DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

18. november 2010 *

I sag C-142/09,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgien), ved afgørelse af 18. marts 2009, indgået til Domstolen den 22. april 2009, i straffesagen mod

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. Tizzano, og dommerne A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (refererende dommer) og M. Berger

* Processprog: nederlandsk.

generaladvokat: N. Jääskinen
justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Lahousse og Lavichy BVBA ved advocaat E. De Ridder

— den belgiske regering ved M. Jacobs og L. Van den Broeck, som befuldmægtigede

— Det Forenede Kongeriges regering ved H. Walker, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved H. van Vliet og G. Wilms, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 16. september 2010,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF (EFT L 124, s. 1).

2 Denne anmodning er indgivet i forbindelse med en straffesag mod Vincent Willy Lahousse og Lavichy BVBA (»de tiltalte«), som er mistænkt for at sælge og installere udstyr samt yde råd til kunder med henblik på tuning af knallerter.

Relevante retsregler

EU-retlige forskrifter

3 Direktiv 2002/24 indfører proceduren vedrørende standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer på EU-plan. Den ophæver Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer (EFT L 225, s. 72), samtidig med at den bevarer de fleste af bestemmelserne heri.

4 Artikel 1 i direktiv 2002/24 fastlægger direktivets anvendelsesområde således:

»1. Dette direktiv finder anvendelse på alle to- og trehjulede motordrevne køretøjer, også med tvillinghjul, som er bestemt til brug på vej, samt komponenter og separate tekniske enheder hertil.

Dette direktiv finder ikke anvendelse på følgende køretøjer:

[…]

d) køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off road)

[…]

og heller ikke på komponenter og separate tekniske enheder hertil, medmindre disse er bestemt til montering i køretøjer, der er omfattet af dette direktiv.

[…]

2. De i stk. 1 omhandlede køretøjer inddeles i:

a) knallerter, dvs. tohjulede køretøjer […] eller trehjulede køretøjer […] med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km/h og med følgende karakteristika:

i) tohjulede køretøjer med en motor:

— med et slagvolumen på ikke over 50 cm3, hvis der er tale om en forbrændingsmotor, eller

— med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 4 kW, hvis der er tale om en elektrisk motor

ii) trehjulede køretøjer med en motor:

— med et slagvolumen på ikke over 50 cm3, hvis der er tale om en motor med styret (+)tænding, eller

— med en maksimal nettoeffekt på højst 4 kW, hvis der er tale om andre forbrændingsmotorer, eller

— med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 4 kW, hvis der er tale om en elektrisk motor

[…]«

5 I henhold til artikel 2, nr. 7), i direktiv 2002/24 forstås ved »typegodkendelse« den fremgangsmåde, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, et system, en separat teknisk enhed eller en komponent opfylder de tekniske krav i dette direktiv eller i særdirektiverne, og kontrollerer, at fabrikantens oplysninger, jf. den udtømmende fortegnelse i bilag I til direktivet, er korrekte. For så vidt angår visse tekniske kendetegn ved komponenterne og de tekniske enheder henviser dette bilag I i den forbindelse til nævnte direktiver og især til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer (EFT L 226, s. 1).

6 Artikel 3 i direktiv 2002/24 har følgende ordlyd:

»Ansøgninger om typegodkendelse indgives af fabrikanten til typegodkendelsesmyndigheden i en medlemsstat. De skal ledsages af et oplysningsskema, hvortil der for så vidt angår typegodkendelse af køretøjer findes en model i bilag II, og hvortil der for så vidt angår typegodkendelse af systemer, separate tekniske enheder eller komponenter findes en model i et bilag eller et tillæg til det relevante direktiv om systemet, den separate tekniske enhed eller komponenten. Ansøgningen skal endvidere ledsages af de øvrige dokumenter, der er nævnt i oplysningsskemaet. Ansøgninger om en bestemt køretøjstype, et system, en separat teknisk enhed eller komponent må kun indgives i én medlemsstat.«

