



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (siódma izba)

z dnia 6 października 2015 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Swobodny przepływ towarów — Środki o skutku równoważnym — Towary dopuszczone do swobodnego obrotu w Niemczech — Towary podlegające kontrolom homologacyjnym w Rumunii — Świadczenie zgodności wydane dystrybutorowi w innym państwie członkowskim — Świadczenie uznane za niewystarczające dla dopuszczenia do swobodnego obrotu towarów — Zasada wzajemnego uznawania — Częściowa niedopuszczalność

W sprawie C-354/14

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunalul Cluj (sąd w Klużu, Rumunia) postanowieniem z dnia 18 czerwca 2014 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 22 lipca 2014 r., w postępowaniu

SC Capoda Import-Export SRL

przeciwko

Registrul Auto Român,

Benone-Nicolae Bejan,

TRYBUNAŁ (siódma izba),

w składzie: J.-C. Bonichot (sprawozdawca), prezes izby, J.L. da Cruz Vilaça i C. Lycourgos, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Jääskinen,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu SC Capoda Import-Export SRL przez C. Costaş, adwokata,
- w imieniu B.-N. Bejana przez niego samego,
- w imieniu rządu rumuńskiego przez R. - H. Radu oraz A. Buzoianu, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez L. Nicolae, K. Talabér-Ritz oraz przez G. Wilmsa, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: rumuński.

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,
wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 34 TFUE, a także art. 31 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywy ramowej) (Dz.U. L 263, s. 1) i art. 1 ust. 1 lit. t) i u) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz.U. L 203, s. 30).
- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach postępowania pomiędzy SC Capoda Import-Export SRL (zwaną dalej „Capoda”) a Registrul Auto Român (rumuńskim rejestrem pojazdów samochodowych) i B.- N. Bejanem w przedmiocie sprzedaży przez Capoda oddzielnych nowych części do pojazdów silnikowych.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 2007/46

- 3 Motywy 15 i 15 dyrektywy 2007/46 stanowią:

„(14) Głównym celem przepisów w zakresie homologacji pojazdów jest zagwarantowanie, aby nowe pojazdy, części i oddzielne zespoły techniczne wprowadzone do obrotu zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Osiągnięcie tego celu nie powinno być utrudniane przez montaż pewnych części lub wyposażenia po wprowadzeniu pojazdów na rynek lub po ich dopuszczeniu do ruchu. Należy zatem przyjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia, że części lub wyposażenie, które mogą być zamontowane w pojazdach i które mogą znacznie zakłócić funkcjonowanie układów istotnych ze względu na bezpieczeństwo lub ochronę środowiska, podlegają kontroli przez organ udzielający homologacji, zanim zostaną wprowadzone do sprzedaży. Środki te powinny obejmować przepisy techniczne dotyczące wymagań, które te części lub wyposażenie muszą spełniać.

(15) Środki te powinny mieć zastosowanie jedynie do ograniczonej liczby części lub wyposażenia. [...] Przy określaniu tego wykazu [części lub wyposażenia] Komisja [...] dąży do sprawiedliwej równowagi między wymogami związanymi z poprawą bezpieczeństwa drogowego a ochroną środowiska, a także interesami konsumentów, producentów i dystrybutorów, nie naruszając zasad konkurencji na rynku części zamiennych i wyposażenia”.

- 4 Artykuł 1 tej dyrektywy przewiduje:

„Niniejsza dyrektywa ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem zastosowania oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, mając na uwadze uproszczenie ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze Wspólnoty.

Niniejsza dyrektywa ustanawia również przepisy dotyczące sprzedaży i dopuszczania do stosowania części i wyposażenia przeznaczonego do pojazdów, w odniesieniu do których udzielono homologacji zgodnie z niniejszą dyrektywą.

[...]”

