



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 15. júna 2017*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Vnútorný trh — ES typové schválenie — Smernica 2003/37/ES — Pôsobnosť — Poľnohospodárske alebo lesné traktory — Uvedenie ojazdených alebo použitých vozidiel dovezených z tretej krajiny na trh a ich registrácia v Európskej únii — Pojmy „nové vozidlo“ a „uviedenie do prevádzky““

Vo veci C-513/15,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Lietuvos vyriausiosis administracinis teismas (Najvyšší správny súd, Litva) zo 17. septembra 2015 a doručený Súdnemu dvoru 25. septembra 2015, ktorý súvisí s konaním:

„Agrodetalė“ UAB,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda piatej komory J. L. da Cruz Vilaça, sudcovia M. Berger, A. Borg Barthet (spravodajca), E. Levits a F. Biltgen,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: M. Aleksejev, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 12. januára 2017,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- „Agrodetalė“ UAB, v zastúpení: O. Žilėnas a R. Černiauskas, advokatai,
- litovská vláda, v zastúpení: M. Šavelskis, K. Dieninis a D. Kriauciūnas, splnomocnení zástupcovia,
- španielska vláda, v zastúpení: V. Ester Casas a A. Gavela Llopis, splnomocnené zástupkyne,
- Európska komisia, v zastúpení: pôvodne R. Dobilaite a D. Kukovec, splnomocnení zástupcovia, neskôr A. Steiblytė a A. C. Becker, splnomocnené zástupkyne,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 8. februára 2017,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: litovčina.

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS (Ú. v. ES L 171, 2003, s. 1; Mim. vyd. 13/031, s. 311), zmenenej smernicou Komisie 2014/44/EÚ z 18. marca 2014 (Ú. v. EÚ L 82, 2014, s. 20) (ďalej len „smernica 2003/37“).
- 2 Tento návrh bol podaný v konaní, ktorého účastníkmi sú spoločnosť „Agrodetalė“ UAB a Vilniaus miesto savivaldybės administracija (miestna samospráva mesta Vilnius, Litva, ďalej len „mesto Vilnius“), týkajúcim sa rozhodnutia, ktorým mesto Vilnius odmietlo zapísať na žiadosť spoločnosti Agrodetalė ojazdené traktory dovezené z Bieloruska do štátneho registra traktorov, samohybných a poľnohospodárskych strojov a ich prípojných vozidiel.

Právny rámec

Právo Únie

- 3 Odôvodnenie 4 smernice 2003/37 stanovovalo:

„Táto smernica je založená na princípe úplnej harmonizácie, mala by byť záväzne predpísaná doba pred ES typovým schválením, dostatočne dlhá, aby sa mohli výrobcovia týchto vozidiel prispôsobiť novým harmonizovaným postupom.“

- 4 Podľa článku 1 ods. 1 tejto smernice:

„Táto smernica sa vzťahuje na typové schválenie vozidiel bez ohľadu nato, či sú zhotovené v jednom alebo viacerých stupňoch. Vzťahuje sa na vozidlá definované v článku 2, písm. d) s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou najmenej 6 km/h.

Táto smernica sa vzťahuje aj na ES typové schválenie systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre také vozidlá.“

- 5 Článok 2 uvedenej smernice stanovoval:

„Na účely tejto smernice:

- a) „ES typové schválenie“ znamená postup, ktorým členský štát osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné technické požiadavky tejto smernice; ES typové schválenie systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek sa môže označiť aj ako „ES typové schválenie komponentu“;

...

- d) „vozidlo“ znamená traktor, prípojné vozidlo alebo ťahaný vymeniteľný stroj, bez ohľadu na to či sú dokončené, nedokončené alebo dokončované, ktoré sú určené na používanie v poľnohospodárstve alebo lesnom hospodárstve;
- e) „kategória vozidla“ znamená rad vozidiel, ktoré majú rovnaké konštrukčné charakteristiky;

f) ‚typ vozidla‘ znamená vozidlá určitej kategórie, ktoré sa nelíšia v hlavných znakoch uvedených v prílohe II., kapitole A; typ vozidla môže zahŕňať rôzne varianty a verzie stanovené v prílohe II., kapitole A;

...

q) ‚uviedenie do prevádzky‘ znamená prvé použitie vozidla na určené účely v rámci spoločenstva, ktoré si pred svojim prvým použitím nevyžaduje žiadnu montáž alebo nastavenie zo strany výrobcu alebo tretej strany ním určenej; dátum jeho registrácie alebo prvého uvedenia na trh sa považuje za dátum uvedenia do prevádzky;

