



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șaptea)

6 octombrie 2015*

„Trimitere preliminară — Libera circulație a mărfurilor — Măsuri cu efect echivalent — Produse aflate în liberă circulație în Germania — Produse supuse unor controale de omologare în România — Certificat de conformitate pus la dispoziție de un distribuitor dintr-un alt stat membru — Certificat considerat ca fiind insuficient pentru a permite libera comercializare a acestor produse — Principiul recunoașterii reciproce — Inadmisibilitate parțială”

În cauza C-354/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunalul Cluj, prin decizia din 18 iunie 2014, primită de Curte la 22 iulie 2014, în procedura

SC Capoda Import-Export SRL

împotriva

Registrului Auto Român,

Benone-Nicolae Bejan,

CURTEA (Camera a șaptea),

compusă din domnul J.-C. Bonichot (raportor), președinte de cameră, și domnii J. L. da Cruz Vilaça și C. Lycourgos, judecători,

avocat general: domnul N. Jääskinen,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru SC Capoda Import-Export SRL, de C. Costăș, avocat;
- pentru domnul Bejan, de el însuși;
- pentru guvernul român, de R.-H. Radu și de A. Buzoianu, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de L. Nicolae, de K. Talabér-Ritz și de G. Wilms, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

* Limba de procedură: româna.

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 34 TFUE, precum și a articolului 31 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, p. 1) și a articolului 1 alineatul (1) literele (t) și (u) din Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei din 31 iulie 2002 privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor (JO L 203, p. 30, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 112).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între SC Capoda Import-Export SRL (denumită în continuare „Capoda”), pe de o parte, și Registrul Auto Român (denumit în continuare „RAR”) și domnul Bejan, pe de altă parte, în legătură cu comercializarea de către Capoda de piese de schimb noi pentru autovehicule.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 2007/46

- 3 Considerentele (14) și (15) ale Directivei 2007/46 au următorul cuprins:

„(14) Obiectivul principal al legislației privind omologarea vehiculelor este să garanteze faptul că vehiculele, componentele și unitățile tehnice separate noi introduse pe piață asigură un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului. Acest obiectiv nu ar trebui să fie subminat prin montarea unor anumite piese sau echipamente după introducerea pe piață sau după punerea în exploatare a vehiculelor. În consecință, se impune adoptarea unor măsuri adecvate care să garanteze că acele piese sau echipamente care pot fi montate pe vehicule și care pot afecta în mod semnificativ funcționarea sistemelor cu un rol esențial în siguranță și protecția mediului fac obiectul unui control preliminar efectuat de către o autoritate de omologare, înainte de a fi oferite spre vânzare. Astfel de măsuri ar trebui să se concretizeze prin dispoziții tehnice privind cerințele care trebuie respectate de piesele sau echipamentele respective.

(15) Astfel de măsuri ar trebui aplicate numai pentru un număr restrâns de piese sau echipamente. [...] Pentru elaborarea liste[i acestor piese sau echipamente], Comisia ar trebui [...] să depună eforturi pentru realizarea unui echilibru echitabil între cerințele de îmbunătățire a siguranței rutiere și cele de protecție a mediului și interesele consumatorilor, ale producătorilor și ale distribuitorilor, menținând concurența de pe piața pieselor de schimb.”

- 4 Articolul 1 din această directivă prevede:

„Prezenta directivă instituie un cadru armonizat, care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul Comunității.

De asemenea, prezenta directivă instituie dispoziții privind vânzarea și punerea în exploatare a pieselor și a echipamentelor destinate vehiculelor omologate în conformitate cu prezenta directivă.

[...]”

