ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 18ης Νοεμβρίου 2010 *

Στην υπόθεση C-142/09,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Βέλγιο) με απόφαση της 18ης Μαρτίου 2009, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 22 Απριλίου 2009, στο πλαίσιο της ποινικής διαδικασίας κατά των

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Tizzano, πρόεδρο τμήματος, A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (εισηγητή) και M. Berger, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

γενικός εισαγγελέας: N. Jääskinen
γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— ο V. W. Lahousse και η Lavichy BVBA, εκπροσωπούμενοι από τον E. De Ridder, advocaat,

— η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις M. Jacobs και L. Van den Broeck,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την H. Walker,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους H. van Vliet και G. Wilms,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2010,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία της οδηγίας 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 124, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας κατά του V. W. Lahousse και της Lavichy BVBA (στο εξής: κατηγορούμενοι), κατά των οποίων ασκήθηκε ποινική δίωξη για πώληση και εγκατάσταση εξοπλισμού προοριζόμενου για την αύξηση της ταχύτητας και της ισχύος μοτοποδηλάτων, καθώς και για παροχή σχετικών οδηγιών στους πελάτες.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Η οδηγία 2002/24 καθιερώνει τη διαδικασία εγκρίσεως τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, καταργεί την οδηγία 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί εγκρίσεως τύπου των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 225, σ. 72), διατηρώντας ωστόσο σε ισχύ την πλειονότητα των διατάξεών της.

4 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2002/24 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ως εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για όλα τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα, με δίδυμους τροχούς ή μη, που προορίζονται για οδική κυκλοφορία καθώς και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες των εν λόγω οχημάτων.

Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα ακόλουθα οχήματα:

[…]

δ) οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού·

[…]

καθώς και στα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις τεχνικές ενότητές τους, εφόσον αυτά δεν προορίζονται να τοποθετηθούν στα οχήματα στα οποία εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία.

[…]

2. Τα οχήματα της παραγράφου 1 υποδιαιρούνται σε:

α) μοτοποδήλατα, ήτοι τα δίκυκλα [...] ή τρίκυκλα [...] που έχουν μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής μέχρι 45 km/h και που παρουσιάζουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

i) τα μεν δίκυκλα, έχουν κινητήρα:

— κυβισμού 50 cm3 ή μικρότερου, αν είναι εσωτερικής καύσεως, ή

— μεγίστης καθαρής ισχύος 4 kW ή μικρότερης, αν πρόκειται για ηλεκτρικό κινητήρα·

ii) τα δε τρίκυκλα, έχουν κινητήρα:

— κυβισμού 50 cm3 ή μικρότερου, αν είναι επιβαλλομένης (με σπινθήρα) ανάφλεξης, ή

— μεγίστης καθαρής ισχύος 4 kW ή μικρότερης, αν πρόκειται για ηλεκτρικό κινητήρα·

— μεγίστης καθαρής ισχύος 4 kW ή μικρότερης, αν πρόκειται για ηλεκτρικό κινητήρα·

[…]».

5 Κατά το άρθρο 2, σημείο 7, της οδηγίας 2002/24, με τον όρο «έγκριση τύπου» νοείται η διαδικασία με την οποία ένα κράτος μέλος πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, χωριστής τεχνικής μονάδας ή κατασκευαστικού στοιχείου είναι σύμφωνος τόσο προς τις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπει η οικεία οδηγία ή οι ειδικού περιεχομένου οδηγίες όσο και προς τους ελέγχους της ορθότητας των στοιχείων του κατασκευαστή, όπως προβλέπεται στον εξαντλητικό κατάλογο του παραρτήματος Ι της οδηγίας. Συναφώς, όσον αφορά ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά των κατασκευαστικών στοιχείων και των τεχνικών μονάδων, το εν λόγω παράρτημα Ι παραπέμπει στις σχετικές οδηγίες και ειδικότερα στην οδηγία 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 226, σ. 1).

