



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

15 iunie 2017*

„Trimitere preliminară — Piața internă — Omologare CE de tip — Directiva 2003/37/CE — Domeniu de aplicare — Tractoare agricole sau forestiere — Introducerea pe piață și înmatricularea în Uniunea Europeană a vehiculelor de ocazie sau folosite importate dintr-o țară terță — Noțiunile «vehicul nou» și «introducere în circulație»”

În cauza C-513/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE, introdusă de Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Curtea Administrativă Supremă a Lituaniei), prin decizia din 17 septembrie 2015, primită de Curte la 25 septembrie 2015, în procedura inițiată de

„Agrodetalė” UAB,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul J. L. da Cruz Vilaça, președinte de cameră, doamna M. Berger, și domnii A. Borg Barthet (raportor), E. Levits și F. Biltgen, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul M. Aleksejev, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 12 ianuarie 2017,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru „Agrodetalė” UAB, de O. Žilėnas și de R. Černiauskas, avokatai;
- pentru guvernul lituanian, de M. Šavelskis, de K. Dieninis și de D. Kriauciūnas, în calitate de agenți;
- pentru guvernul spaniol, de V. Ester Casas și de A. Gavela Llopis, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, inițial de R. Dobilaitė și de D. Kukovec, în calitate de agenți, și ulterior de A. Steiblytė și de A. C. Becker, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 8 februarie 2017,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: lituaniana.

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea Directivei 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CEE (JO 2003, L 171, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 40, p. 12), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2014/44/UE a Comisiei din 18 martie 2014 (JO 2014, L 82, p. 20) (denumită în continuare „Directiva 2003/37”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între „Agrodetalė” UAB, pe de o parte, și Vilniaus miesto savivaldybės administracija (administrația locală a orașului Vilnius, Lituania, denumită în continuare „autoritățile locale ale orașului Vilnius”), pe de altă parte, în legătură cu refuzul formulat de aceasta în urma cererii Agrodetalė de a înmatricula în registrul național al tractoarelor, al utilajelor autopropulsate și agricole și al remorcilor acestora tractoare de ocazie importate din Belarus.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Considerentul (4) al Directivei 2003/37 enunța:

„Având în vedere faptul că prezenta directivă se bazează pe principiul armonizării totale, perioada premergătoare momentului în care omologarea CE de tip devine obligatorie trebuie să fie suficient de lungă pentru a permite constructorilor acestor vehicule să se adapteze la noile proceduri armonizate.”

- 4 Potrivit articolului 1 alineatul (1) din această directivă:

„Prezenta directivă se aplică omologării de tip a vehiculelor, indiferent dacă acestea sunt construite într-o singură etapă sau în mai multe etape. Ea se aplică vehiculelor definite la articolul 2 litera (d), care au o viteză maximă din fabricație de cel puțin 6 km/h. Prezenta directivă se aplică și omologării CE de tip a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate utilizării pentru astfel de vehicule.”

- 5 Articolul 2 din directiva menționată prevedea:

„În înțelesul prezentei directive:

- (a) «omologare CE de tip» înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată satisface cerințele tehnice relevante ale prezentei directive; omologarea CE de tip a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate poate fi denumită și «omologarea CE de tip pe componente»;

[...]

- (d) «vehicul» înseamnă orice tractor, remorcă sau utilaj remorcat interschimbabil, indiferent dacă este complet, incomplet sau completat, destinat utilizării în agricultură sau silvicultură;
- (e) «categorie de vehicul» înseamnă orice set de vehicule care au caracteristici de proiectare identice;
- (f) «tip de vehicul» înseamnă vehicule dintr-o anumită categorie, care nu diferă în aspectele esențiale menționate de anexa II, capitolul A; sunt permise diferitele variante și versiuni ale unui tip de vehicul, după cum sunt prevăzute la anexa II, capitolul A;

[...]

- (q) «introducere în circulație» înseamnă prima utilizare în scopul pentru care este destinat în cadrul Comunității a oricărui vehicul care nu necesită nici o instalare sau ajustare de către constructor sau o terță parte desemnată de acesta înainte de prima sa utilizare; data la care vehiculul este înmatriculat sau introdus pe piață pentru prima dată este considerată data introducerii în circulație;

[...]