- 5 Articolul 3 punctul 26 din directiva menționată definește „piese[le] sau echipament[ele] de origine” ca fiind „piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și standardele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția unor piese sau echipamente pentru asamblarea vehiculului în cauză. Aceasta cuprinde piesele sau echipamentele fabricate pe aceeași linie de producție cu piesele sau echipamentele în cauză. Se consideră, dacă nu se dovedește contrariul, că piesele sunt de origine în cazul în care producătorul lor certifică faptul că piesele corespund nivelului calitativ al componentelor utilizate pentru asamblarea vehiculului în cauză și au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și standardele de producție ale producătorului vehiculului”.
- 6 Articolul 31 din Directiva 2007/46, intitulat „Vânzarea și punerea în exploatare a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc important pentru buna funcționare a sistemelor esențiale”, prevede:

„(1) Statele membre permit vânzarea, oferirea spre vânzare sau punerea în exploatare a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc important pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanțele sale în materie de protecție a mediului numai dacă aceste piese sau echipamente au fost autorizate de către o autoritate de omologare în conformitate cu alineatele (5)-(10).

(2) Piesele sau echipamentele care fac obiectul autorizării în conformitate cu alineatul (1) sunt incluse în lista stabilită în anexa XIII. [...]

[...]

(11) Prezentul articol nu este aplicabil unei piese sau unui echipament înainte ca acestea să fie incluse în anexa XIII. [...]

(12) Atât timp cât nu a fost luată o decizie privind includerea unei piese sau a unui echipament în lista menționată la alineatul (1), statele membre pot menține dispoziții de drept intern referitoare la piesele sau echipamentele care pot reprezenta un risc considerabil pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau a performanțelor sale în materie de protecție a mediului.

De îndată ce o astfel de decizie a fost luată în această privință, valabilitatea dispozițiilor de drept intern referitoare la piesele sau echipamentele în cauză încetează.

[...]”

Regulamentul nr. 1400/2002

- 7 Articolul 1 din Regulamentul nr. 1400/2002 prevede:

„(1) În sensul prezentului regulament:

[...]

(t) «piese de schimb originale» înseamnă piese de schimb care sunt de aceeași calitate ca și componentele folosite la asamblarea autovehiculului și care sunt fabricate conform specificațiilor și standardelor de producție prevăzute de producătorul de autovehicule pentru producția

componentelor sau a pieselor de schimb pentru autovehiculul în cauză. [...] Se prezumă, până la proba contrarie, că piesele de schimb sunt piese de schimb originale dacă producătorul de piese atestă că acestea au aceeași calitate ca și componentele folosite la asamblarea autovehiculului în cauză și au fost produse conform specificațiilor și standardelor de producție ale producătorului de autovehicule;

- (u) «piese de schimb de calitate echivalentă» înseamnă exclusiv piese de schimb produse de o întreprindere care poate certifica în orice moment că piesele în cauză au o calitate echivalentă cu cea a componentelor care sunt sau au fost utilizate la asamblarea autovehiculelor în cauză;

[...]"

- 8 Potrivit articolului 12 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1400/2002:

„Prezentul regulament expiră la 31 mai 2010.”

Dreptul românesc

- 9 Articolul 1 din Ordonanța Guvernului nr. 80/2000 privind omologarea și certificarea produselor și materialelor de exploatare utilizate la vehiculele rutiere, precum și condițiile de introducere pe piață și de comercializare a acestora, cu modificările ulterioare (denumită în continuare „Ordonanța Guvernului nr. 80/2000”), prevede la alineatele (1), (2), (4), (5) și (8):

„(1) Produsele și materialele de exploatare noi, destinate utilizării la vehicule rutiere, pot fi introduse pe piață și/sau comercializate numai dacă respectă condițiile prevăzute de prezenta ordonanță.

(2) Produsele și materialele de exploatare noi, din categoria celor care privesc siguranța circulației rutiere, protecția mediului, eficacitatea energetică [...] pot fi introduse pe piață și/sau comercializate numai dacă sunt omologate sau certificate, după caz.

[...]

(4) Omologarea produselor prevăzute la alineatul (2) se efectuează de Regia Autonomă [RAR], organism tehnic specializat aflat sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, [...] pe baza rezultatelor încercărilor efectuate de RAR sau de servicii tehnice evaluate de RAR.