7 Artikel 4, stk. 1, i direktiv 2002/24 bestemmer:

»Den enkelte medlemsstat meddeler typegodkendelse for alle køretøjstyper, systemer, separate tekniske enheder eller komponenter, hvis de opfylder følgende betingelser:

[…]

b) systemet, den separate tekniske enhed eller komponenten skal opfylde de tekniske krav i særdirektiverne og være i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer, som de fremgår af den udtømmende fortegnelse i bilag I.«

8 Dette direktivs artikel 15 bestemmer:

»1. Medlemsstaterne kan ikke forbyde markedsføring, salg, ibrugtagning og benyttelse af nye køretøjer, der er i overensstemmelse med dette direktiv. Kun køretøjer, der er i overensstemmelse med dette direktiv, må fremstilles med henblik på en første indregistrering.

2. Medlemsstaterne kan ikke forbyde markedsføring, salg eller brug af separate tekniske enheder og nye komponenter, der er i overensstemmelse med dette direktiv. Kun de separate tekniske enheder eller komponenter, der er i overensstemmelse med dette direktiv, må markedsføres og sælges første gang med henblik på brug i medlemsstaterne.

[…]

4. Dette direktiv indskrænker ikke medlemsstaternes mulighed for — under iagttagelse af traktaten — at fastsætte sådanne krav, som de måtte skønne nødvendige for at beskytte brugerne under anvendelsen af de pågældende køretøjer, for så vidt dette ikke indebærer nogen ændring af køretøjerne.«

9 Tredje betragtning til direktiv 97/24 har følgende ordlyd:

»[D]et er nødvendigt at indføre harmoniserede forskrifter for disse dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motorkøretøjer, således at proceduren for standardtypegodkendelse og typegodkendelse i Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer kan finde anvendelse på hver af disse køretøjstyper […]«

10 Kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 med overskriften »Foranstaltninger mod ulovlige indgreb på tohjulede knallerter og motorcykler« indeholder i punkt 1 følgende definitioner:

»Definitioner

I dette kapitel forstås ved:

1.1. «Foranstaltninger mod ulovlige indgreb på tohjulede knallerter og motorcykler», samtlige tekniske forskrifter og specifikationer, som har til formål så vidt muligt at hindre ulovlige ændringer, der kan påvirke sikkerheden og miljøet, f.eks. ved at køretøjets præstationer øges.

[…]

1.3.1. klasse A, knallerter

[…]

1.4. »Ulovlig ændring«, en ændring, der ikke er tilladt efter bestemmelserne i dette kapitel

[…]«.

11 Punkt 2 i kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 indeholder bl.a. almindelige forskrifter vedrørende ombytning af ikke-identiske dele mellem typegodkendte køretøjer. Det fremgår af punkt 2.1.1 i nævnte kapitel 7, at montering af dele ikke må føre til, at den konstruktivt bestemte maksimale hastighed for køretøjer af klasse A derved øges med mere end 5 km/h, og denne maksimale hastighed må ikke overskrides i noget tilfælde.

12 Punkt 3 i kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 vedrørende de særlige forskrifter for køretøjer af klasse A og B foreskriver følgende:

»Specifikationerne i denne del er kun bindende i tilfælde, hvor de, enkeltvis eller samlet, er nødvendige for at forhindre indgreb, der fører til, at den konstruktivt bestemte maksimale hastighed for køretøjer af klasse A derved forøges med mere end 5 km/h […] Hverken den konstruktivt bestemte maksimale hastighed eller den maksimale nettoeffekt for den pågældende klasse må overskrides i noget tilfælde.

[…]«

Nationale bestemmelser

13 Artikel 1, stk. 5, i lov af 21. juni 1985 om de tekniske krav, som skal opfyldes af alle køretøjer til transport over land, samt af komponenter hertil og sikkerhedstilbehør (*Belgisch Staatsblad* af 13.8.1985, s. 11647) bestemmer:

»Det er forbudt at fremstille, indføre, besidde med henblik på salg, udbyde til salg, sælge og gratis distribuere udstyr, der har til formål at forøge knallerters motorkraft og/eller hastighed, ligesom det er forbudt at tilbyde ydelser eller levere oplysninger om montering af sådant udstyr.«

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

14 Vincent Willy Lahousse og Lavichy er forretningsførere for selskabet Lavichy BVBA, en forretning for salg, udlejning, vedligeholdelse og reparation af cykler og knallerter. I forretningen sælges og udstilles således udstyr, der kan forøge knallerters motorkraft og/eller hastighed.