- (z) «certificat de conformitate» înseamnă documentul menționat de anexa III, transmis de constructor în vederea certificării faptului că un anumit vehicul, omologat în conformitate cu prezenta directivă, îndeplinește cerințele tuturor reglementărilor aplicabile la data producerii sale și care menționează că respectivul vehicul poate fi înmatriculat sau pus în funcțiune în toate statele membre fără nicio inspecție suplimentară.”

6 Potrivit articolului 3 din Directiva 2003/37:

„(1) Constructorul prezintă autorității de omologare dintr-un stat membru o cerere privind omologarea CE de tip a unui vehicul. Cererea este însoțită de un dosar informativ conținând informațiile solicitate în anexa I.

[...]

(4) Cererile pentru omologarea CE de tip a unui tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată pot fi prezentate unui singur stat membru. Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se prezintă o cerere separată.”

7 Articolul 4 din această directivă prevede la alineatele (1)-(3):

„(1) Fiecare stat membru acordă:

- (a) omologarea CE de tip a acelor tipuri de vehicule care sunt în conformitate cu detaliile din dosarul informativ și care, în funcție de categoria lor, îndeplinesc cerințele tehnice ale tuturor directivelor speciale menționate de anexa II, capitolul B;

[...]

(2) În cazul în care un stat membru constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care respectă dispozițiile alineatului (1) reprezintă totuși un risc grav pentru siguranța rutieră, pentru calitatea mediului înconjurător sau pentru securitatea la locul de muncă, el poate refuza acordarea omologării CE de tip. Statul membru respectiv transmite de îndată o notificare celorlalte state membre și Comisiei în legătură cu aceasta, menționând motivele care au stat la baza deciziei sale.

(3) Pentru fiecare tip de vehicul la care a acordat, a refuzat să acorde sau a retras omologarea CE de tip, autoritatea de omologare din fiecare stat membru transmite autorităților de omologare din celelalte state membre, în termen de o lună, o copie a certificatului de omologare CE de tip, însoțită de anexele specificate la capitolul C din anexa II.”

8 Articolul 6 alineatul (1) din directiva menționată prevede:

„În calitate de titular al unui certificat de omologare CE de tip pentru un vehicul, constructorul emite un certificat de conformitate.

Acest certificat, ale cărui modele sunt prezentate la anexa III, însoțește fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat, indiferent dacă acesta este complet sau incomplet.”

- 9 Potrivit articolului 7 alineatul (1) primul paragraf din directiva menționată:

„Fiecare stat membru înmatriculează noile vehicule omologate, permite vânzarea sau introducerea lor în circulație din considerente privind construcția și funcționarea lor numai în cazul în care ele sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil.”

- 10 Articolul 10 alineatul (1) din Directiva 2003/37 prevede:

„Pentru vehiculele sfârșit de serie, statele membre pot, la solicitarea constructorului, în limitele cantitative stabilite la anexa V, secțiunea B și pentru o perioadă limitată specificată în al treilea paragraf, să înmatriculeze și să permită vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi în conformitate cu un tip de vehicul a cărui omologare nu mai este valabilă.”

- 11 Potrivit articolului 15 alineatul (1) din această directivă:

„În cazul în care un stat membru stabilește că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate de un anumit tip reprezintă un risc major pentru siguranța rutieră sau securitatea la locul de muncă, cu toate că sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil sau sunt marcate în mod adecvat, el poate, pentru o perioadă maximă de șase luni, să refuze înmatricularea acestor vehicule sau să interzică vânzarea sau introducerea în circulație pe teritoriul său a acestor vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.”

- 12 Articolul 23 alineatul (1) din Directiva 2003/37 prevede:

„În privința vehiculelor care aparțin categoriilor T1, T2, și T3, statele membre aplică prezenta directivă:

- (a) noilor tipuri de vehicule începând cu 1 iulie 2005;
- (b) tuturor vehiculelor noi puse în funcțiune începând cu 1 iulie 2009.”

- 13 Articolul 76 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO 2013, L 60, p. 1) a abrogat Directiva 2003/37 cu efect de la 1 ianuarie 2016.