(5) Certificarea produselor și a materialelor de exploatare prevăzute la alineatul (2) se efectuează de RAR pe baza rezultatelor încercărilor efectuate de RAR sau de servicii tehnice evaluate de RAR.

[...]

- (8) Se exceptează de la prevederile alineatelor (4) și (5):

- a) produsele omologate de autoritățile competente ale părților contractante în baza acordurilor de la Geneva;
- b) produsele omologate sau certificate de autoritățile competente ale statelor membre potrivit directivelor/regulamentelor Uniunii Europene;
- c) produsele de origine sau produsele de schimb de origine;

d) produsele și materialele de exploatare noi fabricate în mod exclusiv pentru a fi utilizate de vehiculele destinate competițiilor sportive, care nu sunt destinate utilizării în circulația rutieră. Această excepție nu se aplică în cazul în care produsele și materialele de exploatare respective au dublă utilizare, atât pentru vehiculele destinate competițiilor sportive, cât și pentru vehiculele destinate circulației rutiere.”

10 Potrivit articolului 1² din această ordonanță a Guvernului:

„Pentru aplicarea prezentei ordonanțe, termenii și expresiile de mai jos au următorul înțeles:

1. *produs* – un sistem, un echipament, o piesă, o componentă sau o entitate tehnică utilizate la fabricarea unui vehicul, pentru înlocuirea celor existente pe un vehicul sau pentru montarea/utilizarea ulterioară pe un vehicul omologat. Poate fi:

1.1. *produs de origine* – produsul fabricat potrivit specificațiilor și standardelor de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru fabricarea unor produse utilizate pentru asamblarea vehiculului în cauză. Aceasta cuprinde produsele fabricate pe aceeași linie de producție cu produsele în cauză. Se consideră, dacă nu se dovedește contrariul, că produsele sunt de origine în cazul în care producătorul lor atestă faptul că produsele corespund nivelului calitativ al produselor utilizate pentru asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate potrivit specificațiilor și standardelor de producție ale producătorului vehiculului;

[...]”

11 Articolul 4 alineatul (1) din ordonanța Guvernului menționată prevede:

„În vederea introducerii pe piață și/sau a comercializării, produsele și materialele de exploatare trebuie să fie însoțite de documentele prevăzute de reglementările în vigoare.”

12 Articolul 6 din Ordonanța Guvernului nr. 80/2000 prevede:

„Constituie contravenții și se sancționează după cum urmează:

a) nerespectarea prevederilor articolului 1 alineatul (2) [...], cu amendă de la 1 000 lei la 5 000 lei; [(RON) (între aproximativ 227 și 1135 de euro)];

[...]”

13 Anexa la Ordinul nr. 2135 din 8 decembrie 2005 al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea și certificarea produselor și materialelor de exploatare utilizate la vehiculele rutiere, precum și condițiile de introducere pe piață a acestora cuprinde capitolul II, intitulat „Metodologia și condițiile privind certificarea sau omologarea produselor utilizate la vehicule rutiere”. În cadrul acestui capitol figurează punctul 2.1, care prevede:

„Produsele fabricate în țară sau importate, prevăzute în lista cuprinsă la capitolul V, pot fi introduse pe piață numai dacă sunt certificate sau omologate de RAR. Certificarea sau omologarea se solicită de către producători, reprezentanții acestora, importatori sau distribuitori. [...]”

14 Capitolul V din aceeași anexă cuprinde o listă a produselor și materialelor de exploatare care necesită omologare sau certificare RAR în vederea introducerii pe piață. Această listă enumeră elementele utilizate la vehicule rutiere, din categoria celor care privesc siguranța circulației, protecția mediului, eficiența energetică și protecția împotriva furturilor. Acest capitol V cuprinde un punct 5.1.3 care vizează filtrele de combustibil și un punct 5.3.2 care vizează pompele de apă.