- 5 Artykuł 3 pkt 26 wspomnianej dyrektywy określa „oryginalne części lub wyposażenie” jako „części lub wyposażenie, które wyprodukowano zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi przewidzianymi przez producenta pojazdów dla produkcji części lub wyposażenia zespołu pojazdu, którego to dotyczy. Obejmuje to części i wyposażenie, które wyprodukowano na tej samej linii produkcyjnej, co te części i wyposażenie. Zakłada się, chyba że wykazano coś przeciwnego, że części są oryginalnymi częściami, jeśli producent części zaświadczy, że części te odpowiadają jakością częściom używanym do montażu pojazdu, którego to dotyczy, i zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi producenta pojazdu;”
- 6 Artykuł 31 dyrektywy 2007/46 zatytułowany „Sprzedaż oraz dopuszczenie do ruchu części lub wyposażenia, które mogą stwarzać znaczne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów” stanowi:

„1. Państwa członkowskie zezwalają na sprzedaż, przeznaczanie do sprzedaży lub dopuszczenie do ruchu części lub wyposażenia, które mogą stwarzać znaczne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko jedynie wtedy, gdy takie części lub wyposażenie uzyskały zezwolenie organu udzielającego homologacji zgodnie z ust. 5–10.

2. Części lub wyposażenie wymagające zezwolenia na mocy ust. 1 zostają ujęte w wykazie, który zostanie zamieszczony w załączniku XIII. [...]

[...]

11 Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do części lub elementów wyposażenia, przed wpisaniem ich do wykazu w załączniku XIII. [...]

12. Państwa członkowskie mogą utrzymać krajowe przepisy dotyczące części lub wyposażenia, które mogą stanowić znaczne zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko, dopóki nie zostanie podjęta decyzja o włączeniu części lub elementu wyposażenia do wykazu, o którym mowa w ust. 1.

Przepisy krajowe dotyczące tych części lub wyposażenia przestają obowiązywać w momencie podjęcia takiej decyzji.

[...]”.

Rozporządzenie nr 1400/2002

- 7 Artykuł 16 rozporządzenia nr 1400/2002 przewiduje:

„1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

[...]

- t) »oryginalne części zapasowe« oznaczają części zapasowe o tej samej jakości jak elementy zastosowane w montażu pojazdu silnikowego oraz które są produkowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcji, dostarczonymi przez producenta tych pojazdów w odniesieniu do produkcji elementów lub części zapasowych danego pojazdu silnikowego. [...] Przyjmuje się, jeśli nie zostanie udowodniona teza przeciwna, że te części stanowią oryginalne części zapasowe, jeśli producent części zaświadczy, że części te jakościowo odpowiadają częściom stosowanym w montażu danych pojazdów, i że zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcji producenta pojazdów;
- u) »części zapasowe porównywalnej jakości« oznaczają wyłącznie części zapasowe, produkowane przez każde przedsiębiorstwo, które może w każdej chwili zaświadczyć, że części, których to dotyczy, odpowiadają pod względem jakości elementom, które są lub były zastosowane w montażu danych pojazdów silnikowych;

[...]

- 8 Zgodnie z art. 12 ust. 3 rozporządzenia nr 1400/2002:

„Niniejsze rozporządzenie wygasa z dniem 31 maja 2010 r.”.

Prawo rumuńskie

- 9 Artykuł 1 rozporządzenia rządu nr 80/2000 w sprawie homologacji i certyfikacji produktów i materiałów wykorzystywanych w pojazdach drogowych oraz warunków ich wprowadzania do obrotu i sprzedaży, z późn. zmianami (zwanego dalej „rozporządzeniem rządu nr 80/2000”), stanowi w ust. 1, 2, 4, 5 i 8:

„1. Nowe produkty i materiały przeznaczone do wykorzystywania w pojazdach drogowych mogą być wprowadzane do obrotu lub sprzedawane wyłącznie, jeżeli spełniają warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.

2. Nowe produkty i materiały zaliczające się do kategorii części dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, wydajności energetycznej [...] mogą być wprowadzane do obrotu lub sprzedawane wyłącznie, jeżeli mają homologację lub świadectwo, w zależności od przypadku” [...]

4. „Homologacji produktów, o których mowa w ust. 2, dokonuje autonomiczny rejestr [RAR] będący wyspecjalizowaną jednostką techniczną podlegającą ministerstwu transportu i infrastruktury [...] na podstawie wyników testów przeprowadzanych przez RAR lub przez służby techniczne autoryzowane przez RAR.

5. Certyfikacji produktów i materiałów, o których mowa w ust. 2, dokonuje RAR na podstawie wyników testów przeprowadzanych przez RAR lub przez służby techniczne autoryzowane przez RAR”.

[...]