6 Το άρθρο 3 της οδηγίας 2002/24 έχει ως εξής:

«Οι αιτήσεις για έγκριση τύπου υποβάλλονται από τον κατασκευαστή στην αρχή έγκρισης κράτους μέλους. Συνοδεύονται από ένα δελτίο πληροφοριών, υπόδειγμα του οποίου, για μεν την έγκριση τύπου οχήματος, παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ, για δε την έγκριση τύπου συστημάτων, χωριστών τεχνικών μονάδων ή κατασκευαστικών στοιχείων, περιέχεται σε παράρτημα ή προσάρτημα της οδηγίας που αφορά το σχετικό σύστημα, χωριστή τεχνική μονάδα ή κατασκευαστικό στοιχείο, καθώς και από τα άλλα έγγραφα που αναφέρονται στο δελτίο πληροφοριών. Οι αιτήσεις για ένα συγκεκριμένο τύπο οχήματος, συστήματος, χωριστής τεχνικής μονάδας ή κατασκευαστικού στοιχείου μπορούν να υποβάλλονται σε ένα μόνον κράτος μέλος.»

7 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2002/24 επισημαίνει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος χορηγεί έγκριση τύπου για όλους τους τύπους οχήματος, συστημάτων, χωριστών τεχνικών μονάδων ή κατασκευαστικών στοιχείων, εφόσον πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

[…]

β) το σύστημα, η χωριστή τεχνική μονάδα ή το κατασκευαστικό στοιχείο πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις της σχετικής ειδικής οδηγίας και ανταποκρίνονται στα στοιχεία που παρέχει ο κατασκευαστής, τα οποία προβλέπονται στον εξαντλητικό κατάλογο του παραρτήματος Ι.»

8 Το άρθρο 15 της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση νέων οχημάτων που είναι σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία. Μόνον οχήματα σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία επιτρέπεται να προσκομίζονται για αρχική άδεια κυκλοφορίας.

2. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά, την πώληση ή τη χρήση νέων χωριστών τεχνικών μονάδων ή νέων κατασκευαστικών στοιχείων που είναι σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία. Μόνον χωριστές τεχνικές μονάδες και κατασκευαστικά στοιχεία σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία επιτρέπεται να τίθενται σε εμπορία και να πωλούνται για πρώτη φορά προς χρήση στα κράτη μέλη.

[…].

4. Δεν τίθεται χρονικό όριο για τη διάθεση στην αγορά, την πώληση και τη χρήση συστημάτων, χωριστών τεχνικών μονάδων και κατασκευαστικών στοιχείων για τα οχήματα αυτά.»

9 Κατά την τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 97/24/ΕΚ:

«απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων προδιαγραφών για τα εν λόγω στοιχεία και χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα, ούτως ώστε να επιτραπεί η εφαρμογή, για κάθε τύπο των εν λόγω οχημάτων, των διαδικασιών έγκρισης τύπου στοιχείου και οχήματος που αποτελούν το αντικείμενο της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ […]».

10 Το κεφάλαιο 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24, που τιτλοφορείται «Μέτρα κατά των αθέμιτων επεμβάσεων στα δίκυκλα μοτοποδήλατα και τις μοτοσικλέτες», περιλαμβάνει τους ακόλουθους ορισμούς στο σημείο 1:

«ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου:

1.1. "μέτρα κατά των επεμβάσεων στα δίκυκλα μοτοποδήλατα και τις μοτοσικλέτες": νοείται το σύνολο των διατάξεων και τεχνικών προδιαγραφών που σκοπό έχουν να εμποδίσουν, κατά το δυνατόν, τις μη επιτρεπόμενες μετατροπές, οι οποίες μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, με την αύξηση ιδίως των επιδόσεων των οχημάτων, και το περιβάλλον,

[…]

1.3.1. οχήματα της κατηγορίας Α, ήτοι τα μοτοποδήλατα,

[…]

1.4. "μη επιτρεπόμενη μετατροπή": νοείται μια μετατροπή που δεν επιτρέπουν οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου,

[...]».