Situația de fapt din litigiul principal și întrebările preliminare

- 15 Capoda, societate cu sediul în România, comercializează în acest stat membru produse și piese de schimb care permit repararea, întreținerea și funcționarea autovehiculelor, pe care le achiziționează de la societăți cu sediul în alte state membre.
- 16 Din decizia de trimitere reiese că, în urma unui control efectuat la 21 iunie 2011 de RAR, acesta a constatat că societatea menționată comercializează în România pompe de apă și filtre de combustibil pentru vehicule rutiere care intră în categoria pieselor care privesc siguranța circulației și protecția mediului, fără ca aceste produse să fi făcut obiectul unei omologări sau al unei certificări în conformitate cu legislația națională. În consecință, printr-un proces-verbal de constatare și de sancționare a acestei contravenții din 28 iunie 2011, RAR a aplicat societății Capoda o amendă în cuantum de 2 000 lei (RON) (aproximativ 454 de euro).
- 17 Capoda a arătat că aceste produse fuseseră achiziționate de la societăți cu sediul în Germania și că erau însoțite de certificate care ar atesta că ar fi vorba despre piese de schimb originale sau piese de schimb de calitate echivalentă, în sensul articolului 1 din Regulamentul nr. 1400/2002, aflate în liberă circulație în alte state membre. Pe de altă parte, aceste documente ar atesta de asemenea faptul că produsele în cauză au fost fabricate în aceleași unități de producție ca și echipamentele de origine și că ar fi fost omologate de autoritățile competente ale statelor membre în care au fost produse. În aceste condiții, Capoda a apreciat că, în aplicarea principiului recunoașterii reciproce, aceste produse trebuiau să fie exceptate de la obligația de omologare sau de certificare prevăzută de dreptul românesc.
- 18 Capoda a sesizat Judecătoria Cluj-Napoca cu o cerere de anulare a acestui proces-verbal din 28 iunie 2011. Prin sentința pronunțată în anul 2012, această instanță a admis cererea, apreciind că, deși piesele în litigiu intră în categoria pieselor pentru care dreptul românesc impune o procedură de omologare sau de certificare, ele pot, în temeiul definițiilor „piese[lor] de schimb originale” și „piese[lor] de schimb de calitate echivalentă”, prevăzute la articolul 1 alineatul (1) literele (t) și (u) din Regulamentul nr. 1400/2002, să fie asimilate unor produse de origine, în sensul articolului 1² punctul 1.1 din Ordonanța Guvernului nr. 80/2000. În consecință, instanța a statuat că aceste piese trebuiau să fie exceptate de la procedura de omologare sau de certificare, conform articolului 1 alineatul (8) din ordonanța menționată.
- 19 Sesizat cu recurs împotriva acestei sentințe de către RAR și de către agentul care a întocmit procesul-verbal din 28 iunie 2011, domnul Bejan, Tribunalul Cluj a reformat sentința pronunțată și a menținut validitatea acestui proces-verbal, considerând că documentele furnizate de Capoda nu dovedeau că piesele în litigiu ar fi fost omologate de RAR și nici nu atestau calitatea lor de origine, întrucât este vorba despre documente întocmite de distribuitori, iar nu de producători.
- 20 La 26 octombrie 2013, Tribunalul Cluj a fost sesizat de Capoda cu o cerere de revizuire a acestei hotărâri. Societatea susține în special că aplicarea unei proceduri de omologare sau de certificare în cazul pieselor în litigiu este contrară liberei circulații a mărfurilor.
- 21 În acest context, Tribunalul Cluj a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Dacă dreptul Uniunii Europene, și anume articolul 34 TFUE, articolul 31 alineatul (1) din [Directiva 2007/46] și articolul 1 [alineatul (1)] literele (t) și (u) din [Regulamentul nr. 1400/2002], poate fi interpretat în sensul că se opune unei legislații naționale precum cea din articolul 1 alineatul (2) din Ordonanța Guvernului nr. 80/2000, ca instituind o măsură cu efect echivalent unei restricții cantitative la import, legislație conform căreia, pentru libera circulație (vânzare, distribuire) a produselor și materialelor de exploatare noi, din categoria celor care privesc siguranța circulației rutiere, protecția mediului, eficiența energetică și protecția împotriva furturilor vehiculelor rutiere, este necesară fie prezentarea de către