8. Ustępy 4 i 5 nie mają zastosowania do:

- a) produktów homologowanych przez właściwe organy umawiających się stron na podstawie porozumienia genewskiego;
- b) produktów homologowanych lub certyfikowanych przez właściwe organy państw członkowskich zgodnie z dyrektywami i rozporządzeniami Unii Europejskiej;

- c) produktów oryginalnych i oryginalnych części zapasowych;
- d) nowych produktów i materiałów wytworzonych wyłącznie w celu wykorzystania ich w pojazdach przeznaczonych do zawodów sportowych, które nie są przeznaczone do użytku na drogach publicznych. Niniejszy wyjątek nie ma zastosowania, jeżeli powyższe produkty i materiały mają podwójne zastosowanie, jednocześnie w pojazdach przeznaczonych do zawodów sportowych jak i w pojazdach przeznaczonych do użytku w ruchu drogowym”.

10 Zgodnie z art. 1a tego rozporządzenia rządu:

„Dla celów stosowania niniejszego rozporządzenia poniższe terminy i wyrażenia należy rozumieć następująco:

1. produkt – układ, urządzenie, podzespół, część, oddzielny zespół techniczny wykorzystywane w celu wytworzenia pojazdu, zastąpienia istniejących elementów pojazdu lub zamontowania/późniejszego wykorzystania w homologowanym pojeździe. Może nim być:

1.1. produkt oryginalny – produkt wykonany według specyfikacji technicznych i standardów produkcyjnych przewidzianych przez producenta pojazdu w celu wykonania produktów wykorzystywanych do produkcji danego pojazdu. Do produktów oryginalnych zalicza się produkty wykonane na tej samej linii produkcyjnej co odnośne produkty. Zakłada się, chyba że wykazano inaczej, że produkty są produktami oryginalnymi, jeżeli ich producent zaświadczy, iż odpowiadają one pod względem jakości produktom wykorzystywanym do produkcji danego pojazdu oraz zostały wykonane zgodnie ze specyfikacjami technicznymi i standardami produkcji producenta pojazdu.

[...]”.

11 Artykuł 4 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia rządu przewiduje:

„W celu wprowadzenia ich do obrotu lub sprzedaży, produkty i materiały muszą posiadać dokumenty przewidziane w obowiązujących przepisach”.

12 Artykuł 6 rozporządzenia rządu nr 80/2000 stanowi

„Stanowią wykroczenia i podlegają następującym karom:

a) nieprzestrzeganie art. 1 ust. 2 [...]:karze grzywny w wysokości od 1000 RON do 5000 RON [około 227 do 1 135 EUR];

[...]”

13 Załącznik do zarządzenia ministra transportu, budownictwa i turystyki nr 2135 z dnia 8 grudnia 2005 r. w sprawie zatwierdzenia przepisów dotyczących homologacji i certyfikacji produktów i materiałów wykorzystywanych w pojazdach drogowych oraz warunków wprowadzania ich do obrotu zawiera rozdział II zatytułowany „Metodologia i warunki dotyczące certyfikacji i homologacji produktów wykorzystywanych w pojazdach drogowych”. W rozdziale tym znajduje się pkt 2.1, który stanowi:

„Produkty wytworzone na terytorium kraju lub przywiezione, które wymieniono w wykazie załączonym do rozdziału V, mogą być wprowadzane do obrotu wyłącznie, jeżeli zostały homologowane lub certyfikowane przez RAR. O certyfikację lub homologację występują producenci, ich przedstawiciele, importerzy lub dystrybutorzy. [...]”

- 14 Rozdział V tego załącznika zawiera wykaz produktów i materiałów, które wymagają takiej certyfikacji lub homologacji przez RAR w celu wprowadzenia ich do obrotu. Wykaz ten wylicza elementy stosowane w pojazdach drogowych dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, wydajności energetycznej i ochrony przed kradzieżą. Rozdział V zawiera pkt 5.3.2, który dotyczy w tym zakresie filtrów paliwa i pomp do wody.