11 Το κεφάλαιο 7, σημείο 2, του παραρτήματος της οδηγίας 97/24 περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις γενικές προδιαγραφές σχετικά με την εναλλαξιμότητα μη ταυτόσημων τεμαχίων μεταξύ εγκεκριμένων οχημάτων. Από το σημείο 2.1.1. του εν λόγω κεφαλαίου 7 προκύπτει ότι η τοποθέτηση τεμαχίων εξοπλισμού δεν πρέπει να συνεπάγεται αύξηση της μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας του οχήματος η οποία να υπερβαίνει τα 5 km/h στην περίπτωση των οχημάτων της κατηγορίας Α, σε καμία δε περίπτωση δεν επιτρέπεται υπέρβαση της μέγιστης αυτής ταχύτητας.

12 Το σημείο 3 του κεφαλαίου 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24, που αφορά τις ειδικές προδιαγραφές για οχήματα κατηγοριών Α και Β, προβλέπει τα εξής:

«Οι προδιαγραφές του παρόντος τμήματος είναι υποχρεωτικές μόνο στις περιπτώσεις που μεμονωμένα ή συνδυασμένα αποδεικνύονται αναγκαίες για να εμποδιστούν επεμβάσεις που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανώτατης προβλεπόμενης ταχύτητας του οχήματος κατά περισσότερο από 5 km/h στην περίπτωση των οχημάτων της κατηγορίας Α […] Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται υπέρβαση της μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας ή της μέγιστης καθαρής ισχύος της μηχανής της αντίστοιχης κατηγορίας.

[...]»

Το εθνικό δίκαιο

13 Το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου της 21ης Ιουνίου 1985 περί των τεχνικών προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούν όλα τα οχήματα χερσαίας μεταφοράς, τα μέρη αυτών, καθώς και τα σχετικά με την ασφάλεια εξαρτήματα (*Belgisch Staatsblad* της 13ης Αυγούστου 1985, σ. 11647), ορίζει τα εξής:

«Απαγορεύεται η κατασκευή, η εισαγωγή, η κατοχή προς τον σκοπό πωλήσεως, η προσφορά προς πώληση, η πώληση και η δωρεάν διανομή εξοπλισμών για την αύξηση της ισχύος του κινητήρα και/ή της ταχύτητας μοτοποδηλάτων, καθώς και η παροχή υπηρεσιών ή οδηγιών για την τοποθέτηση αυτών των εξοπλισμών.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

14 Ο V. W. Lahousse και η Lavichy είναι επικεφαλής της Lavichy BVBA, επιχειρήσεως που ασχολείται με την πώληση, μίσθωση, συντήρηση και επισκευή ποδηλάτων και μοτοποδήλατων. Η επιχείρηση αυτή πωλούσε και εγκαθιστούσε εξοπλισμούς που καθιστούσαν δυνατή την αύξηση της ισχύος και/ή της ταχύτητας μοτοποδηλάτων.

15 Κατόπιν προκαταρκτικής εξετάσεως, κατ' οίκον έρευνας και κατασχέσεως αποδεικτικών στοιχείων, το politierechtbank te Sint-Niklaas έκρινε ότι οι κατηγορούμενοι, πωλώντας εξοπλισμούς για την αύξηση της ισχύος του κινητήρα και/ή της ταχύτητας μοτοποδηλάτων και προσφέροντας σχετικές υπηρεσίες, παρέβησαν το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου της 21ης Ιουνίου 1985.

16 Οι κατηγορούμενοι άσκησαν έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

17 Κατά το αιτούν δικαστήριο, υφίσταται δυνητική αντίφαση μεταξύ του άρθρου 1, παράγραφος 5, του νόμου της 21ης Ιουνίου 1985 και της οδηγίας 2002/24, στο μέτρο που η εν λόγω εθνική διάταξη δεν προβλέπει εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της, αντιθέτως προς την οδηγία 2002/24. Ως εκ τούτου, το rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει η οδηγία 2002/24, ειδικότερα δε το άρθρο 1, παράγραφος 1, [δεύτερο εδάφιο,] στοιχείο δ΄, αυτής (κατά το οποίο η οδηγία δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού), την έννοια ότι επιτρέπει στα κράτη μέλη να διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής αυτής της οδηγίας, επομένως να την καταστήσουν εφαρμοστέα σε κάθε είδος χερσαίας κυκλοφορίας, δηλαδή στη χρήση δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και εκτός της δημόσιας οδού και/ή επί ιδιωτικών οδών, χωρίς να επιτρέπουν την εξαίρεση για οχήματα αγώνων (ταχύτητας), επί ή εκτός οδού;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

Επί της εφαρμογής της οδηγίας 2002/24

18 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι τα πραγματικά περιστατικά που προσάπτονται στους κατηγορουμένους αφορούν την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2002 έως 7 Δεκεμβρίου 2005.

