



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 15 juni 2017*

”Begäran om förhandsavgörande — Inre marknaden — EG-typgodkännande — Direktiv 2003/37/EG — Tillämpningsområde — Jordbruks- eller skogsbrukstraktorer — Utsläppande på marknaden och registrering i Europeiska unionen av begagnade fordon som importeras från ett tredjeland — Begreppen ’nytt fordon’ och ’ibruktagande’”

I mål C-513/15,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Högsta förvaltningsdomstolen i Litauen) genom beslut av den 17 september 2015, som inkom till domstolen den 25 september 2015, i målet

”Agrodetalė” UAB,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden J. L. da Cruz Vilaça samt domarna M. Berger, A. Borg Barthet (referent), E. Levits och F. Biltgen,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: handläggaren M. Aleksejev,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 12 januari 2017,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- ”Agrodetalė” UAB, genom O. Žilėnas och R. Černiauskas, advokatai,
- Litauens regering, genom M. Šavelskis, K. Dieninis och D. Kriauciūnas, samtliga i egenskap av ombud,
- Spaniens regering, genom V. Ester Casas och A. Gavela Llopis, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, inledningsvis genom R. Dobilaitė och D. Kukovec, båda i egenskap av ombud, därefter genom A. Steiblytė och A. C. Becker, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 8 februari 2017 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

* Rättegångsspråk: litauiska.

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG (EUT L 171, 2003, s. 1), i dess lydelse enligt kommissionens direktiv 2014/44/EU av den 18 mars 2014 (EUT L 82, 2014, s. 20) (nedan kallat direktiv 2003/37).
- 2 Begäran om förhandsavgörande har framställts i ett mål mellan bolaget "Agrodetalė" UAB och Vilniaus miesto savivaldybės administracija (Vilnius kommunförvaltning) (nedan kallad Vilnius kommun) rörande den sistnämndas avslag på Agrodetalės ansökan om registrering av begagnade traktorer som hade importerats från Vitryssland i det litauiska registret över traktorer, självgående maskiner och jordbruksmaskiner samt släpvagnar till dessa.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 I skäl 4 i direktiv 2003/37 angavs följande:

"Eftersom detta direktiv bygger på principen om en total harmonisering, bör tillverkarna av dessa fordon ges en tidsfrist som är tillräckligt lång för att de skall hinna anpassa sig till de nya harmoniserade förfarandena innan EG-typgodkännandet blir obligatoriskt."

- 4 I artikel 1.1 i detta direktiv föreskrevs följande:

"Detta direktiv skall tillämpas på typgodkännandet av fordon, oavsett om dessa tillverkats i en enda etapp eller i flera. Det skall tillämpas på sådana fordon som definieras i artikel 2 d och som är konstruerade för en maximal hastighet om lägst 6 km/tim.

Detta direktiv skall även tillämpas på EG-typgodkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för dessa fordon."

- 5 I artikel 2 i direktivet föreskrevs följande:

"I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *EG-typgodkännande*: det förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de relevanta tekniska kraven i detta direktiv. EG-typgodkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter kan också betecknas 'EG-komponenttypgodkännande'.

...

d) *fordon*: alla färdigbyggda, icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda traktorer, släpvagnar och utbytbara dragna maskiner som är avsedda att användas inom jord- eller skogsbruk.

e) *fordonskategori*: grupp av fordon med identisk utformning.

f) *fordonstyp*: fordon i en särskild kategori, som är identiska åtminstone när det gäller de huvudaspekter som anges i bilaga II kapitel A; en fordonstyp får förekomma i de varianter och olika versioner som anges i bilaga II kapitel A.

...

g) *ibruktagande*: den första användningen inom gemenskapen av ett fordon, i dess avsedda funktion, som före denna första användning varken behöver installeras eller justeras av tillverkaren eller en tredje person som utsetts av denne. Ibruktagandet skall anses äga rum när fordonet registreras eller för första gången släpps ut på marknaden.

...

z) *intyg om överensstämmelse*: det dokument som avses i bilaga III och som tillhandahålls av tillverkaren för att intyga att ett visst fordon, som har godkänts i enlighet med detta direktiv uppfyller alla rättsinstrument som är tillämpliga vid tiden för tillverkningen och i vilket det anges att fordonet kan inregistreras eller tas i bruk i alla medlemsstater utan kompletterande inspektion.”