Okoliczności postępowania i pytania prejudycjalne

- 15 Capoda, spółka z siedzibą w Rumunii, sprzedaje w tym państwie członkowskim produkty i części zamienne pozwalające na naprawę, utrzymanie i funkcjonowanie pojazdów samochodowych, które nabywa od spółek mających siedzibę w pozostałych państwach członkowskich.
- 16 Z postanowienia odsyłającego wynika, że w wyniku kontroli przeprowadzonej w dniu 21 czerwca 2011 r. przez RAR, stwierdził on, że spółka ta sprzedawała w Rumunii pompy do wody i filtry paliwowe do pojazdów drogowych należących do kategorii części dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska, przy czym produkty te były przedmiotem certyfikacji lub homologacji zgodnie z prawem krajowym. W konsekwencji w protokole stwierdzającym i karzącym to wykroczenie z dnia 28 czerwca 2011 r., RAR nakazała spółce Capoda zapłatę 2000 lejów rumuńskich [RON] (około 454 EUR).
- 17 Spółka ta podniosła, że produkty te zostały nabyte od spółek mających siedzibę w Niemczech oraz że zaopatrzone były one w świadectwa wykazujące, iż chodziło o oryginalne części zapasowe lub części zapasowe porównywalnej jakości w rozumieniu art. 1 rozporządzenia nr 1400/2002, dopuszczone do obrotu w pozostałych państwach członkowskich. Ponadto dokumenty te poświadczały również, że odnośne produkty były produkowane na tych samych liniach produkcyjnych, co oryginalne wyposażenie, oraz że zostały one homologowane przez właściwe organy państw członkowskich, w których zostały one wytworzone. W tych okolicznościach Capoda uznała, że na podstawie zasady wzajemnego uznawania produkty te powinny zostać zwolnione z obowiązku certyfikacji lub homologacji przewidzianego przez prawo rumuńskie.
- 18 Capoda wniosła do Judecătoria Cluj-Napoca (sądu pierwszej instancji w Klużu – Napoce, Rumunia) skargę o stwierdzenie nieważności owego protokołu z dnia 28 czerwca 2011 r. Wyrokiem ogłoszonym w 2012 r. sąd ten uznał wspomnianą skargę stwierdzając, iż, pomimo że sporne części należą do kategorii części dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, dla których prawo rumuńskie nakłada obowiązek przeprowadzenia procedury certyfikacji lub homologacji, to jednak mogą one na podstawie definicji „oryginalnych części zapasowych” oraz „części zapasowych porównywalnej jakości” przewidzianych w art. 1 ust. 1 lit. t) i u) rozporządzenia nr 1400/2002 zostać zrównane z oryginalnymi produktami w rozumieniu art. 1a pkt 1.1 rozporządzenia rządu nr 80/2000. W konsekwencji orzekł, że części te powinny być zwolnione z procedury homologacji lub certyfikacji zgodnie z art. 1 ust. 8 tego rozporządzenia.
- 19 Tribunalul Cluj (sąd apelacyjny w Klużu), rozpatrując odwołanie od tego wyroku wniesione przez RAR oraz przez urzędnika, który sporządził protokół z dnia 28 czerwca 2011 r. B. – N. Bejana, zmienił wydany wyrok i utrzymał ważność protokołu stwierdzając, że dokumenty przedstawione przez Capoda nie dowodzą tego, że sporne części zostały homologowane przez RAR, ani też nie poświadczają ich statusu części oryginalnych, ponieważ chodzi o dokumenty wystawione przez dystrybutorów, a nie przez producentów.
- 20 W dniu 26 października 2013 r. Capoda wniosła skargę rewizyjną od tego wyroku do Tribunalul Cluj (sądu apelacyjnego w Klużu). Spółka ta podniosła w szczególności, że stosowanie procedury homologacji lub certyfikacji spornych części jest sprzeczne ze swobodnym przepływem towarów.

21 W tych okolicznościach Tribunalul Cluj (sąd apelacyjny w Klużu) postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytania prejudycjalne:

- „1) Czy prawo Unii Europejskiej, a konkretnie art. 34 TFUE, art. 31 ust. 1 dyrektywy [2007/46] oraz art. 1 [ust. 1] lit. t) i u) [rozporządzenia nr 1400/2000], można interpretować w ten sposób, że stoi ono na przeszkodzie przepisom krajowym takim jak art. 1 ust. 2 rozporządzenia rządu nr 80/2000, ponieważ wprowadza on środek o skutku równoważnym do ograniczenia ilościowego w przywozie, zważywszy, że zgodnie z tym przepisem w celu swobodnego przepływu (sprzedaży, dystrybucji) nowych produktów i materiałów należących do kategorii elementów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska naturalnego, wydajności energetycznej i ochrony przed kradzieżą pojazdów drogowych, konieczne jest przedstawienie przez sprzedawcę/dystrybutora/przedstawiciela handlowego wydanego przez producenta świadectwa homologacji lub certyfikacji dla celów wprowadzenia do obrotu lub sprzedaży albo – jeżeli sprzedawca/dystrybutor/przedstawiciel handlowy nie otrzymał go lub nie jest w jego posiadaniu – konieczne jest przeprowadzenie procedury homologacji danych produktów przez [RAR] i uzyskanie świadectwa homologacji w celu wprowadzenia do obrotu lub sprzedaży wydawanego przez [RAR], w zakresie w jakim, pomimo że sprzedawca/dystrybutor/przedstawiciel handlowy posiada certyfikat zgodności w celu wprowadzenia do obrotu lub sprzedaży części udostępniony przez dystrybutora z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który to prowadzi swobodnie dystrybucję rzeczonych części na terytorium tego państwa członkowskiego, wspomniany certyfikat nie wystarcza dla umożliwienia swobodnego przepływu/sprzedaży/dystrybucji omawianych towarów?
- 2) Czy prawo Unii Europejskiej a konkretnie art. 34 TFUE w odniesieniu do pojęcia »środki o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych«, art. 31, ust. 1 dyrektywy 2007/46 oraz art. 1 [ust. 1] lit. t) i u) [rozporządzenia nr 1400/2000] można interpretować w ten sposób, że stoi ono na przeszkodzie przepisom krajowym przewidującym, że w celu wprowadzenia do obrotu lub sprzedaży nowych produktów i materiałów należących do kategorii produktów i materiałów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska naturalnego, wydajności energetycznej i ochrony przed kradzieżą pojazdów drogowych, nie wystarcza certyfikat zgodności w celu wprowadzenia do obrotu i sprzedaży udostępniony przez dystrybutora z innego państwa członkowskiego w odniesieniu do tych produktów i materiałów, w zakresie w jakim ów dystrybutor z innego państwa członkowskiego prowadzi swobodnie dystrybucję rzeczonych części na terytorium tego [państwa członkowskiego] i zgodnie z tym certyfikatem części te mogą być sprzedawane na terytorium Unii Europejskiej?”

W przedmiocie dopuszczalności pytań prejudycjalnych

- 22 Rząd rumuński powołał się na niedopuszczalność pytań prejudycjalnych dotyczących wykładni art. 34 TFUE i art. 1 ust. 1 lit. t) i u) rozporządzenia nr 1400/2002. Po pierwsze podnosi on, że dyrektywa 2007/46 dokonała pełnej harmonizacji regulowanej przez nią dziedziny, nie pozwalając dłużej na posługiwanie się prawem pierwotnym. Po drugie, twierdzi, że rozporządzenie nr 1400/2002 nie obowiązywało już w chwili przeprowadzenia kontroli przez RAR, oraz że nowe przepisy Unii nie zawierają już definicji, o których wykładnię wnosi sąd odsyłający.
- 23 W tym zakresie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecnictwem postępowanie ustanowione w art. 267 TFUE jest instrumentem współpracy między Trybunałem i sądami krajowymi, dzięki któremu Trybunał dostarcza sądom krajowym elementów wykładni prawa Unii, które są im niezbędne do rozstrzygnięcia toczących się przed nimi sporów (zob. w szczególności wyrok Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, pkt 25).