19 Στο μέτρο που η οδηγία 2002/24 εκδόθηκε στις 18 Μαρτίου 2002 προκειμένου να καταργήσει την οδηγία 92/61, η τελευταία αυτή οδηγία είχε εφαρμογή σε μέρος των προσαπτόμενων στους κατηγορουμένους πραγματικών περιστατικών.

20 Όπως προκύπτει πάντως από την τέταρτη αιτιολογική σκέψη της, η οδηγία 2002/24 περιορίζεται στη διευκρίνιση ορισμένων διοικητικών διατυπώσεων και στη συμπλήρωση των προδιαγραφών που περιέχονται στα παραρτήματα της οδηγίας 92/61.

21 Συνεπώς, όπως εξάλλου επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 28 των προτάσεών του, οι έννοιες των οποίων την ερμηνεία ζητεί το αιτούν δικαστήριο, καθώς και οι λεπτομέρειες διεξαγωγής της διαδικασίας εγκρίσεως τύπου που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης για τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα δεν μεταβλήθηκαν.

Επί της διαδικασίας εγκρίσεως τύπου που προβλέπουν οι οδηγίες 92/61 και 2002/24

22 Όπως προκύπτει από την τρίτη αιτιολογική σκέψη της, σκοπός της οδηγίας 92/61 είναι η θέσπιση προδιαγραφών για τον καθορισμό τεχνικών χαρακτηριστικών, οι οποίες υποκαθιστούν τις διάφορες εθνικές προδιαγραφές, προς διευκόλυνση της εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας εμπορίας δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα.

23 Δεδομένου ότι οι προδιαγραφές είναι κοινές για το σύνολο των κρατών μελών, οι οδηγίες 92/61 και 2002/24 καθιερώνουν μηχανισμό εγκρίσεως τύπου, ήτοι διαδικασία που παρέχει in fine στις αρχές κάθε κράτους μέλους τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν ότι τα οχήματα που εγκρίθηκαν σε άλλο κράτος μέλος και πρόκειται να τεθούν προς πώληση, να τεθούν σε κυκλοφορία ή να χρησιμοποιηθούν εντός του εδάφους του οικείου κράτους μέλους πληρούν τις εν λόγω προδιαγραφές.

24 Με τον μηχανισμό αυτόν, ένα κράτος μέλος μπορεί να διαπιστώσει, μέσω της διαδικασίας εγκρίσεως τύπου, ότι ένας τύπος οχήματος, ένα σύστημα, μια τεχνική μονάδα ή ένα κατασκευαστικό στοιχείο πληροί τόσο τις τεχνικές προδιαγραφές των οδηγιών 92/61 και 2002/24 ή των ειδικού περιεχομένου οδηγιών όσο και τις απαιτήσεις εξακριβώσεως των στοιχείων του κατασκευαστή που αναφέρει εξαντλητικώς ο πίνακας του παραρτήματος Ι των οδηγιών 92/61 και 2002/24.

25 Ο κατασκευαστής οχήματος το οποίο εμπίπτει δυνητικώς στο πεδίο εφαρμογής των οδηγιών 92/61 και 2002/24 υποχρεούται να υποβάλει αίτηση εγκρίσεως τύπου ενώπιον των αρμόδιων αρχών του κράτους μέλους εντός του οποίου επιθυμεί να θέσει προς πώληση τον οικείο τύπο οχήματος. Οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν, στην περίπτωση αυτή, αν ο εν λόγω τύπος οχήματος πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές των κρίσιμων οδηγιών.

