DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 18 november 2010 *

I mål C-142/09,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgien) genom beslut av den 18 mars 2009, som inkom till domstolen den 22 april 2009, i brottmålet mot

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Tizzano samt domarna A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (referent) och M. Berger,

* Rättegångsspråk: nederländska.

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

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Vincent Willy Lahousse och Lavichy BVBA, genom E. De Ridder, advocaat,

— Belgiens regering, genom M. Jacobs och L. Van den Broeck, båda i egenskap av ombud,

— Förenade kungarikets regering, genom H. Walker, i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom H. van Vliet och G. Wilms, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 16 september 2010 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EGT L 124, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett brottmål mot Vincent Willy Lahousse och Lavichy BVBA (nedan kallade de tilltalade) som misstänkts för att sälja och montera utrustning för trimning av mopeder samt för att ge kunder råd i fråga om sådan trimning.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätten

3 Genom direktiv 2002/24 infördes förfarandet för typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon på unionsnivå. Härigenom upphävdes rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon (EGT L 225, s. 72; svensk specialutgåva, område 13, volym 23, s. 154). Merparten av bestämmelserna i det sistnämnda direktivet har införts i det nya direktivet.

4 I artikel 1 i direktiv 2002/24 definieras direktivets räckvidd enligt följande:

”1. Detta direktiv skall tillämpas på samtliga två- och trehjuliga motorfordon – även sådana med tvillinghjul – som är avsedda för vägtrafik samt på komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon.

Detta direktiv skall inte tillämpas på följande slag av fordon:

…

d) Fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng.

…

Det skall inte heller tillämpas på sådana fordons komponenter och separata tekniska enheter, såvida de inte är avsedda även för fordon som omfattas av detta direktiv.

…

2. De fordon som avses i punkt 1 skall indelas i

a) mopeder, dvs. tvåhjuliga fordon … eller trehjuliga fordon … som är konstruerade för en högsta hastighet på 45 km/h och som kännetecknas av följande:

i) För den tvåhjuliga typen av fordon en motor

— vars slagvolym inte överstiger 50 cm^3 om den bygger på inre förbränning, eller

— har en högsta kontinuerlig märkeffekt på 4 kW om det är en elektrisk motor.

ii) För den trehjuliga typen av fordon en motor

— vars slagvolym inte överstiger 50 cm3 om motorn har gnisttändning, eller

— med en högsta nettoeffekt på 4 kW för övriga motorer som bygger på inre förbränning, eller

— har en högsta kontinuerlig märkeffekt på 4 kW om det är en elektrisk motor.

…”

5 Enligt artikel 2.7 i direktiv 2002/24 avses med ”typgodkännande” det förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en fordonstyp, ett system, en separat teknisk enhet eller en komponent uppfyller de tekniska kraven i direktivet eller i särdirektiven samt att de specifikationer, som tillverkaren lämnat enligt den uttömmande förteckningen i bilaga I, är korrekta. I bilaga I hänvisas det – beträffande vissa tekniska egenskaper hos komponenter och separata tekniska enheter – till särdirektiven och i synnerhet till Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon (EGT L 226, s. 1).

6 I artikel 3 i direktiv 2002/24 föreskrivs följande:

”Tillverkarna skall rikta sina ansökningar om typgodkännande till typgodkännandeorganet i en medlemsstat. Ansökningarna skall åtföljas av ett informationsdokument enligt den mall som, för typgodkännande av fordon, återfinns i bilaga II och, för typgodkännande för system, separata tekniska enheter eller komponenter i en bilaga eller ett tillägg till det tillämpliga direktivet om system, separat teknisk enhet eller komponent, och de dokument som åsyftas i detta informationsdokument skall likaledes bifogas ansökan. Ansökningar som gäller en bestämd typ av fordon, system, separat teknisk enhet eller komponent får riktas endast till en medlemsstat.”

