ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

18 november 2010 *

In zaak C-142/09,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door de Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (België) bij beslissing van 18 maart 2009, ingekomen bij het Hof op 22 april 2009, in de strafzaak tegen

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

wijst HET HOF (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: A. Tizzano, kamerpresident, A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (rapporteur) en M. Berger, rechters,

* Procestaal: Nederlands.

advocaat-generaal: N. Jääskinen,
griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

— Lahousse en Lavichy BVBA, vertegenwoordigd door E. De Ridder, advocaat,

— de Belgische regering, vertegenwoordigd door M. Jacobs en L. Van den Broeck als gemachtigden,

— de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door H. Walker als gemachtigde,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door H. van Vliet en G. Wilms als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 16 september 2010,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PB L 124, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een strafprocedure tegen Lahousse en Lavichy BVBA (hierna: „verdachten") wegens verkoop en montage van uitrustingen alsook advies aan klanten met het oog op het opvoeren van bromfietsen.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

3 Richtlijn 2002/24 voert de procedure van goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen in op het niveau van de Europese Unie. Daarbij wordt richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen (PB L 225, blz. 72) ingetrokken, maar worden de meeste bepalingen behouden.

4 Artikel 1 van richtlijn 2002/24 definieert de werkingssfeer ervan als volgt:

„1. Deze richtlijn is van toepassing op alle motorvoertuigen op twee of op drie wielen, al dan niet met dubbellucht, die bestemd zijn om aan het wegverkeer deel te nemen, alsmede op de onderdelen en technische eenheden daarvan.

Deze richtlijn geldt niet voor:

[...]

d) voertuigen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuigen,

[...]

noch voor onderdelen of technische eenheden daarvan, voor zover deze niet bestemd zijn om op onder deze richtlijn vallende voertuigen te worden gemonteerd.

[...]

2. De in lid 1 bedoelde voertuigen worden onderverdeeld in:

a) bromfietsen, d.w.z. tweewielige [...] of driewielige [...] voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/h met de volgende kenmerken:

i) bij tweewielige voertuigen, een motor met

— een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm^3 indien het een motor met inwendige verbranding betreft, of

— een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft;

ii) bij driewielige voertuigen, een motor met

— een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm^3 indien het een motor met elektrische ontsteking betreft, of

— een nettomaximumvermogen van ten hoogste 4 kW voor andere soorten motoren met inwendige verbranding, of

— een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft;

[...]"

5 Volgens artikel 2, punt 7, van richtlijn 2002/24 dient onder „goedkeuring" te worden verstaan, de handeling waarbij door een lidstaat wordt verklaard dat een type voertuig, systeem, technische eenheid of onderdeel voldoet aan de technische voorschriften van deze richtlijn of van de bijzondere richtlijnen, alsmede de controles van de juistheid van de gegevens van de fabrikant, die voorkomen op de uitputtende lijst van bijlage I bij deze richtlijn. Dienaangaande verwijst deze bijlage I voor bepaalde technische kenmerken van de onderdelen en de technische eenheden naar voormelde richtlijnen, in het bijzonder naar richtlijn 97/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1997 betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen (PB L 226, blz. 1).

6 Artikel 3 van richtlijn 2002/24 luidt:

„Aanvragen om typegoedkeuring worden door de fabrikant ingediend bij de goedkeuringsinstantie van een lidstaat. Zij gaan vergezeld van een inlichtingenformulier, alsmede van de in dit inlichtingenformulier genoemde documenten; een model van het inlichtingenformulier voor de typegoedkeuring van voertuigen is weergegeven in bijlage II, een model voor de typegoedkeuring van systemen, technische eenheden en onderdelen is opgenomen in een bijlage of aanhangsel van de desbetreffende richtlijn. Aanvragen voor een bepaald type voertuig, systeem, technische eenheid of onderdeel mogen slechts in één lidstaat ingediend worden."