26 Για κάθε όχημα που αποτέλεσε αντικείμενο εγκρίσεως τύπου εκ μέρους των αρμόδιων εθνικών αρχών εκδίδεται πιστοποιητικό συμβατότητας από τον κατασκευαστή, το οποίο συνοδεύει κάθε εγκεκριμένο όχημα. Ακολούθως, οι αρχές των άλλων κρατών μελών στις οποίες υποβλήθηκε αίτηση θέσεως στην αγορά ή κυκλοφορίας του οικείου οχήματος περιορίζονται στην επαλήθευση της αντιστοιχίας του πιστοποιητικού συμβατότητας προς το όχημα που αφορά. Όμοια διαδικασία εφαρμόζεται στα κατασκευαστικά στοιχεία και τις τεχνικές μονάδες των οχημάτων που καλύπτονται από τις οδηγίες 92/61 και 2002/24 ή προορίζονται για τοποθέτηση στα εν λόγω οχήματα, όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπουν οι ειδικού περιεχομένου οδηγίες.

27 Μέσω της διαδικασίας εγκρίσεως τύπου στο εσωτερικό της Ένωσης εγκαθιδρύεται, συνεπώς, ένας μηχανισμός αμοιβαίας αναγνωρίσεως των ελέγχων συμβατότητας προς τις προδιαγραφές που προβλέπουν οι οδηγίες 92/61 και 2002/24, καθώς και οι ειδικού περιεχομένου οδηγίες, τους οποίους διενεργούν οι ελεγκτικές αρχές των διαφόρων κρατών μελών.

28 Κατά συνέπεια, η διαδικασία αυτή διευκολύνει την εντός της κοινής αγοράς κυκλοφορία των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, καθώς και των τεχνικών

μονάδων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους, καθόσον, αφενός, τα εμπορεύματα που παράγονται σύμφωνα με εγκεκριμένο τύπο δεν αποτελούν πλέον αντικείμενο ελέγχου από πλευράς των τεχνικών προδιαγραφών των οδηγιών 92/61 και 2002/24 καθώς και των ειδικού περιεχομένου οδηγιών και, αφετέρου, βάσει του άρθρου 15, παράγραφοι 1 και 2, των οδηγιών 92/61 και 2002/24, εφόσον ένα νέο όχημα, μια νέα τεχνική μονάδα ή ένα νέο κατασκευαστικό στοιχείο συνάδει προς τις εν λόγω οδηγίες ή προς τις ειδικού περιεχομένου οδηγίες, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να περιορίσουν τη διάθεση στην αγορά, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση τους, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 15, παράγραφος 5, της οδηγίας 92/61 και του άρθρου 15, παράγραφος 4, της οδηγίας 2002/24.

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

29 Με το προδικαστικό ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν οι οδηγίες 92/61 και 2002/24 πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι κράτος μέλος μπορεί να εκτείνει την εφαρμογή της διαδικασίας εγκρίσεως τύπου που προβλέπουν οι οδηγίες αυτές για τα οχήματα, καθώς και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις τεχνικές μονάδες που σχετίζονται με αυτά, σε οχήματα τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους, ήτοι σε οχήματα προοριζόμενα για αγώνες, επί ή εκτός οδού.

30 Πρώτον, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 1, παράγραφος 1, των οδηγιών 92/61 και 2002/24, οι οδηγίες αυτές έχουν εφαρμογή σε όλα τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα, με δίδυμους τροχούς ή μη, που προορίζονται για οδική κυκλοφορία, καθώς και στα κατασκευαστικά στοιχεία και στις χωριστές τεχνικές μονάδες των εν λόγω οχημάτων. Συναφώς, κατά την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, ως μοτοποδήλατα νοούνται, κατ' ουσίαν, τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσεως κυβισμού 50 cm3 ή μικρότερου, ή μεγίστης καθαρής ισχύος 4 kW ή μικρότερης, αν πρόκειται για ηλεκτρικό κινητήρα.

31 Από το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, τέταρτη περίπτωση, της οδηγίας 92/61 και από το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο δ΄, της οδηγίας 2002/24 προκύπτει ότι οι εν λόγω οδηγίες δεν έχουν εφαρμογή στα οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού, ούτε στα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις τεχνικές μονάδες τους.