15 Efter undersøgelse, ransagning og beslaglæggelse af bevismidler er de tiltalte ved Politierechtbank te Sint-Niklaas blevet dømt for at have overtrådt artikel 1, stk. 5, i lov af 21. juni 1985, idet de har solgt udstyr, der har til formål at forøge knallerters motorkraft og/eller hastighed, samt leveret ydelser i forbindelse hermed.

16 De tiltalte har appelleret denne dom til den forelæggende ret.

17 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at der er en potentiel modsætning imellem artikel 1, stk. 5, i lov af 21. juni 1985 og direktiv 2002/24, for så vidt som denne nationale bestemmelse ikke indeholder nogen undtagelse fra sit anvendelsesområde i modsætning til direktiv 2002/24. Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde har derfor besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal direktiv 2002/24[/EF], nærmere bestemt artikel 1, stk. 1, [andet afsnit,] litra d) (hvorefter dette direktiv ikke finder anvendelse på køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off road), fortolkes således, at medlemsstaterne er berettiget til at udvide direktivets anvendelsesområde således, at al trafik over land (det vil også sige brug af to- og trehjulede motordrevne køretøjer, selv uden for offentlig vej og på privat område) omfattes, og uden at der indrømmes nogen undtagelse for så vidt angår køretøjer til brug ved konkurrence på vej (væddeløbskørsel) eller uden for vej (off road)?«

Om det præjudicielle spørgsmål

Indledende bemærkninger

Vedrørende anvendelsen af direktiv 2002/24

18 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at de faktiske omstændigheder, som de tiltalte er anklaget for, fandt sted mellem den 1. januar 2002 og den 7. december 2005.

19 For så vidt som direktiv 2002/24 blev vedtaget den 18. marts 2002 med henblik på at ophæve direktiv 92/61, fandt sidstnævnte anvendelse for en række af de forhold, som de tiltalte er anklaget for.

20 Sådan som det imidlertid fremgår af fjerde betragtning til direktiv 2002/24, begrænser direktivet sig til at tydeliggøre visse administrative instrukser og supplere forskrifter i bilagene til direktiv 92/61.

21 Som generaladvokaten har fremhævet i punkt 28 i forslaget til afgørelse, er de begreber, som den forelæggende ret ønsker fortolket, såvel som bestemmelserne om proceduren for standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer som indeholdt i EU-retten derfor forblevet uændrede.

Om proceduren for standardtypegodkendelse i henhold til direktiv 92/61 og 2002/24

22 Således som det fremgår af tredje betragtning til direktiv 92/61, tilsigter direktivet at fastsætte forskrifter om de tekniske krav, som skal afløse de forskellige nationale bestemmelser for at lette samhandelen inden for Det Europæiske Fællesskab med to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

23 Da forskrifterne er ens i samtlige medlemsstater, indfører direktiv 92/61 og 2002/24 en mekanisme med standardtypegodkendelse, dvs. en procedure, der i sidste ende gør det muligt for myndighederne i hver medlemsstat at sikre, at de køretøjer, der har været genstand for en standardtypegodkendelse i en anden medlemsstat, og som er bestemt til salg, ibrugtagning eller benyttelse på dens område, opfylder disse krav.

24 Med proceduren for standardtypegodkendelse fastslår en medlemsstat, at en type køretøj, et system, en separat teknisk enhed eller en komponent opfylder de tekniske krav i direktiv 92/61 og 2002/24 eller i særdirektiverne, samt kontrollerer, at fabrikantens oplysninger, jf. den udtømmende fortegnelse i bilag I til henholdsvis direktiv 92/61 og 2002/24, er korrekte.