...

z) ‚osvedčenie o zhode‘ znamená dokument uvedený v prílohe III dodaný výrobcom, ktorý potvrdzuje, že dané vozidlo schválené podľa tejto smernice, spĺňa všetky použiteľné predpisy v čase jeho výroby a z ktorého vyplýva, že vozidlo môže byť uvedené do prevádzky vo všetkých členských štátoch bez ďalšej kontroly.“

6 Podľa článku 3 smernice 2003/37:

„1. Žiadosť o ES typové schválenie vozidla predloží výrobca úradu pre ES typové schvaľovanie členského štátu. K žiadosti musí byť priložená informačná zložka obsahujúca informácie požadované prílohou I.

...

4. Žiadosť o ES typové schválenie typu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky môže byť predložená len jednému členskému štátu. Za každý typ ktorý má byť schválený, sa predloží samostatná žiadosť.“

7 Článok 4 tejto smernice vo svojich odsekoch 1 až 3 stanovoval:

„1. Každý členský štát udelí:

a) ES typové schválenie typom vozidiel, ktoré zodpovedajú údajom informačnej zložky a ktoré, podľa svojej kategórie, spĺňajú technické požiadavky všetkých samostatných smerníc, uvedených v prílohe II., kapitole B;

...

2. Ak členský štát zistí, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré spĺňajú ustanovenia odseku 1, napriek tomu vážne ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie alebo bezpečnosť cestujúcich, môže udelenie ES typového schválenia odmietnuť. Informuje o tom ihneď ostatné členské štáty a Komisiu s uvedením dôvodov, na ktorých je založené jeho rozhodnutie.

3. Za každý typ vozidla, ktorému bolo udelené alebo odmietnuté udeliť ES typové schválenie, schvaľovací úrad každého členského štátu do jedného mesiaca pošle schvaľovacím úradom ostatných členských štátov kópiu osvedčenia o ES typovom schválení, spolu s prílohami špecifikovanými v kapitole C prílohy II.“

8 Článok 6 ods. 1 uvedenej smernice stanovoval:

„Vo svojom postavení ako držiteľ osvedčenia o ES typovom schválení, vydá výrobca osvedčenie o zhode.“

Toto osvedčenie, ktorého vzory sú uvedené v prílohe III, sa priloží ku každému vozidlu, bez ohľadu na to či je dokončené alebo nedokončené, vyrobenému v súlade so schváleným typom vozidla.“

9 Podľa článku 7 ods. 1 prvého pododseku uvedenej smernice:

„Každý členský štát zaregistruje typovo schválené nové vozidlá, povolí ich predaj alebo ich uvedenie do prevádzky na základe ich konštrukcie a fungovania len vtedy, keď majú platné osvedčenie o zhode.“

10 Článok 10 ods. 1 smernice 2003/37 stanovoval:

„V prípade vozidiel končiacich sérií môže členský štát na žiadosť výrobcu a v rámci kvantitatívnych limitov stanovených v prílohe V, oddieli B, na vymedzenú dobu špecifikovanú v treťom pododseku, zaregistrovať a povoliť predaj alebo uvedenie do prevádzky nových vozidiel zodpovedajúcich typu vozidla, ktorého schválenie už nie je naďalej platné.“

11 Podľa článku 15 ods. 1 tejto smernice:

„Ak členský štát určí, že vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky určitého typu predstavujú vážne riziko pre bezpečnosť cestnej dopravy alebo bezpečnosť na pracovisku, hoci majú platné osvedčenie o zhode alebo riadne označené, môže na maximálne šesť mesiacov, odmietnuť registráciu takých vozidiel alebo môže na svojom území zakázať, aby boli také vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky uvedené do prevádzky.“

12 Článok 23 ods. 1 smernice 2003/37 znel:

„V prípade vozidiel patriacich do kategórie T1, T2 a T3 budú členské štáty uplatňovať túto smernicu na:

a) nové typy vozidiel od 1. júla 2005;

b) všetky nové vozidlá uvedené do prevádzky od 1. júla 2009.“

13 Článok 76 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 60, 2013, s. 1) zrušil s účinnosťou od 1. januára 2016 smernicu 2003/37.