32 Όπως τόνισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, για τα οχήματα αυτά δεν κρίθηκε αναγκαίο ή κρίθηκε δυσανάλογο να καθιερωθούν εναρμονισμένες προδιαγραφές σε επίπεδο Ένωσης.

33 Συγκεκριμένα, διαπιστώνεται ότι αυτό το είδος οχημάτων καλύπτει διαφορετικές ανάγκες σε σχέση με τις οδηγίες 92/61 και 2002/24, στο μέτρο που δεν προορίζεται για κυκλοφορία εντός της δημόσιας οδού. Στο πλαίσιο αυτό, αφενός, τα εν λόγω οχήματα δεν εμπίπτουν σε δεσμευτικούς κανόνες στον τομέα της οδικής ασφάλειας και, αφετέρου, η παραγωγή τους είναι κατ' ανάγκη πιο περιορισμένη σε αριθμό από εκείνη των μοτοποδηλάτων με κινητήρα που προορίζονται για κυκλοφορία εντός της δημόσιας οδού, οπότε ένας μηχανισμός εγκρίσεως τύπου αποβαίνει άνευ χρησιμότητας.

34 Ως εκ τούτου, καθοριστικό στοιχείο για τη δυνατότητα εφαρμογής του μηχανισμού εγκρίσεως τύπου σε επίπεδο Ένωσης που καθιερώνουν οι οδηγίες 92/61 και 2002/24 δεν είναι τόσο η χρήση για την οποία προορίζεται ένα όχημα, όσο η ικανότητά του να πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές που θέτουν οι οδηγίες αυτές.

35 Συνεπώς, όσον αφορά τις περιστάσεις της υποθέσεως της κύριας δίκης, υφίστανται δύο ενδεχόμενα, ήτοι είτε ο κατασχεθείς εξοπλισμός των κατηγορουμένων της κύριας δίκης αποτέλεσε αντικείμενο εγκρίσεως τύπου σε επίπεδο Ένωσης, οπότε μπορεί να επωφεληθεί από τις ευκολίες που προσφέρει ο προβλεπόμενος στις οδηγίες 92/61 και 2002/24 μηχανισμός ως προς τη διάθεσή του στην αγορά, τη θέση του σε κυκλοφορία και τη χρήση του, είτε ο εξοπλισμός αυτός δεν αποτέλεσε αντικείμενο τέτοιας εγκρίσεως, οπότε η διάθεσή του στην αγορά, η πώλησή του, η θέση του σε

κυκλοφορία ή η χρήση του δεν διέπονται, ως εκ της φύσεώς τους, από τις εν λόγω οδηγίες, αλλά από το εθνικό δίκαιο.

36 Συναφώς, πρέπει ευθύς εξαρχής να τονιστεί ότι ούτε από την απόφαση περί παραπομπής ούτε από τις υποβληθείσες στο Δικαστήριο παρατηρήσεις προκύπτει σε ποιο βαθμό ο κατασχεθείς εξοπλισμός των κατηγορουμένων της κύριας δίκης για του οποίου την πώληση και την εγκατάσταση διώκονται αποτέλεσε αντικείμενο εγκρίσεως τύπου κατ' εφαρμογή των οδηγιών 92/61 και 2002/24. Από την απόφαση αυτή προκύπτει απλώς ότι ο εν λόγω εξοπλισμός προορίζεται για τοποθέτηση σε μοτοποδήλατα με κινητήρα και ότι σκοπεί στην αύξηση της ταχύτητας και/ή της ισχύος του κινητήρα τους προκειμένου να μετατραπούν σε οχήματα προοριζόμενα για αθλητικούς αγώνες.