6 I artikel 3 i direktiv 2003/37 angavs följande:

”1. Ansökningar om EG-typgodkännande av fordon skall inlämnas av tillverkaren till medlemsstatens typgodkännandemyndighet. Ansökan skall kompletteras med ett underlag innehållande de uppgifter som anges i bilaga I.

...

4. En ansökan gällande EG-typgodkännande av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet får inlämnas till endast en medlemsstat. För varje typ som skall godkännas skall en separat ansökan inlämnas.”

7 I artikel 4.1–4.3 i detta direktiv föreskrevs följande:

”1. Varje medlemsstat skall bevilja följande:

a) EG-typgodkännande till fordonstyper som motsvarar uppgifterna i underlaget och som, beroende på vilken kategori de tillhör, uppfyller de tekniska kraven i alla särdirektiv som anges i bilaga II kapitel B.

...

2. Om en medlemsstat bedömer att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som uppfyller kraven i punkt 1 trots detta riskerar att bli en allvarlig fara för trafiksäkerhet, miljö eller arbetsmiljö får den vägra att utfärda EG-typgodkännandet. Medlemsstaten skall omedelbart underrätta de andra medlemsstaterna och kommissionen om detta och skall då ange skälen till sitt beslut.

3. För varje fordonstyp som en medlemsstats EG-typgodkännandemyndighet beviljat eller avslagit en ansökan om typgodkännande eller återkallat ett typgodkännande skall den inom en månad till sina motsvarigheter i de andra medlemsstaterna skicka ett exemplar av EG-typgodkännandeintyget tillsammans med de bilagor som specificeras i kapitel C i bilaga II.”

8 I artikel 6.1 i nämnda direktiv föreskrevs följande:

”Tillverkaren skall i sin egenskap av innehavare av ett EG-typgodkännandeintyg utfärda ett intyg om överensstämmelse.

Detta intyg, för vilket standardmodeller finns uppställda i bilaga III, skall medfölja varje färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon som tillverkats i överensstämmelse med det typgodkända fordonet.”

9 Artikel 7.1 första stycket i nämnda direktiv hade följande lydelse:

”Varje medlemsstat skall registrera nya typgodkända fordon eller tillåta försäljning eller ibruktagande av dem på grundval av skäl som rör deras konstruktion eller funktionssätt endast om dessa fordon är försedda med ett giltigt intyg om överensstämmelse.”

10 Artikel 10.1 i direktiv 2003/37 hade följande lydelse:

”När det gäller fordon i slutet på serier får medlemsstaterna på begäran från tillverkaren och inom de kvantitativa gränser som anges i bilaga V avsnitt B, och under den begränsade period som anges i tredje stycket, registrera och tillåta försäljning eller ibruktagande av nya fordon som överensstämmer med en fordonstyp vars EG-typgodkännande inte längre är giltigt.”

11 Artikel 15.1 i detta direktiv hade följande lydelse:

”Om en medlemsstat fastställer att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en viss typ utgör en allvarlig fara för trafiksäkerhet eller arbetsmiljö trots att den är försedd med ett giltigt intyg om överensstämmelse eller korrekt märkning kan medlemsstaten under högst sex månader vägra registrering av dessa fordon eller på sitt territorium förbjuda försäljning och ibruktagande av sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter.”

12 I artikel 23.1 i direktiv 2003/37 föreskrevs följande:

”Angående fordon som hör till kategorierna T1, T2 och T3 skall medlemsstaterna tillämpa detta direktiv på

- a) nya fordonstyper från och med den 1 juli 2005,
- b) alla nya fordon vars ibruktagande sker från och med den 1 juli 2009.”

13 Direktiv 2003/37 upphävdes, med verkan från och med den 1 januari 2016, genom artikel 76 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2013, s. 1).