7 Artikel 4, lid 1, van richtlijn 2002/24 bepaalt:

„Iedere lidstaat verleent typegoedkeuring voor alle typen voertuigen, systemen, technische eenheden en onderdelen die aan de volgende voorwaarden voldoen:

[...]

b) het systeem, de technische eenheid of het onderdeel is in overeenstemming met de technische voorschriften van de relevante bijzondere richtlijn en is, als beschreven door de fabrikant in overeenstemming met de gegevens van de limitatieve lijst in bijlage I."

8 Artikel 15 van deze richtlijn bepaalt:

„1. De lidstaten mogen het in de handel brengen, de verkoop, het in het verkeer brengen en het gebruik van nieuwe voertuigen die aan deze richtlijn voldoen niet verbieden. Slechts voertuigen die aan deze richtlijn beantwoorden mogen voor eerste registratie worden aangemeld.

2. De lidstaten verbieden niet het in de handel brengen, de verkoop, het in het verkeer brengen of het gebruik van nieuwe technische eenheden of nieuwe onderdelen die aan deze richtlijn voldoen. Alleen technische eenheden en onderdelen die aan deze richtlijn voldoen mogen in de handel worden gebracht en voor het eerst worden verkocht voor gebruik in de lidstaten.

[...]

4. Deze richtlijn laat de bevoegdheid van de lidstaten onverlet om — met inachtneming van het Verdrag — de voorschriften vast te stellen die zij noodzakelijk achten om de gebruikers bij het gebruik van de betrokken voertuigen de nodige bescherming te bieden, voor zover dit geen wijziging van de voertuigen met zich brengt."

9 Punt 3 van de considerans van richtlijn 97/24 luidt:

„Overwegende dat het noodzakelijk is geharmoniseerde voorschriften voor deze onderdelen en eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen vast te stellen om voor elk type van de genoemde voertuigen de goedkeuringsprocedures van richtlijn 92/61 [...] te kunnen toepassen."

10 Hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24, met als opschrift „Maatregelen tegen het onbevoegd opvoeren van bromfietsen op twee wielen en motorfietsen", geeft in punt 1 ervan de volgende definities:

„Definities

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1.1. ‚maatregelen tegen het onbevoegd opvoeren van bromfietsen op twee wielen en motorfietsen', alle technische specificaties en voorschriften die tot doel hebben het verhinderen — voor zover mogelijk — van niet-geoorloofde veranderingen die, aangezien de prestaties van het voertuig worden verhoogd, de veiligheid kunnen aantasten en schade kunnen berokkenen aan het milieu;

[...]

1.3.1. voertuigen van de categorie A, te weten bromfietsen,

[...]

1.4. ‚ongeoorloofde veranderingen', een verandering die niet is toegestaan krachtens de bepalingen van dit hoofdstuk;

[...]"

11 Punt 2 van hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 stelt met name de algemene voorschriften inzake onderlinge verwisselbaarheid van niet-identieke onderdelen tussen goedgekeurde voertuigen vast. Blijkens punt 2.1.1 van dit hoofdstuk 7 mag de montage van onderdelen niet tot gevolg hebben dat de door de constructie bepaalde maximumsnelheid van een voertuig van categorie A met meer dan 5 km/u toeneemt en mag deze maximumsnelheid in geen geval worden overschreden.

12 Punt 3 van hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 betreffende bijzondere voorschriften voor voertuigen van de categorieën A en B bepaalt:

„De voorschriften in dit gedeelte zijn alleen dwingend wanneer zij afzonderlijk of gecombineerd noodzakelijk zijn om te voorkomen dat een voertuig zodanig wordt opgevoerd dat de door de constructie bepaalde maximumsnelheid van het voertuig met meer dan 5 km/h wordt verhoogd in het geval van voertuigen van de categorie A [...] In geen geval mag de door de constructie bepaalde maximumsnelheid of het nettomaximumvermogen van de motor van de betrokken categorie worden overschreden.

[...]"

Nationaal recht

13 Artikel 1, § 5, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 13 augustus 1985, blz. 11647), bepaalt:

„De vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, evenals het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze uitrustingen te monteren, zijn verboden."

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

14 Lahousse en Lavichy zijn de zaakvoerders van Lavichy BVBA, een winkel voor verkoop, verhuur, onderhoud en herstel van fietsen en bromfietsen. In dat kader worden er uitrustingen verkocht en gemonteerd waarmee het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen kan worden verhoogd.