37 Υπό τις συνθήκες αυτές, για να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, πρέπει να τονιστεί, πρώτον, ότι μεταξύ των ειδικού περιεχομένου οδηγιών που αφορά το παράρτημα Ι της οδηγίας 2002/24, η οδηγία 97/24 περιλαμβάνει στο παράρτημά της μέτρα κατά των αθέμιτων επεμβάσεων ιδίως σε δίτροχα μοτοποδήλατα. Ειδικότερα, απαγορεύεται η τοποθέτηση σε μοτοποδήλατο κατασκευαστικών στοιχείων προοριζόμενων για οχήματα μεγαλύτερης ισχύος σε σχέση με τα μοτοποδήλατα, εφόσον επιτυγχάνει αύξηση της ταχύτητάς τους κατά περισσότερο από 5 km/h. Επιπλέον, σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται υπέρβαση της μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας ή της μέγιστης καθαρής ισχύος της μηχανής της αντίστοιχης κατηγορίας.

38 Κατά συνέπεια, αφενός, οι εν λόγω τεχνικές προδιαγραφές εισάγουν κατ' ανάγκη εμπόδια στην έγκριση τύπου σε επίπεδο Ένωσης, κατά την έννοια των οδηγιών 92/61 και 2002/24, κατασκευαστικών στοιχείων ή τεχνικών μονάδων που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ταχύτητας μοτοποδηλάτων κατά περισσότερο από 5 km/h ή την υπέρβαση της μέγιστης ταχύτητας εκ κατασκευής ή της μέγιστης καθαρής ισχύος του κινητήρα.

39 Αφετέρου, υπενθυμίζεται ότι για να υπαχθεί ένα κατασκευαστικό στοιχείο ή μια τεχνική μονάδα στον μηχανισμό εγκρίσεως τύπου που προβλέπουν οι οδηγίες 92/61 και 2002/24 πρέπει να αφορά όχημα στο οποίο έχουν εφαρμογή οι οδηγίες αυτές, ήτοι, μεταξύ άλλων, ένα δίτροχο όχημα με κινητήρα εσωτερικής καύσεως κυβισμού 50 cm3 ή μικρότερου, ή μεγίστης καθαρής ισχύος 4 kW ή μικρότερης, αν πρόκειται για ηλεκτρικό κινητήρα, ή ακόμη κινητήρα προοριζόμενο να τοποθετηθεί σε τέτοιου είδους όχημα.

40 Συνεπώς, από πλευράς του δικαίου της Ένωσης ως έχει σήμερα, δεν εμπίπτει στον μηχανισμό εγκρίσεως τύπου σε επίπεδο Ένωσης ένα κατασκευαστικό στοιχείο ή μια τεχνική μονάδα που έχει ως αντικείμενο τη μεταβολή των τεχνικών χαρακτηριστικών ενός μοτοποδηλάτου κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην ανταποκρίνεται πλέον στον ορισμό που δίδουν οι οδηγίες 92/61 και 2002/24, ιδίως όσον αφορά την ισχύ του οικείου οχήματος.

41 Δεύτερον και στο μέτρο που τα κατασχεθέντα εξαρτήματα στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν εμπίπτουν στον προβλεπόμενο στις οδηγίες 92/61 και 2002/24 μηχανισμό εγκρίσεως τύπου σε επίπεδο Ένωσης, υπενθυμίζεται ότι η διάθεσή τους στην αγορά, η πώλησή τους και η χρήση τους εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εθνικού δικαίου.

42 Συνεπώς, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με τα σημεία 82 και 83 των προτάσεών του, κανένα στοιχείο δεν εμποδίζει καταρχήν την εκ μέρους κράτους μέλους κατ' αναλογίαν εφαρμογή του προβλεπόμενου στις οδηγίες 92/61 και 2002/24 μηχανισμού εγκρίσεως τύπου σε επίπεδο Ένωσης και τη διάθεση στην εθνική αγορά οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή τεχνικών μονάδων που εγκρίθηκαν μεμονωμένα εντός άλλου κράτους μέλους, στο μέτρο που δεν εμπίπτουν ήδη στον μηχανισμό εγκρίσεως τύπου σε επίπεδο Ένωσης.

43 Στην περίπτωση αυτή πάντως, το κράτος μέλος οφείλει, κατά την άσκηση των νομοθετικών αρμοδιοτήτων του, να τηρεί το δίκαιο της Ένωσης και ειδικότερα τα άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ.

