inferiore a 6 km/h.

La presente direttiva si applica altresì all'omologazione CE dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche previsti per tali veicoli».
- 5 L'articolo 2 di detta direttiva prevedeva quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

  - a) “omologazione CE del tipo”: procedura tramite la quale uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme ai requisiti tecnici della presente direttiva; l'omologazione CE dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche può anche essere denominata “omologazione CE del componente”;

(...);

  - d) “veicolo”: qualsiasi trattore, rimorchio o macchina intercambiabile trainata completi, incompleti o completati, destinati ad essere utilizzati nell'attività agricola o forestale;
  - e) “categoria del veicolo”: insieme di veicoli che possiedono caratteristiche di progettazione identiche;

f) “tipo di veicolo”: i veicoli di una determinata categoria, identici almeno per gli aspetti essenziali di cui all'allegato II, capitolo A. Un tipo di veicolo può comprendere le varianti e le diverse versioni di cui all'allegato II, capitolo A;

(...);

q) “messa in circolazione”: il primo utilizzo di un veicolo all'interno della Comunità, conformemente alla sua destinazione. Per i veicoli che, prima del primo utilizzo, non necessitano di installazioni o regolazioni da parte del costruttore o di terzi da esso designati, si considera come messa in circolazione la prima registrazione o immissione sul mercato;

(...);

z) “certificato di conformità”: il documento di cui all'allegato III, rilasciato dal costruttore per certificare che un determinato veicolo, omologato in conformità della presente direttiva, è conforme a tutte le disposizioni regolamentari in vigore al momento della sua produzione e indicante che il veicolo può essere immatricolato o messo in circolazione in tutti gli Stati membri senza ulteriori ispezioni».

6 Ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 2003/37:

«1. La domanda di omologazione di un veicolo è presentata dal costruttore alle autorità competenti per l'omologazione CE di uno Stato membro. Alla domanda è allegato il fascicolo del costruttore contenente le informazioni richieste dall'allegato I.

(...)

4. Qualsiasi domanda di omologazione CE relativa a un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica può essere presentata presso un solo Stato membro. Per ogni tipo da omologare è presentata una domanda separata».

7 L'articolo 4 di tale direttiva così disponeva ai suoi paragrafi da 1 a 3:

«1. Ciascuno Stato membro rilascia:

a) un'omologazione CE del tipo ai tipi di veicoli conformi alle informazioni contenute nel fascicolo del costruttore e che, a seconda della categoria, soddisfano i requisiti tecnici di tutte le direttive particolari di cui all'allegato II, capitolo B;

(...)

2. Tuttavia, se uno Stato membro ritiene che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica, pur conforme alle prescrizioni di cui al paragrafo 1, rischia di compromettere gravemente la sicurezza stradale, la qualità dell'ambiente o la sicurezza sul lavoro, può rifiutare di concedere l'omologazione CE del tipo. Lo Stato membro in questione ne informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione, precisando i motivi della sua decisione.

3. Entro il termine di un mese le autorità competenti per l'omologazione CE del tipo di ciascuno Stato membro inviano ai propri omologhi degli altri Stati membri una copia della scheda di omologazione CE del tipo, corredata degli allegati di cui al capitolo C, allegato II, per ogni tipo di veicolo per cui l'omologazione CE del tipo è stata rilasciata, rifiutata o revocata».

8 L'articolo 6, paragrafo 1, di detta direttiva prevedeva quanto segue:

«Quale detentore di una scheda di omologazione CE del tipo, il costruttore redige un certificato di conformità.

Questo certificato, i cui modelli figurano nell'allegato III, accompagna ciascun tipo di veicolo, completo o incompleto, fabbricato in conformità del tipo di veicolo omologato».

9 Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, della medesima direttiva:

«Ogni Stato membro immatricula veicoli nuovi omologati per tipo, ne autorizza la vendita oppure la messa in circolazione per motivi inerenti alla costruzione o al funzionamento solo se tali veicoli sono provvisti di un certificato di conformità valido».