25 Det tilkommer fabrikanten af et køretøj, der kan være omfattet af direktiv 92/61 og 2002/24, at indgive en ansøgning om typegodkendelse til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor han ønsker at markedsføre en køretøjstype. Nævnte myndigheder kontrollerer herefter, om køretøjstypen opfylder de tekniske krav i de relevante direktiver.

26 For hvert køretøj, for hvilket den kompetente nationale myndighed meddeler typegodkendelse, udsteder fabrikanten en typeattest, som skal ledsage hvert køretøj. Herefter kan myndighederne i de andre medlemsstater, som har modtaget en ansøgning om markedsføring eller ibrugtagning af nævnte køretøj, begrænse sig til at konstatere, at det svarer til den typeattest, som ledsager det. En lignende procedure anvendes for komponenter og separate tekniske enheder til køretøjer, som er omfattet af direktiv 92/61 og 2002/24, eller som er bestemt til montering på sådanne køretøjer, for så vidt angår de tekniske krav, der er fastsat ved særdirektiverne.

27 Igennem ordningen med standardtypegodkendelse på EU-plan er der derfor blevet indført en mekanisme for gensidig anerkendelse af den kontrol, som typegodkendelsesmyndighederne i de enkelte medlemsstater foretager med hensyn til overensstemmelsen med de krav, der er indeholdt i direktiv 92/61 og 2002/24 samt i særdirektiverne.

28 Følgelig gør en sådan procedure det muligt at fremme bevægeligheden på det fælles marked for to- og trehjulede motordrevne køretøjer såvel som disses tekniske

enheder og komponenter, eftersom, på den ene side, de varer, som er fremstillet i overensstemmelse med en standardtypegodkendt type, ikke længere er genstand for kontrol med hensyn til de tekniske krav i direktiv 92/61 og 2002/24 samt i særdirektiverne, og eftersom, på den anden side, når et køretøj, en ny separat teknisk enhed eller et nyt komponent i henhold til artikel 15, stk. 1 og 2, i direktiv 92/61 og 2002/24 opfylder betingelserne i disse direktiver eller i særdirektiverne, kan medlemsstaterne ikke begrænse markedsføring, salg, ibrugtagning eller benyttelse heraf, medmindre andet er bestemt i artikel 15, stk. 5, i direktiv 92/61 og artikel 15, stk. 4, i direktiv 2002/24.

Om det præjudicielle spørgsmål

29 Med sit præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om direktiv 92/61 og 2002/24 skal fortolkes således, at en medlemsstat kan udvide den procedure for standardtypegodkendelse, som er indført ved disse direktiver for køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder hertil, til at omfatte køretøjer, som ikke falder ind under deres anvendelsesområde, dvs. køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off road).

30 Det bemærkes for det første, at det fremgår af artikel 1, stk. 1, i direktiv 92/61 og 2002/24, at de finder anvendelse på alle to- og trehjulede motordrevne køretøjer, også med tvillinghjul, som er bestemt til brug på vej, dvs. bl.a. knallerter samt komponenter og separate tekniske enheder hertil. I henhold til stk. 2 i samme artikel forstår man i den forbindelse ved en knallert i det væsentligste to- eller trehjulede køretøjer, som er udstyret med en forbrændingsmotor med en slagvolumen på ikke over 50 cm3, eller som er udstyret med en elektrisk motor med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 4 kW.

31 Det fremgår af artikel 1, stk. 1, andet afsnit, fjerde led, i direktiv 92/61 og af artikel 1, stk. 1, andet afsnit, litra d), i direktiv 2002/24, at disse direktiver ikke finder anvendelse på køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off road) og heller ikke på deres komponenter og separate tekniske enheder.

32 Som Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber har understreget i sine skriftlige indlæg, har man for disse køretøjers vedkommende ikke fundet det nødvendigt, eller det er blevet anset for overdrevent at fastsætte harmoniserede bestemmelser på EU-plan.