44 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι μια γενική απαγόρευση πωλήσεως ή χρήσεως του εξοπλισμού που καθιστά δυνατή την αύξηση της ισχύος και/ή της ταχύτητας των μοτοποδηλάτων, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, είναι ικανή να αποτελέσει εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των οικείων εμπορευμάτων (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 2009, C-110/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2009, σ. I-519, σκέψη 58). Τέτοιου είδους εμπόδια απαγορεύονται από το άρθρο 34 ΣΛΕΕ, στο μέτρο που δεν δικαιολογούνται από κάποιο από τους λόγους γενικού συμφέροντος που αριθμεί το άρθρο 36 ΣΛΕΕ ή από επιτακτικές ανάγκες.

45 Ωστόσο, καίτοι η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση μπορεί να δικαιολογηθεί ιδίως από λόγους οδικής ασφάλειας, εντούτοις πρέπει επιπλέον να είναι κατάλληλη για να διασφαλισθεί η εκπλήρωση του επιδιωκόμενου σκοπού και να μη βαίνει πέραν του αναγκαίου για την επίτευξη του σκοπού αυτού μέτρου (βλ., υπό την έννοια αυτή, προαναφερθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 59).

46 Εν προκειμένω, η γενική απαγόρευση πωλήσεως και χρήσεως εξοπλισμού δυνάμενου να αυξήσει την ισχύ και/ή την ταχύτητα των μοτοποδηλάτων που κυκλοφορούν εντός της δημόσιας οδού παρακωλύει κατ' ανάγκη τη χρήση των εν λόγω οχημάτων για αθλητικούς, μεταξύ άλλων, σκοπούς εκτός της δημόσιας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, τίθεται μεταξύ άλλων το ζήτημα της υπάρξεως ενός μέτρου λιγότερο δεσμευτικού από μια γενική απαγόρευση, το οποίο θα εγγυάται με εξίσου αποτελεσματικό τρόπο την οδική ασφάλεια.

47 Λαμβανομένου ωστόσο υπόψη ότι το Δικαστήριο δεν έχει στη διάθεσή του κανένα σχετικό στοιχείο, στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να πραγματοποιήσει τους σχετικούς ελέγχους.

48 Κατά συνέπεια, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι οι διατάξεις των οδηγιών 92/61 και 2002/24 πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι, εφόσον ένα όχημα ή ένα σχετικό με το όχημα αυτό κατασκευαστικό στοιχείο ή τεχνική μονάδα δεν υπόκεινται στη διαδικασία εγκρίσεως τύπου που καθιερώνουν οι

οικείες οδηγίες, ιδίως διότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους, οι διατάξεις των εν λόγω οδηγιών δεν εμποδίζουν την εκ μέρους κράτους μέλους καθιέρωση, για το επίμαχο όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή τεχνική μονάδα, στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου του οικείου κράτους μέλους, ανάλογου μηχανισμού αναγνωρίσεως των ελέγχων που πραγματοποιούνται εντός άλλων κρατών μελών. Εν πάση περιπτώσει, η ρύθμιση αυτή πρέπει να τηρεί το δίκαιο της Ένωσης και ειδικότερα τα άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ.

Επί των δικαστικών εξόδων

49 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαίνεται:

Η οδηγία 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί εγκρίσεως τύπου των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, καθώς και η οδηγία 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61, πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι, εφόσον ένα όχημα ή ένα σχετικό με το όχημα αυτό κατασκευαστικό στοιχείο ή τεχνική μονάδα δεν υπόκεινται στη διαδικασία εγκρίσεως τύπου που καθιερώνουν οι οικείες οδηγίες, ιδίως διότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους, οι διατάξεις των εν λόγω οδηγιών δεν εμποδίζουν την εκ μέρους κράτους μέλους καθιέρωση, για το επίμαχο όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή τεχνική μονάδα,

στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου του οικείου κράτους μέλους, ανάλογου μηχανισμού αναγνωρίσεως των ελέγχων που πραγματοποιούνται εντός άλλων κρατών μελών. Εν πάση περιπτώσει, η ρύθμιση αυτή πρέπει να συνάδει με το δίκαιο της Ένωσης και ειδικότερα με τα άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ.

(υπογραφές)