10 L'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2003/37 così disponeva:

«Per i veicoli di fine serie, su richiesta del costruttore, gli Stati membri, entro i limiti quantitativi di cui all'allegato V, sezione B e durante il periodo limitato di cui al terzo comma del presente punto, possono immatricolare e autorizzare la vendita o la messa in circolazione di veicoli nuovi conformi ad un tipo di veicolo la cui omologazione non è più valida».

11 Ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, della suddetta direttiva:

«Se uno Stato membro constata che veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche appartenenti ad un determinato tipo, benché accompagnati da un certificato di conformità valido o regolarmente marcati, compromettono gravemente la sicurezza stradale o la sicurezza sul lavoro, può, per un periodo massimo di sei mesi, rifiutare l'immatricolazione di detti veicoli o vietare la vendita o la messa in circolazione sul proprio territorio di detti veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche».

12 L'articolo 23, paragrafo 1, della direttiva 2003/37 prevedeva quanto segue:

«Per quanto riguarda i veicoli delle categorie T1, T2 e T3 gli Stati membri applicano la presente direttiva:

a) ai nuovi tipi di veicoli a decorrere dal 1° luglio 2005;

b) a tutti i nuovi veicoli messi in circolazione a decorrere dal 1° luglio 2009».

13 L'articolo 76 del regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU 2013, L 60, pag. 1), ha abrogato la direttiva 2003/37 con effetto dal 1° gennaio 2016.

### ***Diritto lituano***

14 Il punto 1 dello žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 (decreto n. 3D-396 del Ministro dell'Agricoltura), del 1° luglio 2014, ha inserito nelle norme per l'immatricolazione di trattori, macchine semoventi e agricole e loro rimorchi approvate dallo žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių

patvirtinimo“ (decreto n. 3D-384 del Ministro dell’Agricoltura, sull’approvazione delle norme per l’immatricolazione di trattori, macchine semoventi e agricole e loro rimorchi), del 2 ottobre 2006, il punto 19 bis così formulato:

«I trattori a ruote di seconda mano fabbricati in paesi non appartenenti all’Unione dopo il 1° luglio 2009 e non immatricolati in paesi dell’Unione, vengono immatricolati a norma di queste regole se sono stati fabbricati conformemente ai requisiti previsti dalla [direttiva 2003/37]».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

- 15 Il 1° luglio e l’8 ottobre 2014, la società Agrodetalė ha depositato, presso l’amministrazione municipale di Vilnius, domande di immatricolazione nel registro nazionale dei trattori, delle macchine semoventi e agricole e dei loro rimorchi, di trattori di seconda mano fabbricati in Bielorussia dopo il 1° luglio 2009.
- 16 Con decisioni del 4 luglio e del 13 ottobre 2014, l’amministrazione municipale di Vilnius ha respinto la domanda dell’Agrodetalė sulla base del rilievo che quest’ultima non aveva fornito documenti comprovanti che detti trattori rispettassero i requisiti di cui al punto 19 bis delle norme per l’immatricolazione di trattori, macchine semoventi e agricole e loro rimorchi, come introdotto dal punto 1 del decreto n. 3D-396.
- 17 Investito dall’Agrodetalė di un ricorso volto all’annullamento di tali decisioni, il Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunale amministrativo regionale di Vilnius, Lituania), con ordinanza del 17 febbraio 2015, ha sospeso il procedimento e ha adito la Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Corte amministrativa suprema della Lituania) di una domanda di esame della conformità del punto 19 bis di dette norme per l’immatricolazione di trattori, macchine semoventi e agricole e loro rimorchi a diverse norme di diritto nazionale di rango superiore nella gerarchia delle norme.
- 18 Secondo il Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunale amministrativo regionale di Vilnius), i requisiti tecnici previsti dalla direttiva 2003/37 si applicano unicamente all’immatricolazione di veicoli nuovi prima della loro messa in circolazione.
- 19 Lo Žemės ūkio ministerija (Ministero dell’Agricoltura, Lituania) sostiene, al contrario, che i requisiti della direttiva 2003/37 si applicano a tutti i trattori fabbricati dopo il 1° luglio 2009, a prescindere dalla circostanza che essi siano nuovi o di seconda mano, indipendentemente dal loro luogo di fabbricazione.
- 20 Il giudice del rinvio esprime dubbi quanto alla suddetta interpretazione delle disposizioni della direttiva 2003/37. Inoltre, esso considera che la questione se le disposizioni di tale direttiva siano applicabili a tutti i veicoli delle categorie T1, T2 e T3 a decorrere dal 1° luglio 2009 o solo a quelli fabbricati successivamente a tale data non emerge in modo chiaro dall’articolo 23, paragrafo 1, lettera b), di quest’ultima.
- 21 Considerando che la controversia pendente dinanzi a esso solleva questioni di interpretazione e di applicazione del diritto dell’Unione, il Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Corte amministrativa suprema della Lituania) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:  
  
