UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

18 päivänä marraskuuta 2010 *

Asiassa C-142/09,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgia) on esittänyt 18.3.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 22.4.2009, saadakseen ennakkoratkaisun rikosasiassa, jossa vastaajina ovat

Vincent Willy Lahousse ja

Lavichy BVBA,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (esittelevä tuomari) ja M. Berger,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

julkisasiamies: N. Jääskinen,
kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Vincent Willy Lahousse ja Lavichy BVBA, edustajanaan advocaat E. De Ridder,

– Belgian hallitus, asiamiehinään M. Jacobs ja L. Van den Broeck,

– Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään H. Walker,

– Euroopan komissio, asiamiehinään H. van Vliet ja G. Wilms,

kuultuaan julkisasiamiehen 16.9.2010 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta 18.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/24/EY (EYVL L 124, s. 1) tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty rikosoikeudenkäynnissä, jossa vastaajina ovat Vincent Willy Lahousse ja Lavichy BVBA (jäljempänä vastaajat), joiden epäillään myyneen ja asentaneen mopojen viritystarvikkeita ja neuvoneen asiakkaita mopojen virittämisessä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Direktiivillä 2002/24 toteutetaan kaksi- tai kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettely Euroopan unionissa. Samalla sillä kumotaan kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30.6.1992 annettu neuvoston direktiivi 92/61/ETY (EYVL L 225, s. 72) mutta säilytetään suurin osa sen säännöksistä.

4 Direktiivin 2002/24 1 artiklassa tämän direktiivin soveltamisala määritellään seuraavasti:

”1. Tätä direktiiviä sovelletaan kaksi- tai kolmipyöräisiin tieliikenteeseen tarkoitettuihin moottoriajoneuvoihin riippumatta siitä, ovatko ne paripyöräisiä, sekä näiden ajoneuvojen osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin.

Tätä direktiiviä ei sovelleta seuraaviin ajoneuvoihin:

– –

d) ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäviksi kilpailuissa tiellä tai maastossa,

– –

eikä näiden osiin tai erillisiin teknisiin yksiköihin, ellei niitä ole tarkoitettu asennettavaksi tässä direktiivissä tarkoitettuihin ajoneuvoihin.

– –

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut ajoneuvot jaotellaan:

a) mopoihin, eli kaksi- – – ja kolmipyöräisiin – – ajoneuvoihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h ja joilla on seuraavat ominaisuudet:

i) kaksipyöräisen ajoneuvon osalta sen moottorin

– sylinteritilavuus on enintään 50 cm^3, kun kyseessä on polttomoottori, tai

– suurin jatkuva nimellisteho on enintään 4 kW, kun kyseessä on sähkömoottori;

ii) kolmipyöräisen ajoneuvon osalta sen moottorin

– sylinteritilavuus on enintään 50 cm^3, kun kyseessä on ottomoottori, tai

– suurin nettoteho on enintään 4 kW, kun kyseessä ovat muut polttomoottorit,

– suurin jatkuva nimellisteho on enintään 4 kW, kun kyseessä on sähkömoottori;

– –

5 Direktiivin 2002/24 2 artiklan 7 kohdan mukaan ”tyyppihyväksynnällä” tarkoitetaan menettelyä, jolla jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvotyyppi, järjestelmä, erillinen tekninen yksikkö tai osa täyttää tämän direktiivin tai erityisdirektiivien tekniset vaatimukset sekä läpäisee saman direktiivin liitteessä I esitetyssä tyhjentävässä luettelossa säädetyt valmistajan antamien tietojen oikeellisuutta koskevat tarkastukset. Kyseisessä liitteessä I viitataan osien ja erillisten teknisten yksiköiden eräiden teknisten ominaisuuksien osalta mainittuihin direktiiveihin ja erityisesti kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tietyistä osista ja ominaisuuksista 17.6.1997 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 97/24/EY (EYVL L 226, s. 1).