7 I artikel 4.1 i direktiv 2002/24 föreskrivs följande:

”Varje medlemsstat skall bevilja typgodkännande för samtliga fordonstyper, system, separata tekniska enheter och komponenter som uppfyller följande krav:

…

b) System, separata tekniska enheter och komponenter skall uppfylla de tekniska kraven i det tillämpliga särdirektivet och överensstämma med de specifikationer som tillverkaren lämnat enligt den uttömmande förteckningen i bilaga I.”

8 I artikel 15 i detta direktiv föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna får inte förbjuda att nya fordon som uppfyller kraven i detta direktiv släpps ut på marknaden, saluförs, tas i bruk eller används. Endast fordon som uppfyller kraven i detta direktiv får förstagångsregistreras.

2. Medlemsstaterna får inte förbjuda att nya separata tekniska enheter eller komponenter som uppfyller kraven i detta direktiv släpps ut på marknaden, saluförs eller används. Endast separata tekniska enheter och komponenter som uppfyller kraven i detta direktiv får släppas ut på marknaden och förstagångsförsäljas för användning i medlemsstaterna.

…

4. Detta direktiv skall inte påverka medlemsstaternas rätt att i överensstämmelse med fördraget fastställa krav som de finner nödvändiga till skydd för trafikanter som använder de aktuella fordonen, förutsatt att detta inte medför ändringar av fordonen.”

9 I skäl 3 i direktiv 97/24/EG föreskrivs följande:

”Upprättandet av harmoniserade föreskrifter för komponenter och egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon är nödvändigt för att det skall bli möjligt att för alla typer av nämnda fordon sätta igång de förfaranden för antagande och typgodkännande som behandlas i rådets direktiv 92/61/EEG … .”

10 Punkt 1 i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24, vilket har rubriken ”Åtgärder mot otillåten förändring av tvåhjuliga mopeder och motorcyklar”, innehåller följande definitioner:

”Definitioner

I detta kapitel:

1.1 ’Åtgärder mot otillåten förändring av tvåhjuliga mopeder och motorcyklar’ avser ett antal tekniska krav och bestämmelser vars syfte är att i största möjliga mån förhindra otillåtna förändringar som kan äventyra säkerheten, i synnerhet genom att öka fordonets prestanda och skada miljön.

…

1.3 Kategori A-fordon – mopeder.

…

1.4 ’Otillåten förändring’ avser en förändring som inte tillåts i detta kapitel.

…”

11 Punkt 2 i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 innehåller bland annat allmänna bestämmelser rörande utbytbarheten av icke-identiska delar mellan komponenttypgodkända fordon. Av punkt 2.1.1 i nämnda kapitel 7 följer att utbyte av delar inte tillåts om det resulterar i att fordonets maximala referenshastighet för fordon i kategori A ökar med mer än 5 km/h och att denna maximala hastighet inte i något fall bör överskridas.

12 I punkt 3 i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24, rörande specifika krav för fordon av kategorierna A och B, föreskrivs följande:

”De krav som fastställs i detta avsnitt är endast obligatoriska när de tagna vart för sig eller i kombination visar sig nödvändiga för att undvika otillåtna förändringar som resulterar i [att] fordonets maximala referenshastighet för fordon i kategori A ökar med mer än 5 km/h … . Den maximala referenshastigheten eller motorns maximala nettoeffekt för den kategori som avses, bör inte i något fall överskridas.

…”

Nationell rätt

13 I artikel 1.5 i lagen av den 21 juni 1985 om tekniska krav som samtliga fordon för transport på land, komponenter till dessa och säkerhetsutrustning måste uppfylla (loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité) (*Belgisch Staatsblad* av den 13 augusti 1985, s. 11647), föreskrivs följande:

”Det är förbjudet att tillverka, importera, inneha med avsikt att saluföra, utbjuda till försäljning, sälja eller kostnadsfritt lämna ut utrustning för att öka mopeders motoreffekts och/eller hastighet eller att tillhandahålla hjälp med eller lämna råd avseende montering av sådan utrustning.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

14 Vincent Willy Lahousse och Lavichy är företagsledare för Lavichy BVBA som säljer, hyr ut, underhåller och reparerar cyklar och mopeder. Som en del av verksamheten saluförs och monteras utrustning genom vilken mopeders motoreffekt och/eller hastighet kan ökas.