Litovské právo

14 Bod 1 žemes ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 (nariadenie ministra poľnohospodárstva č. 3D-396) z 1. júla 2014 vložil do pravidiel registrácie traktorov, samohybných a poľnohospodárskych strojov a ich prípojných vozidiel schválených žemes ūkio ministro įsakymo Nr. 3D-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemes ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ (nariadenie ministra poľnohospodárstva č. 3D-384 o schválení pravidiel registrácie traktorov, samohybných a poľnohospodárskych strojov a ich prípojných vozidiel) z 2. októbra 2006, bod 19a v tomto znení:

„Ojazdené kolesové traktory vyrobené mimo štátov Únie po 1. júli 2009, ktoré nie sú zaregistrované v štátoch Únie, sa zaregistrujú podľa týchto pravidiel, ak boli vyrobené podľa požiadaviek [smernice 2003/37].“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 15 Agrodetalė predložila mestu Vilnius 1. júla a 8. októbra 2014 žiadosti o zápis ojazdených traktorov, ktoré boli vyrobené v Bielorusku po 1. júli 2009, do štátneho registra traktorov, samohybných a poľnohospodárskych strojov a ich prípojných vozidiel.
- 16 Mesto Vilnius rozhodnutiami zo 4. júla a z 13. októbra 2014 odmietlo vyhovieť žiadosti spoločnosti Agrodetalė z dôvodu, že táto spoločnosť nepredložila doklady osvedčujúce skutočnosť, že uvedené traktory spĺňajú požiadavky bodu 19a pravidiel registrácie traktorov, samohybných a poľnohospodárskych strojov a ich prípojných vozidiel, ktorý bol vložený bodom 1 nariadenia č. 3D-396.
- 17 Vilniaus apygardos administracinis teismas (Krajský správny súd Vilnius, Litva) na základe žaloby, ktorou sa Agrodetalė domáhala zrušenia uvedených rozhodnutí, uznesením zo 17. februára 2015 prerušil konanie a podal na Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Najvyšší správny súd, Litva) žiadosť o preskúmanie súladu bodu 19a pravidiel registrácie traktorov, samohybných a poľnohospodárskych strojov a ich prípojných vozidiel s viacerými vnútroštátnymi právnymi predpismi vyššej právnej sily.
- 18 Podľa Vilniaus apygardos administracinis teismas (Krajský správny súd Vilnius) sa technické požiadavky uvedené v smernici 2003/37 vzťahujú len na registráciu nových vozidiel pred ich uvedením do prevádzky.
- 19 Žemės ūkio ministerija (Ministerstvo poľnohospodárstva, Litva) naopak tvrdí, že požiadavky smernice 2003/37 sa vzťahujú na všetky traktory vyrobené po 1. júli 2009, či nové alebo ojazdené, bez ohľadu na miesto, kde boli vyrobené.
- 20 Vnútroštátny súd má pochybnosti o tomto výklade ustanovení smernice 2003/37. Navyše sa domnieva, že to, či sa ustanovenia tejto smernice uplatnia na všetky vozidlá kategórií T1, T2 a T3 od 1. júla 2009 alebo len na tie, ktoré boli vyrobené po tomto dátume, z článku 23 ods. 1 písm. b) tejto smernice jasne nevyplýva.
- 21 Keďže Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Najvyšší správny súd, Litva) dospel k záveru, že spor, ktorý prejednáva, vyvoláva otázky týkajúce sa výkladu a uplatnenia práva Únie, rozhodol o prerušení konania a položil Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:
 - „1. Vzťahujú sa ustanovenia [smernice 2003/37] na uvádzanie ojazdených alebo použitých vozidiel vyrobených mimo územia Európskej únie na trh Európskej únie a ich registráciu, alebo sú členské štáty oprávnené upraviť registráciu takýchto vozidiel v príslušnom členskom štáte osobitnými vnútroštátnymi predpismi a stanoviť požiadavky uplatniteľné na ich registráciu (napríklad povinnosť dodržať požiadavky smernice 2003/37/ES)?
 2. Možno článok 23 ods. 1 písm. b) [smernice 2003/37] v spojení s jej článkom 2 písm. q) vykladať v tom zmysle, že stanovuje, že ustanovenia tejto smernice sa vzťahujú na [vozidlá] patriace do kategórie T1, T2 a T3 vyrobené po 1. júli 2009?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- 22 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má smernica 2003/37 vykladať v tom zmysle, že uvedenie na trh a registrácia ojazdených a používaných traktorov, ktoré sa dovezu z tretieho štátu, sú v členskom štáte podmienené splnením technických požiadaviek stanovených touto smernicou.
- 23 Na úvod treba uviesť, že smernica 2003/37 stanovuje jednotný postup schválenia vozidiel patriacich do jej pôsobnosti a zakladá sa, ako to vyplýva z jej odôvodnenia 4, na zásade úplnej harmonizácie.
- 24 Podľa článku 4 ods. 1 písm. a) tejto smernice musia totiž členské štáty udeliť ES typové schválenie typom vozidiel, ktoré, podľa svojej kategórie, spĺňajú technické požiadavky všetkých samostatných smerníc, uvedených v prílohe II, kapitole B tejto smernice.
- 25 Týmto jednotným postupom schválenia členské štáty osvedčujú, že typ vozidla zodpovedá uvedeným technickým požiadavkám, ktoré majú v podstate zaručiť, ako vyplýva z článku 4 ods. 2 a článku 15 ods. 1 smernice 2003/37, bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie a bezpečnosť cestujúcich.
- 26 V súlade so zásadou úplnej harmonizácie, na ktorej je smernica 2003/37 založená, okrem toho článok 7 ods. 1 v spojení s jej článkom 6 ods. 1 ukladá členským štátom, aby zaregistrovali typovo schválené nové vozidlá, čo znamená vozidlá vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla, a aby povolili ich predaj alebo ich uvedenie do prevádzky vtedy, keď majú platné osvedčenie o zhode vystavené výrobcom vozidla. Z týchto ustanovení v spojení s článkom 3 ods. 4 a článkom 4 ods. 3 smernice 2003/37 tak vyplýva, že nové vozidlá, ktoré boli predmetom ES typového schválenia v členskom štáte, možno uviesť na trh a registrovať v ostatných členských štátoch bez akejkoľvek ďalšej kontrolnej formality týkajúcej sa technických požiadaviek.
- 27 Postup ES typového schválenia, ako ho upravuje normotvorca Únie, je tak založený na zásade vzájomného uznávania kontrol dodržiavania požiadaviek stanovených smernicou 2003/37, ako aj osobitnými smernicami uvedenými v jej prílohe II, kapitole B, ktoré vykonávajú orgány typového schválenia rôznych členských štátov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 18. novembra 2010, Lahousse a Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, bod 27). Jeho cieľom je zaručiť a podporiť fungovanie vnútorného trhu a súčasne zachovať bezpečnosť cestnej premávky, ochranu životného prostredia a bezpečnosť cestujúcich.
- 28 V tomto kontexte treba v prvom rade uviesť, že štát výroby vozidiel nie je na účely uplatnenia postupu ES typového schválenia relevantný. Ako uviedol generálny advokát v bodoch 51 až 53 svojich záverov, povinnosť uložená členským štátom zaregistrovať typovo schválené nové vozidlá len vtedy, keď majú platné osvedčenie o zhode, ktorá je stanovená v článku 7 ods. 1 smernice 2003/37, totiž platí ako pre vozidlá vyrobené na území Únie, tak pre vozidlá vyrobené v treťom štáte a z neho následne dovezené do Únie.
- 29 V druhom rade treba konštatovať, že zo znenia článku 7 ods. 1 a článku 10 ods. 1 smernice 2003/37 skutočne vyplýva, že požiadavky, ktoré stanovujú v súvislosti s registráciou a uvedením do prevádzky vozidiel, sa týkajú výslovne len „nových vozidiel“. Článok 23 ods. 1 písm. b) tejto smernice okrem toho uvádza, že v prípade vozidiel patriacich do kategórie T1, T2 a T3 budú členské štáty uplatňovať uvedenú smernicu na všetky „nové vozidlá“ uvedené do prevádzky od 1. júla 2009.