6 Direktiivin 2002/24 3 artikla kuuluu seuraavasti:

”Valmistajan on toimitettava tyyppihyväksyntää koskeva hakemus jäsenvaltion hyväksyntäviranomaiselle. Hakemuksen liitteenä on oltava ilmoituslomake, jonka malli ajoneuvon tyyppihyväksynnän osalta on liitteessä II sekä järjestelmien, erillisten teknisten yksiköiden ja osien tyyppihyväksynnän osalta kyseisiä järjestelmiä, erillisiä teknisiä yksikköjä ja osia koskevan direktiivin liitteessä tai lisäyksessä, sekä myös muut ilmoituslomakkeessa mainitut asiakirjat. Tiettyä ajoneuvotyyppiä, järjestelmää, erillistä teknistä yksikköä tai osaa koskeva hakemus voidaan jättää vain yhdessä jäsenvaltiossa.”

7 Direktiivin 2002/24 4 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kunkin jäsenvaltion on annettava tyyppihyväksyntä kaikille ajoneuvotyypeille, järjestelmille, erillisille teknisille yksiköille ja osille, jos ne täyttävät seuraavat edellytykset:

– –

b) järjestelmä, erillinen tekninen yksikkö tai osa täyttää sovellettavan erityisdirektiivin tekniset vaatimukset ja vastaa valmistajan toimittamia liitteessä I olevan tyhjentävän luettelon mukaisia tietoja.”

8 Saman direktiivin 15 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltiot eivät saa kieltää tämän direktiivin mukaisten uusien ajoneuvojen markkinoille saattamista, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä. Ainoastaan tämän direktiivin mukaisia ajoneuvoja saa esittää ensimmäisen kerran rekisteröitäväksi.

2. Jäsenvaltiot eivät saa kieltää tämän direktiivin mukaisten uusien erillisten teknisten yksiköiden tai osien markkinoille saattamista, myyntiä tai käyttöä. Ainoastaan tämän direktiivin mukaisia erillisiä teknisiä yksiköitä tai osia saa saattaa markkinoille ja myydä jäsenvaltioissa ensimmäistä kertaa käytettäviksi.

– –

4. Tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltion oikeuteen asettaa perustamissopimuksen mukaisesti vaatimuksia, joita ne pitävät tarpeellisina käyttäjien turvallisuuden varmistamiseksi heidän käyttäessään kyseisiä ajoneuvoja, edellyttäen ettei tämä aiheuta muutoksia ajoneuvoihin.”

9 Direktiivin 97/24 johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa todetaan, että

”näitä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen osia ja ominaisuuksia koskevien yhdenmukaistettujen vaatimusten vahvistaminen on tarpeen [direktiivissä 92/61] tarkoitettujen, kutakin mainittujen ajoneuvojen tyyppiä koskevien tyyppihyväksynnän ja osien tyyppihyväksynnän täytäntöönpanemiseksi”.

10 Direktiivin 97/24 liitteessä olevaan 7 lukuun, jonka otsikko on ”Kaksipyöräisten mopojen ja moottoripyörien virityksen estävät toimenpiteet”, sisältyvät sen 1 kohdassa olevat seuraavat määritelmät:

”Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1.1 ’kaksipyöräisten mopojen ja moottoripyörien virityksen estävillä toimenpiteillä’ kaikkia niitä teknisiä vaatimuksia ja eritelmiä, joiden tavoitteena on estää mahdollisimman tehokkaasti luvattomat muutokset, joilla voi olla vaikutusta turvallisuuteen erityisesti, koska ne lisäävät ajoneuvojen suorituskykyä, sekä ympäristöön

– –

1.3.1 A-luokan ajoneuvot eli mopot

– –

1.4 ’luvattomalla muutoksella’ muutosta, jota ei ole sallittu tämän luvun määräyksissä

– –”

11 Direktiivin 97/24 liitteessä olevan 7 luvun 2 kohtaan sisältyy muun muassa tyyppihyväksyttyjen ajoneuvojen muiden kuin identtisten osien vaihdettavuutta koskevat yleisvaatimukset. Kyseisen 7 luvun 2.1.1 kohdasta ilmenee, ettei osien vaihtaminen saa johtaa A-luokan ajoneuvon suurimman rakenteellisen nopeuden nousemiseen yli 5 kilometrillä tunnissa eikä tätä suurinta nopeutta saa missään tapauksessa ylittää.