15 Na onderzoek, huiszoeking en inbeslagneming van bewijsstukken zijn de verdachten door de Politierechtbank te Sint-Niklaas schuldig bevonden aan overtreding van artikel 1, § 5, van de wet van 21 juni 1985 wegens verkoop van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hadden, alsook wegens het aanbod van diensten in die zin.

16 Verdachten hebben tegen dat vonnis hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter.

17 Deze rechter ziet een mogelijke tegenstrijdigheid tussen artikel 1, § 5, van de wet van 21 juni 1985 en richtlijn 2002/24, daar deze nationale bepaling anders dan richtlijn 2002/24 geen uitzondering op haar werkingssfeer bevat. De Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde heeft de behandeling van de zaak dus geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Moet richtlijn 2002/24, meer bepaald artikel 1, lid 1, [tweede alinea,] sub d, van deze richtlijn (nl. de richtlijn geldt niet voor voertuigen bestemd voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuig), aldus worden uitgelegd dat het de lidstaten toelaat de toepassing van deze richtlijn uit te breiden, dus van toepassing te maken op alle verkeer te land (d.w.z. op het gebruik van motorvoertuigen van 2 of 3 wielen ook buiten de openbare weg en op privéterrein) zonder de uitzondering toe te staan voor voertuigen bestemd voor wedstrijden op de weg (racerij) of voor terreinvoertuigen?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

Opmerkingen vooraf

Toepassing van richtlijn 2002/24

18 Blijkens de verwijzingsbeslissing vonden de aan de verdachten verweten feiten plaats tussen 1 januari 2002 en 7 december 2005.

19 Aangezien richtlijn 2002/24 op 18 maart 2002 is vastgesteld tot intrekking van richtlijn 92/61, was deze laatste van toepassing op een deel van de aan de verdachten verweten feiten.

20 Zoals blijkt uit punt 4 van haar considerans, beperkt richtlijn 2002/24 zich er evenwel toe, sommige bestuursrechtelijke voorschriften te verduidelijken en de voorschriften van de bijlagen bij richtlijn 92/61 aan te vullen.

21 Derhalve, zoals de advocaat-generaal in punt 28 van zijn conclusie opmerkte, bleven de begrippen om uitlegging waarvan de verwijzende rechter verzoekt, en de unierechtelijke bepalingen inzake de procedure van goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen ongewijzigd.

Procedure van typegoedkeuring van de richtlijnen 92/61 en 2002/24

22 Zoals blijkt uit punt 3 van haar considerans, strekt richtlijn 92/61 tot vaststelling van de voorschriften betreffende technische kenmerken ter vervanging van de verschillende nationale voorschriften om het handelsverkeer voor twee- of driewielige motorvoertuigen binnen de Europese Gemeenschap te vergemakkelijken.

23 Nu deze voorschriften gemeenschappelijk zijn voor alle lidstaten, voeren de richtlijnen 92/61 en 2002/24 een mechanisme van typegoedkeuring in, dat wil zeggen een procedure die uiteindelijk de instanties van elke lidstaat in staat stelt zich ervan te verzekeren dat de voertuigen die in een andere lidstaat zijn goedgekeurd en bestemd zijn om op zijn grondgebied te worden verkocht, in het verkeer te worden gebracht of gebruikt, aan deze voorschriften voldoen.

24 Bij typegoedkeuring stelt een lidstaat vast dat een type voertuig, systeem, technische eenheid of onderdeel zowel voldoet aan de technische voorschriften van de richtlijnen 92/61 en 2002/24 of van de bijzondere richtlijnen als aan de controles van de juistheid van de gegevens van de fabrikant, die voorkomen op de uitputtende lijst van bijlage I bij de richtlijnen 92/61 respectievelijk 2002/24.

25 De fabrikant van een motorvoertuig dat onder de richtlijnen 92/61 en 2002/24 kan vallen, dient bij de bevoegde instanties van de lidstaat waar hij een type motorvoertuig wil verkopen, een aanvraag om goedkeuring in te dienen. Deze instanties controleren vervolgens of dit type voertuig voldoet aan de technische voorschriften van de relevante richtlijnen.