vânzător/distribuitor/comerciant a unui certificat de omologare sau certificare în vederea introducerii pe piață și/sau a comercializării emis de către producător, fie, dacă acesta nu a fost obținut de către vânzător/distribuitor/comerciant sau nu este deținut de acesta, parcurgerea procedurii de omologare a produselor respective de către [RAR] și obținerea unui certificat de omologare în vederea introducerii pe piață și/sau a comercializării emis de către RAR, în condițiile în care, deși vânzătorul/distribuitorul/comerciantul deține un certificat de conformitate în vederea introducerii pe piață și/sau a comercializării pus la dispoziție de distribuitorul dintr-un alt stat membru al Uniunii Europene al pieselor și care distribuie liber pe teritoriul aceluia stat membru acele piese, acest certificat este insuficient pentru a permite libera circulație/vânzare/distribuție a mărfurilor menționate?

- 2) Dacă dreptul Uniunii Europene, și anume articolul 34 TFUE, respectiv noțiunea «măsuri cu efect echivalent unor restricții cantitative», articolul 31 alineatul (1) din Directiva 2007/46 și articolul 1 [alineatul (1)] literele (t) și (u) din [Regulamentul nr. 1400/2002], poate fi interpretat în sensul că se opune unei legislații naționale care stabilește ca insuficient pentru a permite libera comercializare a produselor și materialelor de exploatare noi, din categoria celor care privesc siguranța circulației rutiere, protecția mediului, eficiența energetică și protecția împotriva furturilor vehiculelor rutiere, certificatul de conformitate în vederea introducerii pe piață și/sau a comercializării pus la dispoziție de distribuitorul dintr-un alt stat membru al produselor și materialelor de exploatare noi, din categoria celor care privesc siguranța circulației rutiere, protecția mediului, eficiența energetică și protecția împotriva furturilor vehiculelor rutiere, în condițiile în care acest distribuitor dintr-un alt stat membru distribuie liber pe teritoriul aceluia stat membru acele piese, certificat în conformitate cu care piesele respective pot fi comercializate pe teritoriul Uniunii Europene?”

Cu privire la admisibilitatea întrebărilor preliminare

- 22 Guvernul român a invocat inadmisibilitatea întrebărilor preliminare privind interpretarea articolului 34 TFUE și a articolului 1 alineatul (1) literele (t) și (u) din Regulamentul nr. 1400/2002. Pe de o parte, acest guvern arată că Directiva 2007/46 efectuează o armonizare completă a domeniului pe care îl reglementează, nemaipermitând recurgerea la dreptul primar. Pe de altă parte, acesta susține că Regulamentul nr. 1400/2002 nu mai era în vigoare la data controlului realizat de RAR și că noile dispoziții ale Uniunii nu mai cuprind definițiile a căror interpretare este solicitată de instanța de trimitere.
- 23 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, procedura instituită la articolul 267 TFUE este un instrument de cooperare între Curte și instanțele naționale cu ajutorul căruia Curtea furnizează acestora din urmă elementele de interpretare a dreptului Uniunii care le sunt necesare pentru soluționarea litigiului asupra căruia urmează să se pronunțe (a se vedea în special Hotărârea Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, punctul 25).
- 24 În cadrul acestei cooperări, numai instanța națională care este sesizată cu litigiul principal și care trebuie să își asume responsabilitatea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile fiecărei cauze, atât necesitatea unei hotărâri preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și relevanța întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea dreptului Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe (a se vedea în special Hotărârea Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, punctul 26).
- 25 Rezultă că întrebările referitoare la interpretarea dreptului Uniunii adresate de instanța națională în cadrul factual și normativ pe care îl definește sub propria răspundere și a cărei exactitate Curtea nu are competența să o verifice beneficiază de o prezumție de relevanță. Respingerea de către Curte a unei cereri formulate de o instanță națională este posibilă numai dacă este evident că interpretarea

solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care îi sunt adresate (a se vedea în special Hotărârea Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, punctul 27).