12 Direktiivin 97/24 liitteessä olevan 7 luvun 3 kohdassa, joka koskee A- ja B-luokan ajoneuvojen erityisvaatimuksia, säädetään seuraavaa:

”Tässä osassa annetut vaatimukset ovat velvoittavia ainoastaan, jos ne erikseen tai yhdistettyinä osoittautuvat tarpeellisiksi sellaisen virityksen estämiseksi, josta aiheutuu A-luokan ajoneuvon suurimman rakenteellisen nopeuden kasvaminen yli 5 km/h – –. Missään tapauksessa ajoneuvoluokan suurin rakenteellinen nopeus tai moottorin suurin nettoteho ei saa ylittyä.

– –”

Kansallinen lainsäädäntö

13 Teknisiä vaatimuksia, jotka jokaisen maitse tapahtuvaan kuljetukseen käytettävän ajoneuvon, sen osien sekä turvallisuusvarusteiden on täytettävä, koskevan 21.6.1985 annetun lain (Belgisch Staatsblad 13.8.1985, s. 11647) 1 §:n 5 momentissa säädetään seuraavaa:

”Varusteiden, joilla on tarkoitus lisätä mopon moottoritehoa ja/tai nopeutta, valmistaminen, tuonti, hallussapito myyntitarkoituksessa, kauppaaminen, myynti ja luovuttaminen vastikkeetta sekä avun tai neuvojen antaminen tällaisten varusteiden asentamiseen on kielletty.”

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymys

14 Lahousse ja Lavichy ovat liikkeenjohtajina Lavichy BVBA -yhtiössä, joka harjoittaa polkupyörien ja mopojen myyntiä, vuokrausta, huoltoa ja korjaamista. Tämän toiminnan yhteydessä siellä myydään ja asennetaan varusteita, joilla voidaan lisätä mopojen moottoritehoa ja nopeutta.

15 Tutkinnan, kotietsinnän ja todisteiden takavarikoinnin jälkeen Politierechtbank te Sint-Niklaas tuomitsi vastaajat 21.6.1985 annetun lain 1 §:n 5 momentin rikkomisesta, koska vastaajat olivat myyneet varusteita, joilla oli tarkoitus lisätä mopon moottoritehoa ja/tai nopeutta, sekä tarjonneet tähän liittyviä palveluja.

16 Vastaajat valittivat tästä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen.

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että 21.6.1985 annetun lain 1 §:n 5 momentin ja direktiivin 2002/24 välillä saattaa olla ristiriita, koska toisin kuin direktiivin 2002/24 soveltamisalasta, kyseisen kansallisen säännöksen soveltamisalasta ei ole säädetty poikkeusta. Näin ollen Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde päätti lykätä asian ratkaisemista ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko direktiiviä 2002/24 ja erityisesti sen 1 artiklan 1 kohdan [toisen alakohdan] d alakohtaa, jonka mukaan direktiiviä ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäviksi kilpailuissa tiellä tai maastossa, tulkittava siten, että siinä sallitaan jäsenvaltioiden laajentavan tämän direktiivin soveltamisalaa niin, että sitä sovelletaan kaikkeen maaliikenteeseen (eli kaksi- tai kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen käyttöön myös yleisen tien ulkopuolella ja yksityisalueella) ja ettei kilpailuissa tiellä (rallikilpailu) tai maastossa käytettäviksi tarkoitettujen ajoneuvojen osalta myönnetä poikkeusta?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

Alustavat toteamukset

Direktiivin 2002/24 soveltaminen

18 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että vastaajien syyksi väitetyt teot ovat tapahtuneet 1.1.2002 ja 7.12.2005 välisenä aikana.

19 Koska direktiivi 2002/24 on annettu 18.3.2002 direktiivin 92/61 kumoamiseksi, osaan vastaajien syyksi väitetyistä teoista on sovellettava viimeksi mainittua direktiiviä.