26 Voor elk motorvoertuig dat de bevoegde nationale instantie heeft goedgekeurd, stelt die fabrikant een bij elk motorvoertuig behorend certificaat van overeenstemming op. Vervolgens stellen de instanties van de andere lidstaten waarbij een verzoek tot in de handel of in het verkeer brengen van dit voertuig is ingediend, alleen vast dat dit voertuig overeenstemt met het daarbij behorende certificaat van overeenstemming. Eenzelfde procedure geldt voor de onderdelen en technische eenheden van de voertuigen die onder de richtlijnen 92/61 en 2002/24 vallen of zijn bestemd om op deze voertuigen te worden gemonteerd, wat de technische voorschriften van de bijzondere richtlijnen betreft.

27 Door de procedure van typegoedkeuring op het niveau van de Unie wordt dus een mechanisme van wederzijdse erkenning ingevoerd met betrekking tot de door de goedkeuringsinstanties van de verschillende lidstaten verrichte controles dat de voertuigen voldoen aan de voorschriften van de richtlijnen 92/61 en 2002/24 en van de bijzondere richtlijnen.

28 Een dergelijke procedure kan dus het verkeer binnen de interne markt van twee- of driewielige motorvoertuigen en van de technische eenheden en onderdelen ervan

vergemakkelijken, aangezien enerzijds de in overeenstemming met een goedgekeurd type gefabriceerde goederen niet meer worden getoetst aan de technische voorschriften van de richtlijnen 92/61 en 2002/24 en van de bijzondere richtlijnen, en anderzijds de lidstaten, zodra nieuwe voertuigen, technische eenheden of onderdelen aan deze richtlijnen of bijzondere richtlijnen voldoen, volgens artikel 15, leden 1 en 2, van de richtlijnen 92/61 en 2002/24 het in de handel brengen, de verkoop, het in het verkeer brengen of het gebruik ervan niet mogen beperken, onder voorbehoud van artikel 15, lid 5, van richtlijn 92/61 en artikel 15, lid 4, van richtlijn 2002/24.

Prejudiciële vraag

29 De verwijzende rechter vraagt in wezen of de richtlijnen 92/61 en 2002/24 aldus moeten worden uitgelegd dat een lidstaat de procedure van typegoedkeuring die deze richtlijnen voor de eronder vallende voertuigen, onderdelen en technische eenheden hebben ingevoerd, mag uitbreiden tot voertuigen die niet binnen de werkingssfeer ervan vallen, namelijk voertuigen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuig.

30 In de eerste plaats dient eraan te worden herinnerd dat de richtlijnen 92/61 en 2002/24 volgens artikel 1, lid 1, ervan van toepassing zijn op alle motorvoertuigen op twee of op drie wielen, al dan niet met dubbellucht, die bestemd zijn om aan het wegverkeer deel te nemen, dit wil zeggen met name bromfietsen, alsmede op de onderdelen en technische eenheden daarvan. Dienaangaande wordt volgens artikel 1, lid 2, onder bromfiets in wezen verstaan, een twee- of driewielig voertuig met een motor met inwendige verbranding met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm^3 of met een elektrische motor met een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW.

31 Krachtens artikel 1, lid 1, tweede alinea, vierde streepje, van richtlijn 92/61 en artikel 1, lid 1, tweede alinea, sub d, van richtlijn 2002/24 gelden deze richtlijnen niet voor voertuigen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuigen, en evenmin voor onderdelen of technische eenheden daarvan.

32 Geharmoniseerde specificaties voor deze voertuigen op het niveau van de Unie werden, aldus de Commissie van de Europese Gemeenschappen in haar schriftelijke opmerkingen, niet noodzakelijk of onevenredig geacht.