- 26 În speță, nu se poate susține în mod valabil că articolul 34 TFUE nu are în mod vădit nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal. Pe de altă parte, problema dacă nu este necesar să se interpreteze acest articol pentru motivul că Directiva 2007/46 ar fi efectuat o armonizare completă nu constituie un motiv de inadmisibilitate și trebuie apreciată în cadrul răspunsului care trebuie dat la întrebările preliminare. În consecință, excepția de inadmisibilitate invocată de guvernul român în ceea ce privește articolul 34 TFUE nu poate fi admisă.
- 27 În schimb, Regulamentul nr. 1400/2002 a stabilit la articolul 12 data sa de expirare, și anume 31 mai 2010. Întrucât procesul-verbal în discuție în litigiul principal a fost întocmit la 28 iunie 2011, acest regulament nu este aplicabil litigiului principal. De asemenea, se poate arăta că definițiile pe care le prevede la articolul 1 alineatul (1) literele (t) și (u) pentru piesele originale și piesele de schimb de calitate echivalentă nu se aplicau în orice caz decât în scopurile acestui regulament, care privește numai aplicarea fostului articol 81 alineatul (3) din tratat categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor.
- 28 În consecință, întrebările adresate, în măsura în care privesc acest regulament, nu sunt admisibile.
- 29 Guvernul român apreciază de asemenea că dispozițiile articolului 31 alineatul (1) din Directiva 2007/46 ar fi clare și nu ar lăsa loc niciunei îndoieli rezonabile care să justifice o cerere de interpretare. Întrucât un asemenea argument nu constituie un motiv de inadmisibilitate a unei întrebări preliminare, se impune ca acesta să fie respins.
- 30 Ținând seama de cele ce precedă, este necesar să se constate că întrebările preliminare sunt inadmisibile în măsura în care privesc interpretarea articolului 1 alineatul (1) literele (t) și (u) din Regulamentul nr. 1400/2002.

Cu privire la întrebările preliminare

- 31 Prin intermediul celor două întrebări formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 34 TFUE și articolul 31 alineatul (1) din Directiva 2007/46 trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale, precum cea în discuție în litigiul principal, care condiționează comercializarea într-un stat membru de piese de schimb noi pentru vehicule rutiere – în speță, pompe de apă și filtre de combustibil – de aplicarea unei proceduri de omologare sau de certificare în acest stat membru, cu excepția cazului în care se demonstrează, printr-un certificat de omologare sau de certificare, că aceste produse au fost deja supuse unei asemenea proceduri într-un alt stat membru sau că este vorba despre piese de origine sau piese de schimb de calitate echivalentă, în sensul acestei reglementări, un document întocmit în această privință de către distribuitor nefiind însă considerat suficient.
- 32 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că din cuprinsul articolului 1 din Directiva 2007/46 rezultă că aceasta instituie nu numai un cadru armonizat, care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul Uniunii, ci și dispoziții privind vânzarea și punerea în exploatare a pieselor și a echipamentelor destinate vehiculelor omologate în conformitate cu această directivă.