20 Kuten direktiivin 2002/24 johdanto-osan neljännestä perustelukappaleesta ilmenee, kyseisellä direktiivillä on kuitenkin ainoastaan tarkoitus selkeyttää tiettyjä hallinnollisia määräyksiä ja täydentää direktiivin 92/61 liitteisiin sisältyviä vaatimuksia.

21 Tästä seuraa, kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 28 kohdassa todennut, että käsitteet, joiden tulkintaa kansallinen tuomioistuin pyytää, eivät ole muuttuneet, eivätkä myöskään unionin oikeuden yksityiskohtaiset säännöt kaksi- tai kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettelystä.

Direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 säädetty tyyppihyväksyntämenettely

22 Kuten direktiivin 92/61 johdanto-osan kolmannesta perustelukappaleesta ilmenee, kyseisen direktiivin tarkoituksena on vahvistaa teknisiä ominaisuuksia koskevat vaatimukset, joilla keskenään erilaiset kansalliset vaatimukset korvataan kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen kaupan helpottamiseksi Euroopan yhteisössä.

23 Vaatimukset ovat samat kaikissa jäsenvaltioissa, ja direktiiveillä 92/61 ja 2002/24 toteutetaan tyyppihyväksyntäjärjestelmä eli menettely, jonka avulla kunkin jäsenvaltion viranomaiset pystyvät viime kädessä varmistumaan siitä, että toisessa jäsenvaltiossa tyyppihyväksytyt ajoneuvot, jotka on tarkoitettu myyntiin, liikenteeseen tai käyttöön sen alueella, täyttävät nämä vaatimukset.

24 Näin tehdessään jäsenvaltio toteaa tyyppihyväksyntämenettelyssä, että ajoneuvotyyppi, järjestelmä, erillinen tekninen yksikkö tai osa täyttää direktiivien 92/61 ja 2002/24 tai erityisdirektiivien tekniset vaatimukset sekä läpäisee direktiivin 92/61 ja vastaavasti direktiivin 2002/24 liitteessä I esitetyssä tyhjentävässä luettelossa säädetyt valmistajan antamien tietojen oikeellisuutta koskevat tarkastukset.

25 Jos ajoneuvo saattaa kuulua direktiivien 92/61 ja 2002/24 soveltamisalaan, sen valmistajan on haettava tyyppihyväksyntää sen jäsenvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta, missä hän aikoo asettaa ajoneuvotyypin myyntiin. Nämä viranomaiset varmistavat tällöin, että kyseinen ajoneuvotyyppi on asiaa koskevien direktiivien teknisten säännösten mukainen.

26 Jokaiselle ajoneuvolle, jota kansallisen viranomaisen antama tyyppihyväksyntä koskee, valmistaja laatii vaatimustenmukaisuustodistuksen, joka seuraa ajoneuvon mukana. Muiden jäsenvaltioiden viranomaiset, joilta pyydetään lupaa kyseisen ajoneuvon markkinoille saattamiseen tai liikenteessä käyttämiseen, toteavat sen jälkeen vain sen, että ajoneuvo vastaa sen mukana seuraavaa vaatimustenmukaisuustodistusta. Osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin, jotka kuuluvat direktiivien 92/61 ja 2002/24 soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvoihin tai jotka on tarkoitettu asennettaviksi sellaisiin ajoneuvoihin, sovelletaan samanlaista menettelyä erityisdirektiiveissä säädettyjen teknisten vaatimusten osalta.

27 Unionin tyyppihyväksyntämenettelyllä on siten toteutettu järjestelmä, jossa jäsenvaltioiden tyyppihyväksyntäviranomaisten suorittamat direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 sekä erityisdirektiiveissä säädettyjen vaatimusten täyttymistä koskevat tarkastukset tunnustetaan vastavuoroisesti.