- 24 W ramach tej współpracy wyłącznie do sądu krajowego, który rozstrzyga spór i który musi przyjąć odpowiedzialność za mające zapaść orzeczenie sądowe, należy ocena, w świetle szczególnych okoliczności sprawy, zarówno konieczności uzyskania orzeczenia w trybie prejudycjalnym dla wydania wyroku, jak i znaczenia pytań przedstawionych Trybunałowi. W konsekwencji, jeśli przedstawione pytania dotyczą wykładni prawa Unii, co do zasady Trybunał jest zobowiązany orzekać (zob. w szczególności wyrok Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, pkt 26).
- 25 Wynika z tego, że pytania dotyczące wykładni prawa Unii przedstawione przez sąd krajowy w ramach stanu faktycznego i prawnego, za którego ustalenie jest on odpowiedzialny i którego prawidłowość nie podlega ocenie przez Trybunał, korzystają z domniemania pozostawania w związku ze sprawą. Odrzucenie przez Trybunał wniosku sądu krajowego jest możliwe tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wnioskowano, nie ma żadnego związku z rzeczywistością lub z przedmiotem sporu głównego, gdy problem jest natury hipotetycznej, bądź gdy Trybunał nie dysponuje elementami stanu faktycznego albo prawnego, które są konieczne do udzielenia użytecznej odpowiedzi na przedstawione mu pytania (zob. w szczególności wyrok Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, pkt 27).
- 26 W niniejszej sprawie nie można skutecznie podnosić, że art. 34 TFUE w oczywisty sposób nie pozostaje w jakimkolwiek związku z rzeczywistością lub przedmiotem postępowania głównego. Ponadto, kwestia, czy nie ma konieczności interpretowania tego artykułu z tego powodu, że dyrektywa 2007/46 dokonała pełnej harmonizacji, nie stanowi powodu niedopuszczalności i powinna być oceniana w ramach odpowiedzi udzielanej na pytania prejudycjalne. W związku z tym, nie można uwzględnić zarzutu niedopuszczalności podniesionego przez rząd rumuński w odniesieniu do art. 34 TFUE.
- 27 Z kolei, rozporządzenie nr 1400/2002 ustaliło w art. 12 datę jego wygaśnięcia na dzień 31 maja 2010 r. Ponieważ sporny w postępowaniu głównym protokół został sporządzony w dniu 28 czerwca 2011 r., rozporządzenie to nie ma zastosowania do sporu w postępowaniu głównym. Można również stwierdzić, że definicje przewidziane w art. 1 ust. 1 lit. t) i u) dotyczące części oryginalnych lub części zapasowych porównywalnej jakości, mają w każdym razie zastosowanie wyłącznie dla celów tego rozporządzenia, które dotyczy jedynie stosowania dawnego art. 81 ust. 3 traktatu do kategorii wertykalnych porozumień i uzgodnionych praktyk w sektorze samochodowym.
- 28 W związku z tym, przedstawione pytania, jako dotyczące tego rozporządzenia, nie są dopuszczalne.
- 29 Rząd rumuński uważa również, że przepisy art. 31 ust. 1 dyrektywy 2007/46 są jasne i nie pozostawiają miejsca dla jakichkolwiek rozsądnych wątpliwości uzasadniających wnioski o ich interpretację. Ponieważ taki argument nie stanowi powodu niedopuszczalności pytania prejudycjalnego, należy go odrzucić.
- 30 Z uwagi na powyższe należy stwierdzić, że pytania prejudycjalne są niedopuszczalne w zakresie, w jakim dotyczą one wykładni art. 1 ust. 1 lit. t) i u) rozporządzenia nr 1400/2002.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 31 Przez dwa swoje pytania, które należy rozpoznać łącznie, sąd odsyłający zasadniczo zastanawia się nad tym, czy art. 34 TFUE i art. 31 ust. 1 dyrektywy 2007/46 powinny być interpretowane w ten sposób, że sprzeciwiają się one uregulowaniu krajowemu, takiemu jak sporne w postępowaniu głównym, w zakresie, w jakim uzależnia ono sprzedaż w danym państwie członkowskich odrębnych nowych części dla pojazdów drogowych – w niniejszej sprawie pomp do wody i filtrów paliwowych – od przeprowadzenia procedury certyfikacji lub homologacji w tym państwie członkowskim, chyba że zostanie wykazane w drodze świadectwa homologacji lub świadectwa zgodności, że produkty te zostały

już poddane tej procedurze w innym państwie członkowskim lub że chodzi o części oryginalne lub części zapasowe o porównywalnej jakości w rozumieniu tego rozporządzenia, przy czym dokument wystawiony w tym zakresie przez dystrybutora nie jest jednak uznawany za wystarczający.