33 Det må konstateres, at denne type køretøjer opfylder tekniske krav, som er forskellige fra dem, som er omfattet af direktiv 92/61 og 2002/24, i det omfang de ikke er bestemt til brug på offentlig vej. På den ene side er disse køretøjer ikke underkastet så tvingende normer på færdselssikkerhedsområdet, og på den anden side er deres produktion nødvendigvis mere begrænset end for knallerter bestemt til brug på offentlig vej, hvilket gør en standardtypegodkendelsesordning lidet relevant.

34 Det følger heraf, at det i mindre grad er bestemmelsen for et køretøj, som afgør muligheden for, at det kan omfattes af den standardtypegodkendelsesordning på EU-plan, som er indført ved direktiv 92/61 og 2002/24, end dets mulighed for at opfylde de tekniske krav, som disse direktiver foreskriver.

35 Hvad angår omstændighederne i hovedsagen kan der derfor foreligge to tilfælde, nemlig enten at det udstyr, der er blevet beslaglagt hos de tiltalte, har været genstand for en standardtypegodkendelse på EU-plan og således er omfattet af den mekanisme, der er fastsat ved direktiv 92/61 og 2002/24 hvad angår dets salg, ibrugtagning og benyttelse, eller at dette udstyr ikke har været genstand for en sådan standardtypegodkendelse,

således at dets markedsføring, salg, ibrugtagning og benyttelse efter dets natur ikke henhører under de nævnte direktiver, men under national ret.

36 I den forbindelse skal det indledningsvis understreges, at det ikke er angivet, hverken i forelæggelsesafgørelsen eller i indlæggene for Domstolen, i hvilket omfang det udstyr, som er blevet beslaglagt hos de tiltalte, og for hvis salg og montering de er retsforfulgt, har været underkastet en standardgodkendelsesprocedure i medfør af direktiv 92/61 og 2002/24. Det fremgår kun af denne afgørelse, at dette udstyr er bestemt til at monteres på knallerter, og at det har til virkning at forøge hastigheden og/eller motorkraften på disse køretøjer for at gøre dem egnede til deltagelse i sportskonkurrencer.

37 For under disse omstændigheder at kunne give et nyttigt svar til den forelæggende ret, skal det først understreges, at blandt de særdirektiver, som er omhandlet i bilag I til direktiv 2002/24, er der i bilaget til direktiv 97/24 fastsat foranstaltninger mod ulovlige indgreb, bl.a. på tohjulede knallerter. I særdeleshed er det heri forbudt på en knallert at montere komponenter, der er bestemt til køretøjer med en effekt, der er større end en knallerts, hvis det har til formål at forøge hastigheden med mere end 5 km/h. Derudover må hverken den konstruktivt bestemte maksimale hastighed eller motorens maksimale nettoeffekt overskrides i noget tilfælde.

38 Dels er disse tekniske krav derfor nødvendigvis til hinder for en standardtypegodkendelse på EU-plan i henhold til direktiv 92/61 og direktiv 2002/24 af komponenter eller separate tekniske enheder, som har til formål at forøge hastigheden på en knallert med mere end 5 km/h eller at gøre det muligt at overskride den konstruktivt bestemte maksimale hastighed eller motorens maksimale nettoeffekt.

39 Dels bemærkes, at for at en komponent eller en separat teknisk enhed kan omfattes af standardtypegodkendelsesordningen som fastsat i direktiv 92/61 og 2002/24, skal den vedrøre et køretøj, som finder anvendelse på disse direktiver, dvs. bl.a. et tohjulet køretøj med en motor med et slagvolumen på ikke over 50 cm3, hvis der er tale om en forbrændingsmotor, eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 4 kW, hvis der er tale om en elektrisk motor, eller yderligere være bestemt til at monteres på et sådant køretøj.

40 På EU-rettens nuværende udviklingstrin kan en komponent eller en separat teknisk enhed, der har til formål at ændre de tekniske kendetegn ved en knallert, således at den ikke længere svarer til definitionen heraf i direktiv 92/61 og direktiv 2002/24, især for så vidt angår dens motorkraft, derfor ikke kunne omfattes af standardtypegodkendelsesordningen på EU-plan.