33 Dit type voertuigen voldoet namelijk aan andere behoeften dan die welke waarop de richtlijnen 92/61 en 2002/24 betrekking hebben, daar zij niet zijn bestemd voor het wegverkeer. Aldus worden aan deze voertuigen niet zulke strenge verkeersveiligheidsnormen opgelegd en worden zij verder noodzakelijkerwijs in beperkter aantal geproduceerd dan bromfietsen die zijn bestemd voor deelneming aan het wegverkeer, zodat typegoedkeuring weinig afdoend is.

34 Daaruit volgt dat minder de bestemming van een voertuig bepaalt of het in aanmerking kan komen voor goedkeuring op het niveau van de Unie in de zin van de richtlijnen 92/61 en 2002/24 dan het vermogen ervan om aan de technische voorschriften van deze richtlijnen te voldoen.

35 In de omstandigheden van het hoofdgeding kunnen zich dus twee situaties voordoen: ofwel zijn de bij de verdachten in beslag genomen uitrustingen goedgekeurd op het niveau van de Unie zodat gebruik kan worden gemaakt van de faciliteiten die voortvloeien uit het door de richtlijnen 92/61 en 2002/24 vastgestelde mechanisme wat de verkoop, het in het verkeer brengen en het gebruik ervan betreft, ofwel heeft een dergelijke goedkeuring niet plaatsgevonden zodat het in de handel brengen, de verkoop,

het in het verkeer brengen, of het gebruik ervan van nature niet onder deze richtlijnen vallen, maar onder het nationale recht.

36 De verwijzingsbeslissing en de bij het Hof ingediende opmerkingen zeggen niets over een goedkeuring krachtens de richtlijnen 92/61 en 2002/24 van de bij de verdachten in beslag genomen uitrustingen, voor de verkoop en montage waarvan zij worden vervolgd. Uit deze beslissing blijkt alleen dat deze uitrustingen voor montage op bromfietsen dienen en tot gevolg hebben dat de snelheid en/of het motorvermogen toeneemt, teneinde daarvan voertuigen te maken die bestemd zijn voor deelneming aan sportwedstrijden.

37 Derhalve dient voor een nuttig antwoord aan de verwijzende rechter in de eerste plaats te worden opgemerkt dat, onder de in bijlage I bij richtlijn 2002/24 bedoelde bijzondere richtlijnen, richtlijn 97/24 in de bijlage erbij maatregelen tegen het opvoeren van met name tweewielige bromfietsen vaststelt. In het bijzonder is het verboden om op een bromfiets onderdelen te monteren die zijn bestemd voor voertuigen met een hoger vermogen dan een bromfiets zodra de snelheid daardoor met meer dan 5 km/u toeneemt. Bovendien mag de door de constructie bepaalde maximumsnelheid of het nettomaximumvermogen van de motor in geen geval worden overschreden.

38 Deze technische voorschriften beletten dus noodzakelijkerwijs de goedkeuring op het niveau van de Unie in de zin van de richtlijnen 92/61 en 2002/24 van onderdelen of technische eenheden die een toename van de snelheid van een bromfiets met meer dan 5 km/u tot gevolg hebben of een overschrijding van de door de constructie bepaalde maximumsnelheid of het nettomaximumvermogen van de motor mogelijk maken.

39 Verder dient eraan te worden herinnerd dat een onderdeel of technische eenheid voor goedkeuring krachtens de richtlijnen 92/61 en 2002/24 moet behoren bij een onder deze richtlijnen vallend voertuig, namelijk met name bij een tweewielig voertuig met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm^3 indien het een motor met inwendige verbranding betreft of met een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft, of moet zijn bestemd voor montage op een dergelijk voertuig.

40 Bij de huidige stand van het Unierecht kan een onderdeel dat of een technische eenheid die tot doel heeft de technische kenmerken van een bromfiets zo te wijzigen dat deze niet meer voldoet aan de in de richtlijnen 92/61 en 2002/24 vastgestelde definitie ervan, in het bijzonder wat het vermogen ervan betreft, dus niet op het niveau van de Unie worden goedgekeurd.

41 In de tweede plaats vallen het op de markt brengen, de verkoop en het gebruik van de in het hoofdgeding in beslag genomen uitrustingen, voor zover zij niet op het niveau van de Unie in de zin van de richtlijnen 92/61 en 2002/24 kunnen worden goedgekeurd, onder het nationale recht.