- 33 Din dosarul transmis Curții pare să rezulte că litigiul principal intră în sfera acestei a doua categorii de dispoziții, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere.
- 34 În acest cadru, articolul 31 alineatul (1) din Directiva 2007/46 prevede că statele membre permit vânzarea, oferirea spre vânzare sau punerea în exploatare a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc important pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanțele sale în materie de protecție a mediului numai dacă aceste piese sau echipamente au fost autorizate de către o autoritate de omologare, în conformitate cu alineatele (5)-(10) ale acestui articol.
- 35 Totuși, astfel cum reiese de la alineatele (2) și (11) ale articolului 31 din Directiva 2007/46, piesele sau echipamentele care fac obiectul autorizării în conformitate cu alineatul (1) al acestui articol trebuie să fie incluse în lista din anexa XIII la această directivă. Or, așa cum arată Comisia, aceasta nu a adoptat nicio listă în cadrul respectivei anexe.
- 36 În acest caz și astfel cum susțin guvernul român și Comisia, este necesară raportarea la alineatul (12) al acestui articol 31, care prevede că, atât timp cât nu a fost luată o decizie a Comisiei privind includerea unei piese sau a unui echipament în lista care figurează în anexa XIII la această directivă, statele membre pot menține dispoziții de drept intern referitoare la piesele sau echipamentele care pot reprezenta un risc considerabil pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau a performanțelor sale în materie de protecție a mediului, valabilitatea dispozițiilor de drept intern încetând de îndată ce o astfel de decizie a fost luată în această privință.
- 37 Prin urmare, această dispoziție privește vânzarea și punerea în exploatare a unor piese sau echipamente care, dincolo de faptul că nu se regăsesc pe lista care figurează în anexa XIII la Directiva 2007/46, pot crea un risc important pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului pe care sunt instalate sau pentru performanțele sale în materie de protecție a mediului, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere în ceea ce privește piesele în discuție în litigiul principal.
- 38 În continuare, trebuie să se examineze dacă dreptul statului membru referitor la vânzarea și la punerea în exploatare a acestor piese, la care face trimitere articolul 31 alineatul (12) din această directivă, este conform cu dreptul Uniunii și în special cu articolul 34 TFUE.
- 39 În această privință, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că orice măsură a unui stat membru de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului din cadrul Uniunii trebuie considerată o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative în sensul articolului 34 TFUE (a se vedea în special Hotărârea Dassonville, 8/74, EU:C:1974:82, punctul 5, și Hotărârea Juvelta, C-481/12, EU:C:2014:11, punctul 16).
- 40 Rezultă în special că, chiar în absența unor măsuri de armonizare de drept al Uniunii, produsele fabricate în mod legal și comercializate într-un stat membru trebuie să poată fi comercializate într-un alt stat membru fără a fi supuse unor controale suplimentare. Pentru a fi justificată, o reglementare națională care impune astfel de controale trebuie să intre sub incidența uneia dintre excepțiile prevăzute la articolul 36 TFUE sau a uneia dintre cerințele imperative recunoscute de jurisprudența Curții și, în ambele cazuri, să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea acestuia (a se vedea Hotărârea ATRAL, C-14/02, EU:C:2003:265, punctul 65, și Hotărârea Comisia/Portugalia, C-432/03, EU:C:2005:669, punctul 42).
- 41 Reiese din dosarul transmis Curții că reglementarea în discuție în litigiul principal impune aplicarea unei proceduri de omologare sau de certificare produselor în discuție în litigiul principal, care poate constitui o măsură cu efect echivalent în sensul articolului 34 TFUE, dacă această reglementare nu prevede și excepții de la respectivele proceduri de natură să asigure că produsele fabricate în mod legal și comercializate în celelalte state membre sunt exceptate de la acestea.