«1) Se il disposto della [direttiva 2003/37] si applichi all’immissione sul mercato dell’Unione e all’immatricolazione di veicoli usati o di seconda mano fabbricati fuori dall’Unione, o se gli Stati membri possano disciplinare l’immatricolazione di siffatti veicoli in uno Stato membro con apposite norme nazionali ed imporre requisiti applicabili all’immatricolazione in questione (ad esempio, l’obbligo di rispettare i requisiti di cui alla direttiva 2003/37/CE).

- 2) Se l'articolo 23, paragrafo 1, lettera b), della [direttiva 2003/37], in combinato disposto con il suo articolo 2, lettera q), possa essere interpretato nel senso che esso dispone che le disposizioni della direttiva sono applicabili a[i veicoli] compres[i] nelle categorie T1, T2 e T3 fabbricat[i] dopo il 1° luglio 2009».

## **Sulle questioni pregiudiziali**

### *Sulla prima questione*

- 22 Con la prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la direttiva 2003/37 debba essere interpretata nel senso che l'immissione sul mercato e l'immatricolazione, in uno Stato membro, di trattori di seconda mano o usati importati da un paese terzo siano subordinate al rispetto dei requisiti tecnici previsti da tale direttiva.
- 23 In via preliminare è opportuno rilevare che la direttiva 2003/37 contempla una procedura uniforme di omologazione dei veicoli che rientrano nel suo ambito di applicazione ed è fondata sul principio dell'armonizzazione totale, come si evince dal considerando 4 di quest'ultima.
- 24 Infatti, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), di tale direttiva, gli Stati membri devono rilasciare un'omologazione CE del tipo ai tipi di veicoli che, a seconda della categoria, soddisfano i requisiti tecnici previsti dalle direttive particolari di cui all'allegato II, capitolo B, di quest'ultima.
- 25 Mediante la suddetta procedura uniforme di omologazione, gli Stati membri certificano che un tipo di veicolo soddisfa tali requisiti tecnici, i quali mirano in sostanza a garantire, come risulta dall'articolo 4, paragrafo 2, e dall'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2003/37, la sicurezza stradale, la qualità dell'ambiente o la sicurezza sul lavoro.
- 26 Inoltre, conformemente al principio dell'armonizzazione totale su cui si basa la direttiva 2003/37, l'articolo 7, paragrafo 1, letto in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, di quest'ultima, impone agli Stati membri di immatricolare i veicoli nuovi omologati per tipo, ossia fabbricati conformemente al tipo di veicolo omologato, e di autorizzarne la vendita o la messa in circolazione, allorché tali veicoli sono provvisti di un certificato di conformità valido redatto dal costruttore del veicolo. Dalle suddette disposizioni, lette alla luce dell'articolo 3, paragrafo 4, e dell'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 2003/37, risulta quindi che i veicoli nuovi che sono stati oggetto di tale omologazione CE del tipo in uno Stato membro possono essere commercializzati e immatricolati in altri Stati membri senza alcuna ulteriore formalità di controllo concernente le prescrizioni tecniche.
- 27 La procedura di omologazione CE del tipo, come prevista dal legislatore dell'Unione, è in tal senso fondata sul principio di riconoscimento reciproco dei controlli della conformità alle prescrizioni stabilite dalla direttiva 2003/37, nonché dalle direttive particolari di cui all'allegato II, capitolo B, di quest'ultima, svolti dalle autorità di omologazione dei diversi Stati membri (v., in tal senso, sentenza del 18 novembre 2010, Lahousse e Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, punto 27). Il suo obiettivo è di garantire e promuovere il funzionamento del mercato interno, salvaguardando al contempo la sicurezza stradale, la qualità dell'ambiente e la sicurezza sul lavoro.
- 28 In tale contesto si deve rilevare, in primo luogo, che ai fini dell'applicazione della procedura di omologazione CE del tipo non è rilevante lo Stato di fabbricazione dei veicoli. Infatti, come dichiarato dall'avvocato generale ai paragrafi da 51 a 53 delle sue conclusioni, l'obbligo imposto agli Stati membri di immatricolare i veicoli nuovi omologati per tipo solo allorché questi ultimi sono provvisti di un certificato di conformità valido, obbligo che è stabilito all'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2003/37, si applica tanto ai veicoli fabbricati nel territorio dell'Unione quanto a quelli prodotti in un paese terzo e successivamente importati all'interno di quest'ultima.