28 Näin ollen sellaisella menettelyllä voidaan helpottaa kaksi- tai kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen sekä niiden erillisten teknisten yksiköiden ja osien liikkumista

yhteismarkkinoilla yhtäältä siksi, ettei hyväksytyn tyypin mukaisesti valmistettuja tavaroita enää tarkasteta direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 sekä erityisdirektiiveissä säädettyjen teknisten vaatimusten osalta, ja toisaalta siksi, että direktiivien 92/61 ja 2002/24 15 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään, että jäsenvaltiot eivät saa kieltää tämän direktiivin mukaisten uusien ajoneuvojen, erillisten teknisten yksiköiden tai osien markkinoille saattamista, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä, jollei direktiivin 92/61 15 artiklan 5 kohdassa tai direktiivin 2002/24 15 artiklan 4 kohdassa toisin säädetä.

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

29 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii kysymyksellään selvittämään lähinnä, onko direktiivejä 92/61 ja 2002/24 tulkittava siten, että jäsenvaltio voi ulottaa näillä direktiiveillä toteutetun ajoneuvojen, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntämenettelyn koskemaan myös niiden soveltamisalan ulkopuolelle jääviä ajoneuvoja eli ajoneuvoja, jotka on tarkoitettu käytettäviksi kilpailuissa tiellä tai maastossa.

30 Ensimmäiseksi on syytä muistuttaa, että direktiivien 92/61 ja 2002/24 1 artiklan 1 kohdasta johtuu, että niitä sovelletaan kaikkiin kaksi- tai kolmipyöräisiin tieliikenteeseen tarkoitettuihin moottoriajoneuvoihin riippumatta siitä, ovatko ne paripyöräisiä, eli muun muassa mopoihin sekä näiden ajoneuvojen osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin. Kyseisen artiklan 2 kohdassa olevan määritelmän pääsisällön mukaan mopolla tarkoitetaan tässä yhteydessä kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja, jotka on varustettu polttomoottorilla, jonka sylinteritilavuus on enintään 50 cm^3, tai sähkömoottorilla, jonka suurin jatkuva nimellisteho on enintään 4 kW.

31 Direktiivin 92/61 1 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan neljännestä luetelmakohdasta ja direktiivin 2002/24 1 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan d alakohdasta ilmenee, ettei direktiivejä sovelleta ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäviksi kilpailuissa tiellä tai maastossa, eikä niiden osiin tai erillisiin teknisiin yksiköihin.

32 Kuten Euroopan komissio on kirjallisissa huomautuksissaan korostanut, unionin tasolla yhdenmukaistettujen vaatimusten vahvistamista kyseisille ajoneuvoille ei ole pidetty tarpeellisena tai sen on katsottu olevan vastoin suhteellisuusperiaatetta.

33 On nimittäin todettava, että tämäntyyppiset ajoneuvot vastaavat erilaisiin tarpeisiin kuin direktiivien 92/61 ja 2002/24 soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot, koska niitä ei ole tarkoitettu liikenteeseen yleisellä tiellä. Siten kyseisiin ajoneuvoihin ei yhtäältä kohdistu yhtä tiukkoja vaatimuksia liikenneturvallisuuden osalta, ja toisaalta niitä valmistetaan ehdottomasti vähemmän kuin liikenteeseen yleisellä tiellä tarkoitettuja mopoja, ja tästä johtuu, ettei tyyppihyväksyntäjärjestelmällä olisi sanottavaa merkitystä.

34 Tästä seuraa, ettei mahdollisuus direktiiveillä 92/61 ja 2002/24 käyttöön otetun unionin tyyppihyväksyntäjärjestelmän hyödyntämiseen riipu ensisijaisesti ajoneuvon käyttötarkoituksesta vaan siitä, pystyykö ajoneuvo täyttämään näissä direktiiveissä säädetyt tekniset vaatimukset.

35 Pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevassa tilanteessa on siten kaksi vaihtoehtoa eli joko se, että vastaajilta takavarikoiduilla varusteilla on ollut unionin tyyppihyväksyntä ja että niiden myyntiin, käyttöönottoon ja käyttämiseen sovelletaan sen vuoksi direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 vahvistetun järjestelmän mukaisia helpotuksia, taikka se, ettei kyseisillä varusteilla ole ollut tyyppihyväksyntää, jolloin niiden markkinoille

saattaminen, myynti, käyttöönotto tai käyttö eivät luonnostaan kuulu kyseisten direktiivien vaan kansallisen lainsäädännön piiriin.