15 Efter en utredning, husrannsakan och beslag av bevismaterial fastställde Politierechtbank te Sint-Niklaas att de tilltalade hade gjort sig skyldiga till en överträdelse av artikel 1.5 i lagen av den 21 juni 1985, genom att sälja utrustning som syftar till att öka mopeders motoreffekt och/eller hastighet samt genom att tillhandahålla tjänster i detta syfte.

16 De tilltalade överklagade domen till den hänskjutande domstolen.

17 Den hänskjutande domstolen fann att artikel 1.5 i lagen av den 21 juni 1985 möjligen strider mot direktiv 2002/24, eftersom det inte görs något undantag från den nationella bestämmelsens tillämpningsområde, till skillnad från vad som är fallet i direktiv 2002/24. Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde beslutade därför att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till domstolen:

”Ska direktiv 2002/24/EG, närmare bestämt artikel 1.1 [andra stycket] d däri, enligt vilken fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng inte omfattas av direktivet, tolkas så, att medlemsstaterna får utvidga direktivets tillämpningsområde till att omfatta all trafik på land (det vill säga även användning av två- och trehjuliga motorfordon utanför allmän väg och inom privat område) genom att inte göra undantag för fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg (racing) eller för terrängkörning?”

Prövning av tolkningsfrågan

Inledande anmärkningar

Tillämpningen av direktiv 2002/24

18 Av beslutet om hänskjutande framgår att de gärningar som lagts de tilltalade till last ägde rum mellan den 1 januari 2002 och den 7 december 2005.

19 Eftersom direktiv 2002/24 antogs den 18 mars 2002 och detta innebar att direktiv 92/61 upphörde att gälla är det sistnämnda direktivet tillämpligt på en del av de gärningar som har lagts de tilltalade till last.

20 Såsom framgår av skäl 4 i direktiv 2002/24 syftar detta direktiv emellertid endast till att förtydliga vissa administrativa föreskrifter och till att komplettera föreskrifterna i bilagorna till direktiv 92/61.

21 De begrepp som den hänskjutande domstolen begär tolkning av och villkoren för det unionsrättsliga förfarandet för typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon har således inte ändrats, vilket generaladvokaten konstaterade i punkt 28 i förslaget till avgörande.

Det förfarande för typgodkännande som föreskrivs i direktiven 92/61 och 2002/24

22 Såsom följer av tredje skälet i direktiv 92/61 syftar detta direktiv till att införa tekniska krav vilka ersätter olika nationella krav, för att på så sätt underlätta handeln inom Europeiska gemenskapen med två- och trehjuliga motorfordon.

23 Då dessa krav är gemensamma för samtliga medlemsstater har ett system för typgodkännande införts genom direktiven 92/61 och 2002/24. Det rör sig här om ett förfarande som gör det möjligt för myndigheterna i varje medlemsstat att säkerställa att fordon som har utgjort föremål för typgodkännande i en annan medlemsstat och som ska släppas på marknaden, saluföras eller användas på dess territorium, uppfyller nämnda krav.

24 Genom förfarandet för typgodkännande intygar en medlemsstat att en fordonstyp, ett system, en separat teknisk enhet eller en komponent uppfyller de tekniska kraven i direktiven 92/61 och 2002/24 eller i särdirektiven, samt att de specifikationer som tillverkaren lämnat, enligt den uttömmande förteckningen i bilaga I till direktiv 92/61 respektive direktiv 2002/24, är korrekta.

25 Det åligger tillverkaren av ett fordon som kan omfattas av tillämpningsområdet för direktiven 92/61 och 2002/24 att rikta en ansökan om typgodkännande till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat i vilken han önskar saluföra en fordonstyp. Nämnda myndigheter kontrollerar därefter att den aktuella fordonstypen uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga direktiven.