- 30 S prihliadnutím na svoje charakteristiky sa má totiž systém zavedený smernicou skutočne, pokiaľ ide o vozidlá vyrobené na území Únie, vzťahovať na nové vozidlá. Všetky vozidlá, ktoré v čase, keď boli nové, patrili do pôsobnosti smernice a ktoré boli uvedené do prevádzky v Únii, tak boli predmetom ES typového schválenia.
- 31 Treba však uviesť, ako to urobil generálny advokát v bode 66 svojich návrhov, že cieľom systému zavedeného smernicou 2003/37 je zabezpečiť, aby všetky vozidlá, nové alebo ojazdené, patriace do určených kategórií a ktoré sú prvýkrát uvedené na trh Únie, od 1. júla 2009, pokiaľ ide o vozidlá kategórií T1, T2 a T3, spĺňali technické požiadavky stanovené touto smernicou.
- 32 Tento výklad je podporený nariadením č. 167/2013, ktoré na rozdiel od smernice 2003/37 vo svojom článku 3 bode 37 spresňuje, že „nové vozidlo“ je „vozidlo, ktoré nebolo nikdy predtým zaevidované ani uvedené do prevádzky“. Ako vyplýva z článku 2 písm. q) smernice 2003/37 a z článku 3 bodu 40 nariadenia č. 167/2013, „uvedením do prevádzky“ sa rozumie prvé použitie vozidla v Únii.
- 33 Uvedený výklad je navyše potvrdený stanoviskom, ktoré vyjadrila Komisia v bode 72 svojej „Príručky k uplatňovaniu smernice ‚o strojových zariadeniach‘ 2006/42/ES [Európskeho parlamentu a Rady zo 17. mája 2006 o strojových zariadeniach a o zmene a doplnení smernice 95/16/ES (Ú. v. EÚ L 157, 2006, s. 24)], v ktorej uvádza, že „vo všeobecnosti sa smernica o strojových zariadeniach nevzťahuje na uvádzanie na trh pre použité strojové zariadenia alebo kúpené z druhej ruky“, pričom uznáva, že existuje „jedna výnimka z tohto všeobecného pravidla“. Podľa Komisie „smernica o strojových zariadeniach sa vzťahuje na strojové zariadenia, ktoré boli použité alebo kúpené z druhej ruky, ktoré boli najprv sprístupnené s cieľom distribúcie alebo použitia mimo [Únie], ale následne boli po prvý raz uvedené na trh alebo do prevádzky v [Únii]“.
- 34 Ako to v podstate zdôraznil generálny advokát v bodoch 68 a 69 svojich návrhov, odlišný výklad, ktorý by umožňoval každému členskému štátu, aby sám vymedzil technické požiadavky potrebné na uvedenie do prevádzky a na registráciu ojazdených vozidiel dovezených z tretej krajiny, by bol okrem toho v rozpore s cieľom spočívajúcim v zabezpečení a podpore fungovania vnútorného trhu, ktorý sledovala postupne smernica 74/150, smernica 2003/37 a potom nariadenie č. 167/2013, pretože právomoci tak zverené členským štátom by mohli narušiť obchod medzi nimi.
- 35 Navyše výklad ustanovení smernice 2003/37, ktorý by bol odlišný od výkladu uvedeného v bode 31 tohto rozsudku, by mohol ohroziť ciele tejto smernice, ktorými sú zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky, ochrana životného prostredia a bezpečnosti cestujúcich.
- 36 Za týchto podmienok treba rozhodnúť, že ojazdené vozidlo dovezené z tretieho štátu, ktoré nebolo predmetom ES typového schválenia a ktoré sa má v Únii použiť po prvý raz, je „novým vozidlom“ v zmysle smernice 2003/37.
- 37 S prihliadnutím na všetky uvedené úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že smernica 2003/37 sa má vykladať v tom zmysle, že prvé uvedenie na trh a registrácia ojazdených a používaných traktorov, ktoré sa dovezú z tretieho štátu, sú v členskom štáte podmienené splnením technických požiadaviek stanovených touto smernicou.