Dreptul lituanian

- 14 Punctul 1 din žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 (Decretul nr. 3D-396 al ministrului agriculturii) din 1 iulie 2014 a inserat în Normele pentru înmatricularea tractoarelor, a utilajelor autopropulsate și agricole, precum și a remorcilor acestora, aprobate prin žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo” (Decretul nr. 3D-384 al ministrului agriculturii privind aprobarea Normelor pentru înmatricularea tractoarelor, a utilajelor autopropulsate și agricole, precum și a remorcilor acestora), din 2 octombrie 2006, un punct 19.¹ care are următorul cuprins:

„Tractoarele cu roți de ocazie fabricate în afara țărilor Uniunii după 1 iulie 2009 și neînmatriculate în țările Uniunii sunt înmatriculate conform acestor norme dacă au fost fabricate în temeiul cerințelor prevăzute de [Directiva 2003/37].”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 15 La 1 iulie și la 8 octombrie 2014, societatea Agrodetalė a depus la autoritățile locale ale orașului Vilnius cereri de înmatriculare în registrul național al tractoarelor, al utilajelor autopropulsate și agricole, precum și al remorcilor acestora a unor tractoare de ocazie fabricate în Belarus după 1 iulie 2009.
- 16 Prin deciziile din 4 iulie și din 13 octombrie 2014, autoritățile locale ale orașului Vilnius au refuzat să aprobe cererea depusă de Agrodetalė pentru motivul că aceasta din urmă nu a furnizat documente care să ateste că tractoarele respective erau conforme cu cerințele prevăzute la punctul 19.¹ din Normele pentru înmatricularea tractoarelor, a utilajelor autopropulsate și agricole, precum și a remorcilor acestora, astfel cum a fost introdus prin punctul 1 din Decretul nr. 3D-396.
- 17 Sesizat de Agrodetalė cu o acțiune în anularea acestor decizii, Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunalul Administrativ Regional din Vilnius, Lituania) a suspendat judecarea cauzei prin ordonanța din 17 februarie 2015 și a sesizat Lietuvos vyriausioji administracinis teismas (Curtea Administrativă Supremă a Lituaniei) cu o cerere de examinare a conformității punctului 19.¹ din respectivele Norme pentru înmatricularea tractoarelor, a utilajelor autopropulsate și agricole, precum și a remorcilor acestora cu mai multe norme de drept național care au o forță juridică superioară în ierarhia normelor.
- 18 Conform Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunalul Administrativ Regional din Vilnius), cerințele tehnice prevăzute de Directiva 2003/37 se aplică doar înmatriculării vehiculelor noi înainte de introducerea lor în circulație.
- 19 Žemės ūkio ministerija (Ministerul Agriculturii, Lituania) susține, dimpotrivă, că cerințele Directivei 2003/37 se aplică tuturor tractoarelor fabricate după 1 iulie 2009, fie că acestea sunt noi sau de ocazie, independent de locul de fabricație a acestora.
- 20 Instanța de trimitere are îndoieli cu privire la această interpretare a dispozițiilor Directivei 2003/37. În plus, ea consideră că aspectul dacă dispozițiile acestei directive sunt aplicabile ansamblului vehiculelor din categoriile T1, T2 și T3 începând cu 1 iulie 2009 sau numai celor fabricate ulterior acestei date nu reiese în mod clar din cuprinsul articolului 23 alineatul (1) litera (b) din aceasta.
- 21 Considerând că litigiul aflat pe rolul său ridică probleme de interpretare a dreptului Uniunii, Lietuvos vyriausioji administracinis teismas (Curtea Administrativă Supremă a Lituaniei) a decis să suspende cauza și să adreseze Curții de Justiție următoarele întrebări preliminare:
- „1) Dispozițiile [Directivei 2003/37] se aplică în ceea ce privește introducerea pe piața Uniunii Europene și înmatricularea vehiculelor de ocazie sau folosite construite în afara Uniunii sau statele membre pot să reglementeze înmatricularea unor astfel de vehicule într-un stat membru prin norme naționale speciale și să stabilească cerințele aplicabile înmatriculării lor (de exemplu obligația de a respecta cerințele Directivei 2003/37)?