- 32 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że z art. 1 dyrektywy 2007/46 wynika, że ustanawia ona nie tylko zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem zastosowania oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, mając na uwadze uproszczenie ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze Unii, ale także przepisy dotyczące sprzedaży i dopuszczania do stosowania części i wyposażenia przeznaczonego do pojazdów, w odniesieniu do których udzielono homologacji zgodnie z tą dyrektywą.
- 33 Z akt sprawy przekazanych Trybunałowi wynika, że sprawa główna objęta jest drugą kategorią przepisów, co należy jednak do weryfikacji sądu odsyłającego.
- 34 W takich ramach art. 31 ust. 1 dyrektywy 2007/46 stanowi, że państwa członkowskie nie zezwalają na sprzedaż, przeznaczanie do sprzedaży lub dopuszczenie do ruchu części lub wyposażenia, które mogą stwarzać znaczne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko jedynie wtedy, gdy takie części lub wyposażenie uzyskały zezwolenie organu udzielającego homologacji zgodnie z ust. 5–10 tego artykułu.
- 35 Niemniej jednak, jak to wynika z art. 31 ust. 2 i 11 dyrektywy 2007/47 części lub wyposażenie wymagające zezwolenia na podstawie ust. 1 powinny znajdować się w wykazie w załączniku XIII do tej dyrektywy. Tymczasem, jak wskazała Komisja, nie ustanowiła ona żadnego wykazu w ramach tego załącznika.
- 36 W tym przypadku, jak podnoszą rząd rumuński i Komisja, należy odnieść się do art. 31 ust. 12, który przewiduje, że w oczekiwaniu na decyzję Komisji dotyczącą włączenia części lub elementu wyposażenia do wykazu znajdującego się w załączniku XIII tej dyrektywy, państwa członkowskie mogą utrzymać krajowe przepisy dotyczące części lub wyposażenia, które mogą stanowić znaczne zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko, przy czym owe przepisy krajowe przestają jednak być stosowane od chwili podjęcia takiej decyzji.
- 37 Przepis ten dotyczy w ten sposób sprzedaży i dopuszczenia do użycia części lub elementów wyposażenia, które poza tym, że nie znajdują się na wykazie znajdującym się w załączniku XIII do dyrektywy 2007/46, mogą stanowić poważne zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu, w którym są zamontowane lub jego oddziaływania na środowisko, co należy do oceny sądu odsyłającego w odniesieniu do części spornych w postępowaniu głównym.
- 38 Następnie należy zbadać, czy prawo państwa członkowskiego dotyczące sprzedaży i dopuszczenia do ruchu tych części, do którego odsyła art. 31 ust. 12 tej dyrektywy, jest zgodne z prawem Unii, a w szczególności z art. 34 TFUE.
- 39 W tym zakresie z utrwalonego orzecznictwa wynika, że każdy przepis państwa członkowskiego mogący utrudniać, bezpośrednio lub pośrednio, rzeczywiście lub potencjalnie handel wewnątrz Unii, należy uznać za środek o skutku równoważnym z ograniczeniami ilościowymi w rozumieniu art. 34 TFUE (zob. w szczególności wyroki Dassonville, 8/74, EU:C:1974:82, pkt 5, i Juvelta, C-481/12, EU:C:2014:11, pkt 16).
- 40 Z powyższego wynika w szczególności, że nawet w braku przepisów harmonizujących prawa Unii, produkty zgodnie z prawem wytwarzane i sprzedawane w jednym z państw członkowskich powinny podlegać swobodnej sprzedaży w innym państwie członkowskim, bez poddawania ich dodatkowym

kontrolom. Aby można było uznać je za uzasadnione, uregulowanie krajowe nakładające obowiązek takich kontroli powinno być objęte jednym z wyjątków przewidzianych w art. 36 TFE lub innym obowiązkowym wymogiem uznanym przez orzecznictwo Trybunału i w obydwu przypadkach powinno ono być właściwe dla zagwarantowania realizacji zamierzonego celu i nie wykraczać poza to co jest konieczne dla jego osiągnięcia (zob. wyroki ATRAL, C-14/02, EU:C:2003:265, pkt 65, oraz Komisja/Portugalia, C-432/03, EU:C:2005:669, pkt 42).