41 For det andet, og for så vidt som de i hovedsagen beslaglagte reservedele ikke kan omfattes af standardtypegodkendelsesordningen på EU-plan som fastsat ved direktiv 92/61 og 2002/24, skal det bemærkes, at markedsføring, salg og benyttelse af disse henhører under national ret.

42 Som generaladvokaten har anført i punkt 82 og 83 i forslaget til afgørelse, er der derfor i princippet intet til hinder for, at en medlemsstat analogt anvender standardtypegodkendelsesordningen på EU-plan som fastsat ved direktiv 92/61 og 2002/24 og tillader markedsføring på sit område af motorkøretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, som har været genstand for en enkelt standardtypegodkendelse i en anden medlemsstat, for så vidt som disse ikke allerede er omfattet af standardtypegodkendelsesordningen på EU-plan.

43 I det tilfælde påhviler det dog denne medlemsstat under udøvelsen af sine lovgivningsbeføjelser at overholde EU-retten og i særdeleshed artikel 34 TEUF og 36 TEUF.

44 I det foreliggende tilfælde må det konstateres, at det generelle forbud mod at sælge udstyr, der øger motorkraften og/eller hastigheden på knallerter, såsom forbuddet i hovedsagen, kan hindre den frie bevægelighed for disse varer (jf. analogt dom af 10.2.2009, sag C-110/05, Kommissionen imod Italien, Sml. I, s. 519, præmis 58). En sådan hindring er ulovlig i henhold til artikel 34 TEUF, for så vidt som den ikke kan begrundes i et af de almene hensyn, som er opregnet i artikel 36 TEUF, eller af tvingende hensyn.

45 Hvis den i hovedsagen omhandlede nationale bestemmelse kan begrundes, bl.a. af hensyn til formålet bestående i at varetage trafiksikkerheden, er det derudover nødvendigt, at en sådan foranstaltning er egnet til at sikre det forfulgte formål og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå formålet (jf. i denne retning dommen i sagen Kommissionen mod Italien, præmis 59).

46 I det foreliggende tilfælde har det generelle forbud mod salg og benyttelse af udstyr, der gør det muligt at forøge motoreffekten og/eller hastigheden på knallerter, der kører på offentlige veje, nødvendigvis til virkning, at det bl.a. forhindrer brug heraf til sportslige formål uden for offentlig trafik. Derfor bør man bl.a. overveje, om der foreligger en mindre restriktiv foranstaltning end et generelt forbud, der lige så effektivt kan sikre færdselssikkerheden.

47 Da Domstolen ikke råder over nogen angivelse herom, tilkommer det den forelæggende ret at foretage den nødvendige faktiske efterprøvelse.

48 Følgelig skal det forelagte spørgsmål besvares med, at direktiv 92/61 og 2002/24 skal fortolkes således, at når et køretøj eller en komponent eller en teknisk enhed til dette ikke er omfattet af den standardtypegodkendelsesprocedure, som de indfører, bl.a. med den begrundelse, at de ikke henhører under anvendelsesområdet for disse

direktiver, er disses bestemmelser ikke til hinder for, at en medlemsstat inden for rammerne af sin nationale ret for nævnte køretøj, komponent eller separate tekniske enhed indfører en analog ordning for anerkendelse af kontrol, der er foretaget af andre medlemsstater. Under alle omstændigheder skal en sådan ordning respektere EU-retten, navnlig artikel 34 TEUF og 36 TEUF.

Sagens omkostninger

49 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF skal fortolkes således, at når et køretøj eller en komponent eller en teknisk enhed til dette ikke er omfattet af den standardtypegodkendelsesprocedure, som de indfører, bl.a. med den begrundelse, at de ikke henhører under anvendelsesområdet for disse direktiver, er disses bestemmelser ikke til hinder for, at en medlemsstat

inden for rammerne af sin nationale ret for nævnte køretøj, komponent eller separate tekniske enhed indfører en analog ordning for anerkendelse af kontrol, der er foretaget af andre medlemsstater. Under alle omstændigheder skal en sådan ordning respektere EU-retten, navnlig artikel 34 TEUF og 36 TEUF.

Underskrifter