- 2) Articolul 23 alineatul (1) litera (b) coroborat cu articolul 2 litera (q) din [Directiva 2003/37] poate fi interpretat în sensul că prevede faptul că dispozițiile acestei directive sunt aplicabile [vehiculelor] din categoriile T1, T2 și T3 fabricate după 1 iulie 2009?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 22 Prin intermediul primei întrebări formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă Directiva 2003/37 trebuie interpretată în sensul că introducerea pe piață și înmatricularea într-un stat membru a tractoarelor de ocazie sau folosite importate dintr-o țară terță sunt supuse respectării cerințelor tehnice prevăzute de această directivă.
- 23 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că Directiva 2003/37 prevede o procedură uniformă de omologare pentru vehiculele care fac parte din domeniul său de aplicare și se întemeiază, astfel cum reiese din considerentul (4) al acesteia, pe principiul armonizării totale.
- 24 Astfel, în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (a) din această directivă, statele membre trebuie să acorde o omologare CE de tip acelor tipuri de vehicule care, în funcție de categoria lor, îndeplinesc cerințele tehnice prevăzute de directivele speciale menționate în anexa II capitolul B din aceasta.
- 25 Prin această procedură uniformă de omologare, statele membre certifică faptul că un tip de vehicul îndeplinește cerințele tehnice respective, care urmăresc să garanteze în esență, astfel cum reiese din cuprinsul articolului 4 alineatul (2) și al articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2003/37, siguranța rutieră, calitatea mediului înconjurător și securitatea la locul de muncă.
- 26 În plus, în conformitate cu principiul armonizării totale, pe care se întemeiază Directiva 2003/37, articolul 7 alineatul (1) coroborat cu articolul 6 alineatul (1) din aceasta impune statelor membre să înmatriculeze vehiculele noi omologate de tip, adică fabricate în conformitate cu tipul de vehicul omologat, și să permită vânzarea sau introducerea în circulație a acestora atunci când aceste vehicule sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil întocmit de producătorul vehiculului. Rezultă, astfel, din aceste dispoziții, interpretate în lumina articolului 3 alineatul (4) și a articolului (4) alineatul (3) din Directiva 2003/37, că vehiculele noi care au făcut obiectul unei astfel de omologări CE de tip într-un stat membru pot fi comercializate și înmatriculate în celelalte state membre fără nicio altă formalitate de control privind prescripțiile tehnice.
- 27 Procedura de omologare CE de tip, astfel cum este prevăzută de legiuitorul Uniunii, se întemeiază astfel pe principiul recunoașterii reciproce a controalelor de conformitate cu cerințele prevăzute de Directiva 2003/37, precum și de directivele speciale menționate în anexa II capitolul B din aceasta, efectuate de autoritățile de omologare din diferite state membre (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 noiembrie 2010, Lahousse și Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, punctul 27). Obiectivul său este de a garanta și de a promova funcționarea pieței interne, apărând totodată securitatea rutieră, calitatea mediului înconjurător și securitatea la locul de muncă.
- 28 În acest context, este necesar să se arate, în primul rând, că statul producător al vehiculelor nu este relevant în ceea ce privește aplicarea procedurii omologării CE de tip. Astfel, după cum indică avocatul general la punctele 51-53 din concluziile sale, obligația impusă statelor membre de a înmatricula vehiculele noi omologate de tip numai atunci când acestea sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil, care este prevăzută la articolul 7 alineatul (1) din Directiva 2003/37, se aplică atât vehiculelor fabricate pe teritoriul Uniunii, cât și celor produse într-un stat terț și apoi importate în cadrul acesteia.
- 29 În al doilea rând, trebuie constatat că, în mod cert, din cuprinsul articolului 7 alineatul (1) și al articolului 10 alineatul (1) din Directiva 2003/37 reiese că dispozițiile acestora referitoare la înmatricularea și introducerea în circulație a vehiculelor nu privesc în mod expres decât „vehiculele