Litauisk rätt

14 Genom punkt 1 i žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 (jordbruksministerns beslut nr 3D-396) av den 1 juli 2014 infördes i föreskrifterna om registrering av traktorer, självgående maskiner och jordbruksmaskiner samt släpvagnar till dessa, vilka antagits genom žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3d-384 ”Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių

patvirtinimo” (jordbruksministrernas beslut nr 3D-384 om godkännande av föreskrifter om registrering av traktorer, självgående maskiner och jordbruksmaskiner samt släpvagnar till dessa) av den 2 oktober 2006, en punkt 19 bis med följande lydelse:

”Begagnade hjultraktorer som är tillverkade i ett land utanför unionen efter den 1 juli 2009 och som inte har registrerats i ett EU-land, ska registreras enligt dessa föreskrifter om de har tillverkats i enlighet med kraven i [direktiv 2003/37].”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 15 Den 1 juli respektive den 8 oktober 2014 ingav bolaget Agrodetalė ansökningar till Vilnius kommun om registrering av begagnade traktorer som hade tillverkats i Vitryssland efter den 1 juli 2009 i det litauiska registret över traktorer, självgående maskiner och jordbruksmaskiner samt släpvagnar till dessa.
- 16 Genom beslut av den 4 juli och den 13 oktober 2014 avslog Vilnius kommun Agrodetalės ansökningar, med motiveringen att bolaget inte hade gett in handlingar som styrkte att traktorerna uppfyllde kraven i punkt 19 bis i föreskrifterna om registrering av traktorer, självgående maskiner och jordbruksmaskiner samt släpvagnar till dessa, i dess lydelse enligt punkt 1 i beslut nr 3D-396.
- 17 Agrodetalė överklagade dessa beslut till Vilniaus apygardos administracinis teismas (Regionala förvaltningsdomstolen i Vilnius, Litauen). Genom beslut av den 17 februari 2015 vilandeförklarade nämnda domstol målet och hänsköt en fråga till Lietuvos vyriausiosios administracinis teismas (Högsta förvaltningsdomstolen i Litauen) angående huruvida punkt 19 bis i de nämnda föreskrifterna om registrering av traktorer, självgående maskiner och jordbruksmaskiner samt släpvagnar till dessa var förenlig med olika nationella rättsregler av högre rang i normhierarkin.
- 18 Enligt Vilniaus apygardos administracinis teismas (Regionala förvaltningsdomstolen i Vilnius) är de tekniska kraven i direktiv 2003/37 endast tillämpliga vid registrering av nya fordon som ännu inte tagits i bruk.
- 19 Žemės ūkio ministerija (jordbruksministeriet, Litauen) anser däremot att kraven i direktivet är tillämpliga på alla traktorer som har tillverkats efter den 1 juli 2009, oavsett om de är nya eller begagnade och oberoende av var de har tillverkats.
- 20 Den hänskjutande domstolen har uttryckt tvivel om huruvida denna tolkning av bestämmelserna i direktiv 2003/37 är korrekt. Den anser dessutom att det inte klart framgår av artikel 23.1 b i direktivet huruvida bestämmelserna i direktivet från och med den 1 juli 2009 är tillämpliga på samtliga fordon som hör till kategorierna T1, T2 och T3, eller enbart på fordon som tillverkats efter detta datum.
- 21 Lietuvos vyriausiosios administracinis teismas (Högsta förvaltningsdomstolen i Litauen) anser att det vid den anhängiga målet ger upphov till frågor om hur unionsrätten ska tolkas och tillämpas och har därför beslutat att vilandeförklara målet och att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen avseende följande frågor:
 - ”1) Är bestämmelserna i [direktiv 2003/37] tillämpliga på utsläppande på marknaden och registrering i unionen av begagnade fordon som har tillverkats utanför unionen eller kan medlemsstaterna utfärda särskilda nationella bestämmelser om registreringen av sådana fordon i en medlemsstat och uppställa krav för sådan registrering (exempelvis att kraven i direktiv 2003/37 ska vara uppfyllda)?

- 2) Ska artikel 23.1 b jämförd med artikel 2 q i [direktiv 2003/37] tolkas så, att bestämmelserna i direktivet är tillämpliga på [fordon] i kategorierna T1, T2 och T3 som har tillverkats efter den 1 juli 2009?”