26 Tillverkaren ska fylla i ett typgodkännandeintyg för varje fordonstyp för vilken den nationella myndigheten meddelar typgodkännande. Nämnda intyg ska åtfölja varje fordon. När en ansökan om att få släppa nämnda fordonstyp på marknaden, eller om tagande i bruk av nämnda fordonstyp, inkommer till myndigheterna i andra medlemsstater, räcker det att dessa fastställer att fordonstypen överensstämmer med det medföljande typgodkännandeintyget. Ett identiskt förfarande tillämpas på komponenter till och separata tekniska enheter för fordon som omfattas av direktiven 92/61 och 2002/24 eller som är avsedda att monteras på sådana fordon, vad avser de tekniska krav som föreskrivs i särdirektiven.

27 Genom förfarandet för typgodkännande på unionsnivå införs således ett system för ömsesidigt erkännande av de kontroller av att kraven i direktiven 92/61 och 2002/24 samt i särdirektiven är uppfyllda, vilka genomförs av de olika medlemsstaternas typgodkännandeorgan.

28 Ett sådant förfarande gör det följaktligen möjligt att underlätta rörligheten på den gemensamma marknaden för två- och trehjuliga motorfordon samt för deras

tekniska enheter och komponenter. Detta på grund av att produkter som har tillverkats i överensstämmelse med en godkänd typ inte längre behöver underkastas en kontroll vad avser de tekniska kraven i direktiven 92/61 och 2002/24 samt särdirektiven och på grund av att medlemsstaterna enligt artikel 15.1 och 15.2 i direktiven 92/61 och 2002/24 inte får förbjuda att nya fordon, separata tekniska enheter eller komponenter som uppfyller kraven i dessa direktiv eller särdirektiven släpps ut på marknaden, saluförs, tas i bruk eller används, såvida inte annat följer av artikel 15.5 i direktiv 92/61 och artikel 15.4 i direktiv 2002/24.

Tolkningsfrågan

29 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att i sak få klarhet i huruvida direktiven 92/61 och 2002/24 ska tolkas så, att en medlemsstat får tillämpa det förfarande för typgodkännande som har införts genom nämnda direktiv för fordon, komponenter och separata tekniska enheter till fordon som inte omfattas av nämnda direktivs tillämpningsområde, närmare bestämt på fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng.

30 För det första ska det erinras om att det följer av artikel 1.1 i direktiven 92/61 och 2002/24 att dessa direktiv ska tillämpas på samtliga två- och trehjuliga motorfordon – även sådana med tvillinghjul – som är avsedda för vägtrafik, det vill säga bland annat mopeder, samt på komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon. Enligt artikel 1.2 i dessa direktiv avses med mopeder tvåhjuliga fordon som har en motor vars slagvolym inte överstiger 50 cm^3 om den bygger på inre förbränning, eller en högsta kontinuerlig märkeffekt på 4 kW om det är en elektrisk motor.

31 Av artikel 1.1 andra stycket fjärde strecksatsen i direktiv 92/61 och artikel 1.1 andra stycket d i direktiv 2002/24 följer att direktiven inte ska tillämpas på fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng eller på dessa fordons komponenter och separata tekniska enheter.

32 Såsom Europeiska gemenskapernas kommission har betonat i sitt skriftliga yttrande ansågs det inte vara nödvändigt, eller det bedömdes vara oproportionerligt, att införa harmoniserade bestämmelser för dessa fordon på unionsnivå.

33 Domstolen konstaterar att denna typ av fordon fyller andra behov än de fordon som omfattas av direktiven 92/61 och 2002/24, eftersom de inte är avsedda att användas på allmän väg. Sådana fordon är därför inte underkastade så stränga trafiksäkerhetskrav, och tillverkningen av dessa fordon är av naturliga skäl mindre omfattande än tillverkningen av mopeder som är avsedda att användas på allmän väg, vilket gör att systemet med typgodkännande är mindre relevant för dessa fordon.

34 Av detta följer att det snarare är ett fordons förmåga att uppfylla de tekniska krav som ställs i direktiven 92/61 och 2002/24 än dess ändamål som avgör om det system för typgodkännande på unionsnivå som har införts genom ovannämnda direktiv kan tillämpas.