- 41 Z akt przekazanych Trybunałowi wynika, że uregulowanie sporne w postępowaniu głównym nakłada obowiązek przeprowadzania procedury homologacji lub certyfikacji do produktów spornych w postępowaniu głównym, które może stanowić środek o skutku równoważnym w rozumieniu art. 34 TFUE, chyba że uregulowanie to przewiduje również wyjątki od tej procedury, które mogą zapewnić, że produkty wytworzone i sprzedawane zgodnie z prawem w innych państwach członkowskich zostają z niej zwolnione.
- 42 Niemniej jednak z akt sprawy wydaje się również wynikać, że art. 1 ust. 8 rozporządzenia rządu nr 80/2000 przewiduje takie wyjątki, co należy do weryfikacji sądu odsyłającego.
- 43 Jeżeli okazałoby się, że tak nie jest, to do właściwych organów krajowych należy wykazanie, iż przeszkoda ta może zostać uzasadniona z uwagi na to, że produktów tych mogą dotyczyć cele ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, które to cele stanowią zgodnie z orzecznictwem nadrzędne względy interesu ogólnego mogące uzasadniać środek o skutku równoważnym z ograniczeniem ilościowym, a także wykazanie, że środek ten jest nie tylko konieczny, ale także proporcjonalny do takich celów (zob. w szczególności wyrok Komisja/Belgia C-150/11, EU:C:2012:539, pkt 54 i 55).
- 44 Jeżeli chodzi o to, czy prawo Unii sprzeciwia się temu, aby dokumenty, takie jak przedstawione przez Capoda, były uznawane za niewystarczające dla wykazania, że części, takie jak sporne w postępowaniu głównym, zostały już homologowane lub poświadczone albo że chodzi o oryginalne części lub części zapasowe o porównywalnej jakości w rozumieniu prawa krajowego, zwolnione na tej podstawie z procedury homologacji i certyfikacji przez RAR, to należy wyjaśnić, że do państw członkowskich należy w braku uregulowania w prawie Unii ustalenie środków dowodowych, jakie mogą zostać przedstawione w tym zakresie z zastrzeżeniem zasad równoważności i skuteczności.
- 45 Z tym zastrzeżeniem prawo Unii nie sprzeciwia się tym samym temu, aby jedynie świadectwa pochodzące od producenta, a nie od dystrybutora pozwalały co do zasady na wykazanie tego, iż chodzi o części już homologowane lub poświadczone albo części oryginalne lub części zapasowe o porównywalnej jakości w rozumieniu prawa krajowego. Ponadto należy stwierdzić, że art. 3 pkt 26 dyrektywy 2007/46, który definiuje pojęcie „oryginalne części lub wyposażenie” dla celów tej dyrektywy, stanowi, że zakłada się w braku przeciwnego dowodu, że części są oryginalne, jeżeli producent to poświadczy.
- 46 Z powyższego wynika, iż na przedstawione pytania należy odpowiedzieć, że art. 34 TFUE i art. 31 ust. 1 i 12 dyrektywy 2007/46 powinny być interpretowane w ten sposób, że nie sprzeciwiają się uregulowaniu krajowemu, takiemu jak sporne w postępowaniu głównym, które uzależnia sprzedaż w danym państwie członkowskim odrębnych, nowych części do pojazdów drogowych – w niniejszej sprawie pomp do wody i filtrów paliwowych – od stosowania procedury certyfikacji lub homologacji w tym państwie członkowskim, o ile uregulowanie to przewiduje ponadto wyjątki mogące zapewnić, że części produkowane i sprzedawane zgodnie z prawem w innych państwach członkowskich są z niej zwolnione, lub w ich braku, o ile odnośne części są w stanie spowodować poważne zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko oraz że owa procedura homologacji lub certyfikacji jest koniecznie niezbędna i proporcjonalna dla przestrzegania celów ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska. Warunki, na jakich następuje przedstawienie dowodu na to, iż takie części zostały już

homologowane lub poświadczone albo że stanowią one oryginalne części lub części o porównywalnej jakości, należą w braku uregulowania prawa Unii do praw państw członkowskich z zastrzeżeniem zasad równoważności i skuteczności.

W przedmiocie kosztów

- ⁴⁷ Dla stron postępowania głównego niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do którego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania głównego, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (siódma izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 34 TFUE i art. 31 ust. 1 i 12 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywy ramowej) powinny być interpretowane w ten sposób, że nie sprzeciwiają się uregulowaniu krajowemu, takiemu jak sporne w postępowaniu głównym, które uzależnia sprzedaż w danym państwie członkowskim odrębnych, nowych części do pojazdów drogowych – w niniejszej sprawie pomp do wody i filtrów paliwowych – od stosowania procedury certyfikacji lub homologacji w tym państwie członkowskim, o ile uregulowanie to przewiduje ponadto wyjątki mogące zapewnić, że części produkowane i sprzedawane zgodnie z prawem w innym państwach członkowskich są z niej zwolnione, lub w ich braku, o ile odnośne części są w stanie spowodować poważne zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko oraz że owa procedura homologacji lub certyfikacji jest koniecznie niezbędna i proporcjonalna dla przestrzegania celów ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska.

Warunki, na jakich następuje przedstawienie dowodu na to, iż takie części zostały już homologowane lub poświadczone albo że stanowią one oryginalne części lub części o porównywalnej jakości, należą w braku uregulowania prawa Unii do praw państw członkowskich z zastrzeżeniem zasad równoważności i skuteczności.

Podpisy