36 Tältä osin on syytä heti aluksi korostaa, ettei ennakkoratkaisupyynnössä eikä unionin tuomioistuimelle esitetyissä huomautuksissa ole mainittu, onko vastaajilta takavarikoiduilla varusteilla, joiden myynnistä ja asentamisesta heitä syytetään, ollut direktiivien 92/61 ja 2002/24 mukainen tyyppihyväksyntä. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee vain se, että kyseiset tavarat on tarkoitettu asennettaviksi mopoihin ja että niiden avulla mopojen nopeutta ja/tai moottoritehoa nostetaan niiden muuntamiseksi moottoriurheilussa käytettäviksi kilpailuajoneuvoiksi.

37 Tässä tilanteessa on hyödyllisen vastauksen antamiseksi ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle syytä korostaa ensinnäkin, että direktiivin 2002/24 liitteessä I tarkoitetuista erityisdirektiiveistä direktiivin 97/24 liitteessä säädetään toimenpiteistä muun muassa kaksipyöräisten mopojen virittämisen estämiseksi. Niissä kielletään erityisesti mopoa suurempitehoisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen osien asentaminen mopoon, jos se johtaa mopon nopeuden nousemiseen yli 5 kilometrillä tunnissa. Myöskään suurinta rakenteellista nopeutta ja moottorin suurinta nettotehoa ei saa missään tapauksessa ylittää.

38 Siten nämä tekniset vaatimukset estäisivät ehdottomasti hyväksymästä unionissa direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 tarkoitetulla tavalla sellaisia osia tai erillisiä teknisiä yksiköitä, joiden vaikutuksesta mopon nopeus nousisi yli 5 kilometrillä tunnissa taikka suurin rakenteellinen nopeus tai moottorin suurin nettoteho pystyttäisiin ylittämään.

39 Toiseksi on syytä muistuttaa, että direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 säädetyn tyyppihyväksyntäjärjestelmän soveltaminen tiettyyn osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön edellyttää, että osa tai yksikkö liittyy ajoneuvoon, johon näitä direktiivejä sovelletaan, eli esimerkiksi kaksipyöräiseen ajoneuvoon, jonka ominaisuuksiin kuuluu polttomoottori, jonka sylinteritilavuus on enintään 50 cm3, tai sähkömoottori, jonka jatkuva nimellisteho on enintään 4 kW, tai vaihtoehtoisesti, että se on tarkoitettu asennettavaksi sellaiseen ajoneuvoon.

40 Unionin oikeuden nykyisessä tilassa unionin tyyppihyväksyntämenettelyä ei siten voida soveltaa osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön, jonka vaikutuksesta mopon tekniset ominaisuudet muuttuisivat siten, ettei se erityisesti tehonsa puolesta enää täyttäisi direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 annettua mopon määritelmää.

41 Toiseksi on syytä muistuttaa, että mikäli pääasian oikeudenkäynnin yhteydessä takavarikoituihin osiin ei sovelleta direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 säädettyä unionin tyyppihyväksyntäjärjestelmää, niiden markkinoille saattamiseen, myyntiin ja käyttöön sovelletaan kansallisia oikeussääntöjä.

42 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 82 ja 83 kohdassa todennut, mikään ei siten lähtökohtaisesti estä jäsenvaltiota soveltamasta analogisesti direktiiveissä 92/61 ja 2002/24 säädettyä unionin tyyppihyväksyntäjärjestelmää ja sallimasta toisessa jäsenvaltiossa yksittäishyväksyttyjen ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden saattamisen markkinoilleen, jollei niihin ole jo sovellettu unionin tyyppihyväksyntäjärjestelmää.