- 29 Occorre constatare, in secondo luogo, che è vero che dal tenore letterale dell'articolo 7, paragrafo 1, e dell'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2003/37 si evince che le prescrizioni da essi enunciate in merito all'immatricolazione e alla messa in circolazione dei veicoli riguardano in modo esplicito solo i «veicoli nuovi». L'articolo 23, paragrafo 1, lettera b), di tale direttiva prevede peraltro che, per quanto riguarda i veicoli delle categorie T1, T2 e T3, gli Stati membri applicano la suddetta direttiva a tutti i «nuovi veicoli» messi in circolazione a decorrere dal 1° luglio 2009.
- 30 Tenuto conto delle sue caratteristiche, il regime istituito dalla direttiva mira effettivamente, per quanto riguarda veicoli fabbricati nel territorio dell'Unione, ad applicarsi ai veicoli nuovi. Tutti i veicoli che, allorché erano nuovi, rientravano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/37 e sono stati messi in circolazione all'interno dell'Unione sono stati oggetto, quindi, di omologazione CE del tipo.
- 31 Tuttavia, è opportuno rilevare, come l'avvocato generale al paragrafo 66 delle sue conclusioni, che il regime istituito dalla direttiva 2003/37 mira a garantire che tutti i veicoli, nuovi o di seconda mano, appartenenti a determinate categorie e immessi sul mercato nell'Unione per la prima volta, a decorrere dal 1° luglio 2009 per quanto riguarda i veicoli delle categorie T1, T2 e T3, soddisfino i requisiti tecnici previsti da tale direttiva.
- 32 La suddetta interpretazione è suffragata dal regolamento n. 167/2013 che, a differenza della direttiva 2003/37, precisa al suo articolo 3, punto 37, che si deve intendere per «veicolo nuovo» «un veicolo che non è mai stato immatricolato o non è mai entrato in circolazione in precedenza». Orbene, si evince tanto dall'articolo 2, lettera q), della direttiva 2003/37 quanto dall'articolo 3, punto 40, del regolamento n. 167/2013 che la «messa in circolazione» deve essere intesa come il primo utilizzo di un veicolo all'interno dell'Unione.
- 33 Tale interpretazione è peraltro confermata dalla posizione espressa dalla Commissione al paragrafo 72 della sua «Guida all'applicazione della direttiva "Macchine" 2006/42/CE [del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (GU 2006, L 157, pag. 24)], nella quale essa afferma che, «[i]n generale, la direttiva macchine non si applica all'immissione sul mercato di macchine usate o di seconda mano», riconoscendo al contempo che esiste «una sola eccezione a tale regola generale». Ad avviso della Commissione, «[l]a direttiva macchine si applica a macchine usate o di seconda mano che sono state in un primo tempo messe a disposizione per la distribuzione o l'impiego al di fuori dell'[Unione], qualora esse vengano successivamente immesse sul mercato dell'[Unione] o messe in servizio per la prima volta nell'[Unione]».
- 34 Inoltre, come sottolineato in sostanza dall'avvocato generale ai paragrafi 68 e 69 delle sue conclusioni, un'interpretazione diversa, da cui discendesse che ogni Stato membro è autorizzato a definire esso stesso i requisiti tecnici necessari per la messa in circolazione e l'immatricolazione di veicoli di seconda mano importati da un paese terzo, sarebbe contraria all'obiettivo di garantire e promuovere il funzionamento del mercato interno perseguito in via successiva dalla direttiva 74/150, dalla direttiva 2003/37 e, adesso, dal regolamento n. 167/2013, dal momento che le competenze così attribuite agli Stati membri potrebbero ostacolare gli scambi tra di essi.
- 35 Un'interpretazione delle disposizioni della direttiva 2003/37 diversa da quella accolta al punto 31 della presente sentenza rischierebbe altresì di compromettere gli obiettivi di detta direttiva volti alla tutela della sicurezza stradale, della qualità dell'ambiente e della sicurezza sul lavoro.
- 36 In siffatto contesto, si deve considerare che un veicolo di seconda mano importato da un paese terzo, che non sia stato oggetto di un'omologazione CE del tipo e che sia destinato ad essere utilizzato per la prima volta nell'Unione, è un «veicolo nuovo» ai sensi della direttiva 2003/37.