O druhej otázke

- 38 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či článok 23 ods. 1 písm. b) smernice 2003/37 možno vykladať v tom zmysle, že ustanovenia tejto smernice sa vzťahujú na vozidlá patriace do kategórie T1, T2 a T3 vyrobené po 1. júli 2009.

- 39 S prihliadnutím na odpoveď poskytnutú na prvú otázku, najmä v bode 29 tohto rozsudku, treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 23 ods. 1 písm. b) smernice 2003/37 sa má vykladať v tom zmysle, že ustanovenia tejto smernice sa vzťahujú na ojazdené vozidlá patriace do kategórie T1, T2 a T3 dovezené do Únie z tretej krajiny, ak boli prvýkrát uvedené do prevádzky v Únii po 1. júli 2009.

O trovách

- 40 Vzhľadom na to, že konanie má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

- 1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS, zmenená smernicou Komisie 2014/44/EÚ z 18. marca 2014, sa má vykladať v tom zmysle, že prvé uvedenie na trh a registrácia ojazdených a používaných traktorov, ktoré sa dovezú z tretieho štátu, sú v členskom štáte podmienené splnením technických požiadaviek stanovených touto smernicou.
- 2) Článok 23 ods. 1 písm. b) smernice 2003/37, zmenenej smernicou 2014/44, sa má vykladať v tom zmysle, že ustanovenia tejto smernice sa vzťahujú na ojazdené vozidlá patriace do kategórie T1, T2 a T3 dovezené do Európskej únie z tretej krajiny, ak boli prvýkrát uvedené do prevádzky v Únii po 1. júli 2009.

Podpisy