43 Siinä tapauksessa jäsenvaltion on kuitenkin lainsäädäntövaltaansa käyttäessään noudatettava unionin oikeutta ja erityisesti SEUT 34 ja SEUT 36 artiklaa.

44 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on todettava, että mopojen tehon ja/tai nopeuden nostamiseen tarkoitettujen varusteiden myynnin ja käytön yleinen kielto, jollaisesta pääasian oikeudenkäynnissä on kyse, on omiaan rajoittamaan kyseisten tavaroiden vapaata liikkuvuutta (ks. analogisesti asia C-110/05, komissio v. Italia, tuomio 10.2.2009, Kok., s. I-519, 58 kohta). SEUT 34 artiklassa kielletään sellainen rajoitus, jollei se ole perusteltu tai perusteltavissa jollain SEUT 36 artiklassa luetelluista yleisen edun mukaisista syistä tai pakottavalla tarpeella.

45 Vaikka pääasian oikeudenkäynnin kohteena oleva kansallinen säännös olisi perusteltavissa esimerkiksi liikenneturvallisuuden takaamista koskevalla tavoitteella, toimenpiteen on lisäksi oltava sellainen, että sillä voidaan taata sillä tavoiteltavan tavoitteen toteutuminen, eikä sillä saada ylittää sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Italia, tuomion 59 kohta).

46 Tässä tapauksessa tieliikenteeseen käytettävien mopojen tehon ja/tai nopeuden nostamisen mahdollistavien varusteiden myynnin ja käytön yleisen kiellon välttämättömänä seurauksena on, että niiden käyttö estyy esimerkiksi muualla kuin yleisessä liikenteessä järjestettävissä kilpailuissa. Siksi olisi aiheellista pohtia esimerkiksi sitä, olisiko olemassa sellainen yleistä kieltoa lievempi toimenpide, jolla liikenneturvallisuus voitaisiin taata yhtä tehokkaasti.

47 Koska unionin tuomioistuimen käytettävissä ei kuitenkaan ole mitään tähän kysymykseen liittyviä tietoja, näiden seikkojen tutkiminen on kansallisen tuomioistuimen tehtävä.

48 Esitettyyn kysymykseen on siksi vastattava, että direktiivien 92/61 ja 2002/24 säännöksiä on tulkittava siten, että jos ajoneuvolla tai siihen liittyvällä osalla tai erillisellä teknisellä yksiköllä ei ole niissä säädetyn menettelyn mukaista tyyppihyväksyntää esimerkiksi siksi, etteivät ne kuulu näiden direktiivien soveltamisalaan, niiden

säännökset eivät estä jäsenvaltiota toteuttamasta kansallisissa oikeussäännöissään kyseistä ajoneuvoa, kyseistä osaa tai kyseistä erillistä teknistä yksikköä koskevaa vastaavanlaista järjestelmää muiden jäsenvaltioiden suorittamien tarkastusten tunnustamiseksi. Sellaisten oikeussääntöjen on joka tapauksessa oltava unionin oikeuden ja erityisesti SEUT 34 ja SEUT 36 artiklan mukaisia.

Oikeudenkäyntikulut

49 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30.6.1992 annetun neuvoston direktiivin 92/61/ETY sekä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja direktiivin 92/61 kumoamisesta 18.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/24/EY säännöksiä on tulkittava siten, että jos ajoneuvolla tai siihen liittyvällä osalla tai erillisellä teknisellä yksiköllä ei ole niissä säädetyn menettelyn mukaista tyyppihyväksyntää esimerkiksi siksi, etteivät ne kuulu näiden direktiivien soveltamisalaan, niiden säännökset eivät estä jäsenvaltiota toteuttamasta kansallisissa oikeussäännöissään kyseistä ajoneuvoa, kyseistä osaa tai kyseistä erillistä

teknistä yksikköä koskevaa vastaavanlaista järjestelmää muiden jäsenvaltioiden suorittamien tarkastusten tunnustamiseksi. Sellaisten oikeussääntöjen on joka tapauksessa oltava unionin oikeuden ja erityisesti SEUT 34 ja SEUT 36 artiklan mukaisia.

Allekirjoitukset