42 Zoals de advocaat-generaal in de punten 82 en 83 van zijn conclusie opmerkte, is er dus in beginsel niets op tegen dat een lidstaat de goedkeuringsprocedure op het niveau van de Unie in de zin van de richtlijnen 92/61 en 2002/24 naar analogie toepast en toestaat dat in een andere lidstaat afzonderlijk goedgekeurde voertuigen, onderdelen of technische eenheden op zijn nationale markt worden gebracht, voor zover deze niet al op het niveau van de Unie kunnen worden goedgekeurd.

43 De lidstaat moet in dat geval bij de uitoefening van zijn wetgevende bevoegdheden evenwel het Unierecht, in het bijzonder de artikelen 34 VWEU en 36 VWEU, in acht nemen.

44 In casu kan het algemene verbod op de verkoop of het gebruik van uitrustingen waarmee het vermogen en/of de snelheid van bromfietsen als die in het hoofdgeding kan worden verhoogd, het vrije verkeer van deze goederen belemmeren (zie naar analogie arrest van 10 februari 2009, Commissie/Italië, C-110/05, Jurispr. blz. I-519, punt 58). Artikel 34 VWEU verbiedt een dergelijke belemmering tenzij zij kan worden gerechtvaardigd door een van de in artikel 36 VWEU opgesomde gronden van algemeen belang of op grond van dwingende vereisten.

45 De in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale bepaling kan weliswaar een rechtvaardiging vinden met name in het doel, de verkeersveiligheid te verzekeren, maar een dergelijke maatregel dient ook geschikt te zijn om de verwezenlijking van het gestelde doel te waarborgen en mag niet verder gaan dan ter bereiking van dat doel noodzakelijk is (zie in die zin arrest Commissie/Italië, reeds aangehaald, punt 59).

46 In casu heeft het algemene verbod op de verkoop en het gebruik van uitrustingen waarmee het vermogen en/of de snelheid kan worden verhoogd van bromfietsen die op de openbare weg rijden, noodzakelijkerwijs tot gevolg dat het gebruik ervan, met name voor sportdoeleinden buiten de openbare weg, wordt belet. Derhalve dient te worden nagegaan of een minder dwingende maatregel dan een algemeen verbod even doeltreffend de verkeersveiligheid kan garanderen.

47 Daar het Hof evenwel geen enkele aanwijzing daaromtrent heeft, dient de nationale rechter dit na te gaan.

48 Bijgevolg dient op de vraag te worden geantwoord dat de richtlijnen 92/61 en 2002/24 aldus moeten worden uitgelegd dat zij zich er niet tegen verzetten dat een lidstaat, wanneer voertuigen of erbij behorende onderdelen of technische eenheden niet in aanmerking komen voor de door deze richtlijnen ingevoerde goedkeuringsprocedure,

op grond met name dat zij buiten de werkingssfeer van deze richtlijnen vallen, in het kader van zijn nationale recht een soortgelijke procedure van erkenning van de in andere lidstaten verrichte controles invoert voor deze voertuigen, onderdelen of technische eenheden. Een dergelijke regeling moet hoe dan ook het Unierecht, in het bijzonder de artikelen 34 VWEU en 36 VWEU, in acht nemen.

Kosten

49 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Eerste kamer) verklaart voor recht:

Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van richtlijn 92/61, moeten aldus worden uitgelegd dat zij zich er niet tegen verzetten dat een lidstaat, wanneer voertuigen of erbij behorende onderdelen of technische eenheden niet in aanmerking komen voor de door deze richtlijnen ingevoerde goedkeuringsprocedure, op grond met name dat zij buiten de werkingssfeer van deze richtlijnen vallen, in het kader van zijn nationale recht een soortgelijke procedure

van erkenning van de in andere lidstaten verrichte controles invoert voor deze voertuigen, onderdelen of technische eenheden. Een dergelijke regeling moet hoe dan ook het Unierecht, in het bijzonder de artikelen 34 VWEU en 36 VWEU, in acht nemen.

ondertekeningen