- 42 Cu toate acestea, pare să reiasă de asemenea din acest dosar că articolul 1 alineatul (8) din Ordonanța Guvernului nr. 80/2000 ar prevedea asemenea excepții, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere.
- 43 Dacă s-ar dovedi că situația este diferită, ar reveni autorităților naționale competente sarcina de a demonstra că acest obstacol poate fi justificat, ținând seama de produsele care pot fi vizate, de obiectivele protecției siguranței rutiere și protecției mediului, care constituie, potrivit jurisprudenței, motive imperative de interes general care pot justifica o măsură cu efect echivalent cu o restricție cantitativă, și că el este nu numai necesar, ci și proporțional cu asemenea obiective (a se vedea în special Hotărârea Comisia/Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punctele 54 și 55).
- 44 În ceea ce privește problema dacă dreptul Uniunii se opune ca anumite documente, cum ar fi cele furnizate de Capoda, să nu fie considerate suficiente pentru a demonstra că piese precum cele în discuție în litigiul principal sunt deja omologate sau certificate sau că este vorba despre piese de origine sau de schimb de calitate echivalentă, în sensul dreptului național, exceptate, în acest temei, de la procedura de omologare sau de certificare de către RAR, este necesar să se precizeze că revine statelor membre, în absența unei reglementări de drept al Uniunii, sarcina de a determina mijloacele de probă care pot fi utilizate în această privință, sub rezerva principiilor echivalenței și efectivității.
- 45 Sub această rezervă, dreptul Uniunii nu se opune, în consecință, ca numai certificatele emise de producător, iar nu cele emise de distribuitor, să permită în principiu atestarea faptului că este vorba despre piese deja omologate sau certificate sau despre piese de origine sau de schimb de calitate echivalentă, în sensul dreptului național. Trebuie, de altfel, să se arate că articolul 3 punctul 26 din Directiva 2007/46, care definește noțiunea „piese sau echipament de origine” în sensul acestei directive, prevede că se consideră, dacă nu se dovedește contrariul, că piesele sunt de origine în cazul în care producătorul lor o certifică.
- 46 Rezultă că trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 34 TFUE și articolul 31 alineatele (1) și (12) din Directiva 2007/46 trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, care condiționează comercializarea într-un stat membru de piese de schimb noi pentru vehicule rutiere – în speță, pompe de apă și filtre de combustibil – de aplicarea unei proceduri de omologare sau de certificare în acest stat membru, în măsura în care această reglementare prevede, pe de altă parte, excepții de natură să asigure că piesele produse în mod legal și comercializate în celelalte state membre sunt exceptate de la acestea sau, în lipsa lor, în măsura în care piesele în cauză sunt de natură să creeze un risc important pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanțele sale în materie de protecție a mediului și în care această procedură de omologare sau de certificare este strict necesară și proporțională în raport cu obiectivul protecției siguranței rutiere sau al protecției mediului. Condițiile în care trebuie să se facă dovada faptului că astfel de piese au fost deja omologate sau certificate sau reprezintă piese de origine sau de calitate echivalentă intră, în absența unei reglementări de dreptul Uniunii, în sfera dreptului statelor membre, sub rezerva principiilor echivalenței și efectivității.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 47 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a șaptea) declară:

Articolul 34 TFUE și articolul 31 alineatele (1) și (12) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, care condiționează comercializarea într-un stat membru de piese de schimb noi pentru vehicule rutiere – în speță, pompe de apă și filtre de combustibil – de aplicarea unei proceduri de omologare sau de certificare în acest stat membru, în măsura în care această reglementare prevede, pe de altă parte, excepții de natură să asigure că piesele produse în mod legal și comercializate în celelalte state membre sunt exceptate de la acestea sau, în lipsa lor, în măsura în care piesele în cauză sunt de natură să creeze un risc important pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanțele sale în materie de protecție a mediului și în care această procedură de omologare sau de certificare este strict necesară și proporțională în raport cu obiectivul protecției siguranței rutiere sau al protecției mediului.

Condițiile în care trebuie să se facă dovada faptului că astfel de piese au fost deja omologate sau certificate sau reprezintă piese de origine sau de calitate echivalentă intră, în absența unei reglementări de dreptul Uniunii, în sfera dreptului statelor membre, sub rezerva principiilor echivalenței și efectivității.

Semnături