37 Alla luce dell'insieme delle suesposte considerazioni si deve rispondere alla prima questione dichiarando che la direttiva 2003/37 deve essere interpretata nel senso che la prima immissione sul mercato e l'immatricolazione, in uno Stato membro, di trattori di seconda mano o usati importati da un paese terzo sono subordinate al rispetto dei requisiti tecnici previsti da tale direttiva.

### *Sulla seconda questione*

38 Con la sua seconda questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 23, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2003/37 possa essere interpretato nel senso che le disposizioni di quest'ultima si applicano ai veicoli delle categorie T1, T2 e T3 fabbricati successivamente al 1° luglio 2009.

39 Alla luce della risposta fornita alla prima questione, e in particolare del punto 29 della presente sentenza, si deve rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 23, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2003/37 deve essere interpretato nel senso che le disposizioni della suddetta direttiva si applicano ai veicoli di seconda mano appartenenti alle categorie T1, T2 e T3 importati nell'Unione da un paese terzo, allorché sono messi in circolazione nell'Unione per la prima volta a decorrere dal 1° luglio 2009.

### **Sulle spese**

40 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quinta Sezione) dichiara:

- 1) **La direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e [che] abroga la direttiva 74/150/CEE, come modificata dalla direttiva 2014/44/UE della Commissione, del 18 marzo 2014, deve essere interpretata nel senso che la prima immissione sul mercato e l'immatricolazione, in uno Stato membro, di trattori di seconda mano o usati importati da un paese terzo sono subordinate al rispetto dei requisiti tecnici previsti da tale direttiva.**
- 2) **L'articolo 23, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2003/37, come modificata dalla direttiva 2014/44, deve essere interpretato nel senso che le disposizioni della suddetta direttiva si applicano ai veicoli di seconda mano appartenenti alle categorie T1, T2 e T3 importati nell'Unione europea da un paese terzo, allorché sono messi in circolazione nell'Unione per la prima volta a decorrere dal 1° luglio 2009.**

Firme