Prövning av frågorna

Den första frågan

- 22 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida direktiv 2003/37 ska tolkas så, att begagnade fordon som importeras till en medlemsstat från ett tredjeland måste uppfylla de tekniska krav som anges i detta direktiv, för att de ska kunna släppas ut på marknaden och registreras i denna medlemsstat.
- 23 Domstolen erinrar inledningsvis om att det i direktiv 2003/37 föreskrivs ett enhetligt godkännandeförfarande för fordon som omfattas av dess tillämpningsområde och att direktivet, enligt skäl 4 i detta, grundas på principen om en fullständig harmonisering.
- 24 Enligt artikel 4.1 a i detta direktiv ska medlemsstaterna nämligen bevilja EG-typgodkännande för fordonstyper som, beroende på vilken kategori de tillhör, uppfyller de tekniska kraven i de särdirektiv som anges i kapitel B i bilaga II till direktivet.
- 25 Genom detta enhetliga godkännandeförfarande ska medlemsstaterna intyga att en fordonstyp uppfyller de nämnda tekniska kraven, vilka, såsom framgår av artiklarna 4.2 och 15.1 i direktivet, syftar till att säkerställa trafiksäkerheten, miljöns kvalitet och en säker arbetsmiljö.
- 26 Därtill kommer att artikel 7.1 i direktiv 2003/37, jämförd med artikel 6.1 i samma direktiv, i enlighet med den princip om fullständig harmonisering som ligger till grund för direktivet ålägger medlemsstaterna att registrera nya typgodkända fordon, det vill säga fordon som tillverkats i överensstämmelse med den godkända fordonstypen, och att tillåta försäljning eller ibruktagande av dem, när fordonen är försedda med ett giltigt intyg om överensstämmelse som upprättats av fordonets tillverkare. Av dessa bestämmelser, lästa mot bakgrund av artiklarna 3.4 och 4.3 i direktiv 2003/37, följer således att nya fordon som omfattas av ett sådant EG-typgodkännande i en medlemsstat kan säljas och registreras i övriga medlemsstater utan att genomgå några andra formaliteter för att kontrollera att de uppfyller de tekniska kraven.
- 27 Det av unionslagstiftaren föreskrivna förfarandet för EG-typgodkännande grundas således på principen om ömsesidigt erkännande av de kontroller som godkännandemyndigheterna i de olika medlemsstaterna utför av att fordonen uppfyller de krav som anges i direktiv 2003/37 och i de särdirektiv som anges i kapitel B i bilaga II till detta direktiv (se, för ett liknande resonemang, dom av den 18 november 2010, Lahousse och Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, punkt 27). Syftet med förfarandet är att säkerställa och främja att den inre marknaden fungerar väl, samtidigt som man slår vakt om trafiksäkerheten, miljöns kvalitet och en säker arbetsmiljö.
- 28 Domstolen vill i detta sammanhang för det första påpeka att det för tillämpningen av förfarandet för EG-typgodkännande saknar betydelse i vilken stat fordonen har tillverkats. Såsom generaladvokaten har anfört i punkterna 51–53 i sitt förslag till avgörande gäller medlemsstaternas skyldighet att endast registrera sådana nya typgodkända fordon som åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse, vilken skyldighet föreskrivs i artikel 7.1 i direktiv 2003/37, nämligen både fordon som tillverkats inom unionen och fordon som tillverkats i ett tredjeland och som därefter har importerats till unionen.