noi”. Articolul 23 alineatul (1) litera (b) din această directivă prevede, de altfel, că în privința vehiculelor care aparțin categoriilor T1, T2, și T3 statele membre aplică prezenta directivă tuturor „vehiculelor noi” puse în funcțiune începând cu 1 iulie 2009.

- 30 Ținând seama de caracteristicile sale, sistemul instituit de directivă are într-adevăr vocație să se aplice, în ceea ce privește vehiculele fabricate pe teritoriul Uniunii, vehiculelor noi. Toate vehiculele care, în stare nouă, intrau sub incidența Directivei 2003/37 și au fost introduse în circulație în cadrul Uniunii au făcut, în consecință, obiectul unei omologări CE de tip.
- 31 Cu toate acestea, trebuie arătat, asemenea avocatului general la punctul 66 din concluziile sale, că sistemul instituit prin Directiva 2003/37 are ca obiectiv garantarea faptului că toate vehiculele, noi sau de ocazie, care fac parte din categorii determinate și care sunt introduse pentru prima dată pe piața Uniunii, începând cu 1 iulie 2009, în ceea ce privește vehiculele din categoriile T1, T2 și T3, îndeplinesc cerințele tehnice prevăzute de această directivă.
- 32 Această interpretare este confirmată de Regulamentul nr. 167/2013, care, spre deosebire de Directiva 2003/37, precizează la articolul 3 punctul 37 că prin „vehicul nou” trebuie să se înțeleagă „un vehicul care nu a fost înmatriculat în prealabil sau pus în exploatare”. Or, din cuprinsul atât al articolului 2 litera (q) din Directiva 2003/37, cât și al articolului 3 punctul 40 din Regulamentul nr. 167/2013 reiese că o asemenea „punere în exploatare” trebuie înțeleasă ca fiind prima utilizare a unui vehicul în Uniune.
- 33 Interpretarea menționată este de asemenea confirmată de poziția exprimată de Comisie la alineatul (72) din „Ghidul pentru aplicarea Directivei mașini 2006/42/CE” [a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (JO 2006, L 157, p. 24, Ediție specială, 13/vol. 53, p. 120)], în care aceasta arată că, „[i]n general, Directiva mașini nu se aplică introducerii pe piață a mașinilor folosite sau de ocazie”, recunoscând totodată că există „o singură excepție de la această regulă generală”. Potrivit Comisiei, „Directiva mașini se aplică mașinilor uzate sau second-hand care au fost puse la dispoziție pentru prima oară în vederea distribuirii sau utilizării în afara [Uniunii], atunci când ulterior sunt introduse pe piață sau puse în funcțiune pentru prima oară în [Uniune]”.
- 34 În plus, astfel cum a subliniat în esență avocatul general la punctele 68 și 69 din concluzii, o interpretare diferită, care ar avea ca efect să permită fiecărui stat membru să definească el însuși cerințele tehnice cerute pentru introducerea în circulație și înmatricularea vehiculelor de ocazie importate dintr-o țară terță, ar fi în contradicție cu obiectivul care constă în garantarea și în promovarea funcționării pieței interne, urmărit în mod succesiv de Directiva 74/150, de Directiva 2003/37 și, în continuare, de Regulamentul nr. 167/2013, în măsura în care competențele astfel acordate statelor membre ar fi susceptibile să afecteze schimburile comerciale dintre acestea.
- 35 În plus, o interpretare a dispozițiilor Directivei 2003/37 care ar fi diferită de cea reținută la punctul 31 din prezenta hotărâre ar risca să compromită obiectivele acestei directive, care urmăresc să asigure securitatea rutieră, calitatea mediului înconjurător și securitatea la locul de muncă.
- 36 În aceste condiții, este necesar să se considere că un vehicul de ocazie importat dintr-o țară terță, care nu a făcut obiectul unei omologări CE de tip și care este destinat să fie utilizat pentru prima dată în Uniune, este un „vehicul nou” în sensul Directivei 2003/37.
- 37 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că Directiva 2003/37 trebuie interpretată în sensul că prima introducere în circulație și înmatricularea, într-un stat membru, a tractoarelor de ocazie sau folosite importate dintr-o țară terță sunt supuse respectării cerințelor tehnice prevăzute de aceasta.

Cu privire la a doua întrebare

- 38 Prin intermediul celei de a doua întrebări formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 23 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/37 poate fi interpretat în sensul că dispozițiile acesteia se aplică vehiculelor din categoriile T1, T2 și T3 fabricate după 1 iulie 2009.
- 39 Având în vedere răspunsul la prima întrebare și în special la punctul 29 din prezenta hotărâre, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 23 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/37 trebuie interpretat în sensul că dispozițiile acesteia se aplică vehiculelor de ocazie care fac parte din categoriile T1, T2 și T3, importate în Uniune dintr-o țară terță, atunci când sunt introduse în circulație în Uniune pentru prima dată începând cu 1 iulie 2009.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 40 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 cincea) declară:

- 1) **Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CE, astfel cum a fost modificată de Directiva 2014/44/UE a Comisiei din 18 martie 2014, trebuie interpretată în sensul că prima introducere în circulație și înmatricularea, într-un stat membru, a tractoarelor de ocazie sau folosite importate dintr-o țară terță sunt supuse respectării cerințelor tehnice prevăzute de aceasta.**
- 2) **Articolul 23 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/37, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2014/44, trebuie interpretat în sensul că dispozițiile acesteia se aplică vehiculelor de ocazie care fac parte din categoriile T1, T2 și T3, importate în Uniunea Europeană dintr-o țară terță, atunci când sunt introduse în circulație în Uniune pentru prima dată începând cu 1 iulie 2009.**

Semnături