- 29 Det kan för det andra konstateras att de krav som ställs i artiklarna 7.1 och 10.1 i direktiv 2003/37 i fråga om registrering och ibruktagande av fordon visserligen, enligt ordalydelsen i bestämmelserna, endast gäller "nya fordon". I artikel 23.1 b i detta direktiv föreskrivs vidare att medlemsstaterna, vad gäller fordon som hör till kategorierna T1, T2 och T3, ska tillämpa direktivet på alla "nya fordon" som tas i bruk den 1 juli 2009 eller senare.
- 30 Det system som införts genom direktivet är nämligen, med hänsyn till dess utformning, ägnat att, vad gäller fordon som tillverkats inom unionen, tillämpas på nya fordon. Alla fordon som när de var nya omfattades av direktiv 2003/37 och som har tagits i bruk inom unionen har följaktligen blivit föremål för ett EG-typgodkännande.
- 31 Såsom generaladvokaten anfört i punkt 66 i sitt förslag till avgörande är emellertid syftet med det system som införts genom direktiv 2003/37 att säkerställa att alla fordon, både nya och begagnade, som tillhör vissa bestämda kategorier och som släpps ut på marknaden i unionen för första gången – vad gäller fordon i kategorierna T1, T2 och T3 från och med den 1 juli 2009 –, uppfyller de tekniska krav som anges i detta direktiv.
- 32 Denna tolkning vinner stöd av förordning nr 167/2013. I artikel 3 led 37 i denna förordning preciseras nämligen, till skillnad från i direktiv 2003/37, att med "nytt fordon" avses ett "fordon som aldrig tidigare har varit registrerat eller tagits i bruk". Det framgår emellertid både av artikel 2 q i direktiv 2003/37 och av artikel 3 led 40 i förordning nr 167/2013 att ett sådant ibruktagande avser den första användningen i unionen av ett fordon.
- 33 Nämnad tolkning bekräftas för övrigt av den ståndpunkt som kommissionen uttryckte i 72 § i sin "Vägledning för tillämpning av [Europaparlamentets och rådets] maskin[direktiv] 2006/42/EG [om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG (EUT L 157, 2006, s. 24)]". Kommissionen angav där att "[a]llmänt taget så gäller maskindirektivet inte utsläppandet på marknaden av begagnade maskiner eller andrahandsmaskiner" samtidigt som den medgav att "[d]et finns ett undantag till denna allmänna regel". Enligt kommissionen gäller "[m]askindirektivet ... begagnade maskiner eller andrahandsmaskiner, som först har gjorts tillgängliga för distribution eller användning utanför [unionen], när dessa maskiner efteråt släpps ut på marknaden eller tas i drift i [unionen]".
- 34 Såsom generaladvokaten anfört i punkterna 68 och 69 i sitt förslag till avgörande skulle dessutom en annan tolkning – som skulle få till följd att varje medlemsstat själv skulle kunna fastställa de tekniska krav som ska vara uppfyllda för ibruktagande och registrering av begagnade fordon som importeras från ett tredjeland – strida mot syftet att säkerställa och främja att den inre marknaden fungerar väl, vilket i tur och ordning eftersträvats med direktiv 74/150, direktiv 2003/37 och hädanefter förordning nr 167/2013, eftersom de befogenheter som därigenom skulle delegeras till medlemsstaterna skulle vara ägnade att leda till handelshinder mellan dem.
- 35 Därtill kommer att om bestämmelserna i direktiv 2003/37 tolkades på ett annat sätt än vad som framgår av punkt 31 ovan skulle detta riskera att undergräva uppnåendet av direktivets syften avseende säkerställande av trafiksäkerheten, miljöns kvalitet och en säker arbetsmiljö.
- 36 Det ska under dessa omständigheter anses att ett begagnat fordon, som importeras från ett tredjeland och som saknar EG-typgodkännande och är avsett att användas för första gången i unionen, utgör ett "nytt fordon" i den mening som avses i direktiv 2003/37.
- 37 Av vad anförts ovan följer att den första frågan ska besvaras enligt följande: Direktiv 2003/37 ska tolkas så, att begagnade fordon som importeras till en medlemsstat från ett tredjeland måste uppfylla de tekniska krav som anges i detta direktiv, för att de ska kunna släppas ut på marknaden och registreras i denna medlemsstat för första gången.

Den andra frågan

- 38 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 23.1 b i direktiv 2003/37 kan tolkas så, att bestämmelserna i direktivet är tillämpliga på fordon i kategorierna T1, T2 och T3 som har tillverkats efter den 1 juli 2009?
- 39 Mot bakgrund av svaret på den första frågan, och särskilt vad som angetts i punkt 29 ovan, ska den andra frågan besvaras enligt följande: Artikel 23.1 b i direktiv 2003/37 ska tolkas så, att bestämmelserna i direktivet är tillämpliga på begagnade fordon i kategorierna T1, T2 och T3 som importeras till unionen från ett tredjeland, om de tas i bruk i unionen för första gången den 1 juli 2009 eller senare.

Rättegångskostnader

- 40 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

- 1) **Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, i dess lydelse enligt kommissionens direktiv 2014/44/EU av den 18 mars 2014, ska tolkas så, att begagnade fordon som importeras till en medlemsstat från ett tredjeland måste uppfylla de tekniska krav som anges i detta direktiv, för att de ska kunna släppas ut på marknaden och registreras i denna medlemsstat för första gången.**
- 2) **Artikel 23.1 b i direktiv 2003/37, i dess lydelse enligt direktiv 2014/44, ska tolkas så, att bestämmelserna i det förstnämnda direktivet är tillämpliga på begagnade fordon i kategorierna T1, T2 och T3 som importeras till Europeiska unionen från ett tredjeland, om de tas i bruk i unionen för första gången den 1 juli 2009 eller senare.**

Underskrifter