35 Med avseende på omständigheterna i målet vid den nationella domstolen föreligger det således två möjligheter: Antingen har den utrustning som har beslagtagits hos de tilltalade typgodkänts på unionsnivå och åtnjuter de förmåner som följer av systemet enligt direktiven 92/61 och 2002/24, vad avser saluföring, tagande i bruk och användning, eller så har utrustningen inte typgodkänts, vilket innebär att utsläppande på

marknaden, saluföring, tagande i bruk och användning av nämnda utrustning inte regleras i nämnda direktiv, utan i nationell rätt.

36 Domstolen konstaterar inledningsvis att det varken har angetts i beslutet om hänskjutande eller i de yttranden som har avgetts till domstolen i vilken mån som den utrustning som har beslagtagits hos de tilltalade, mot vilka åtal har väckts på grund av att de har sålt och monterat densamma, varit föremål för ett förfarande för typgodkännande med tillämpning av direktiven 92/61 och 2002/24. Av beslutet om hänskjutande följer endast att utrustningen är avsedd att monteras på mopeder och att den har till syfte att öka deras hastighet och/eller motoreffekt för att göra dem till tävlingsfordon.

37 Under dessa omständigheter noterar domstolen till att börja med, i syfte att lämna ett användbart svar till den hänskjutande domstolen, att bland de särdirektiv som avses i bilaga I till direktiv 2002/24, innehåller bilagan till direktiv 97/24 bestämmelser om åtgärder mot otillåten förändring av bland annat tvåhjuliga mopeder. Det är bland annat förbjudet att på mopeder montera komponenter som är avsedda för fordon som har större motoreffekt än mopeder, eftersom detta medför att mopedens maximala hastighet ökar med mer än 5 km/h. Vidare anges att den maximala referenshastigheten eller motorns maximala nettoeffekt inte i något fall bör överskridas.

38 Dessa tekniska krav utgör följaktligen hinder för ett typgodkännande på unionsnivå i den mening som avses i direktiven 92/61 och 2002/24 av komponenter och separata tekniska enheter som ökar en mopeds hastighet med mer än 5 km/h eller som gör det möjligt att överskrida den maximala referenshastigheten eller motorns maximala nettoeffekt.

39 För att en komponent eller en separat teknisk enhet ska kunna omfattas av systemet för typgodkännande enligt direktiven 92/61 och 2002/24, måste komponenten eller enheten hänföra sig till ett fordon på vilket dessa direktiv är tillämpliga, det vill säga bland annat tvåhjuliga fordon som har en motor vars slagvolym inte överstiger 50 cm^3 om den bygger på inre förbränning, eller en högsta kontinuerlig märkeffekt på 4 kW om det är en elektrisk motor, eller vara avsedd att monteras på ett sådant fordon.

40 På unionsrättens nuvarande stadium kan systemet för typgodkännande på unionsnivå således inte tillämpas på en komponent eller separat teknisk enhet som syftar till att förändra en mopeds tekniska egenskaper så att mopeden inte längre motsvarar definitionen i direktiven 92/61 och 2002/24, i synnerhet vad avser dess effekt.

41 För det andra erinrar domstolen om att i den mån som systemet för typgodkännande på unionsnivå enligt direktiven 92/61 och 2002/24 inte är tillämpligt på den utrustning som har beslagtagits i målet vid den nationella domstolen regleras frågorna om utsläppande på marknaden, saluföring och användning av denna utrustning i nationell rätt.

42 Såsom generaladvokaten anförde i punkterna 82 och 83 i förslaget till avgörande är det således i princip inget som hindrar att en medlemsstat analogt tillämpar systemet för typgodkännande på unionsnivå, såsom det föreskrivs i direktiven 92/61 och 2002/24, och tillåter att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som har godkänts genom ett enskilt förfarande i en annan medlemsstat släpps ut på dess nationella marknad, när nämnda fordon, komponenter och separata tekniska enheter inte omfattas av systemet för typgodkännande på unionsnivå.

43 I sådana fall är emellertid medlemsstaten, i samband med att den utövar sin lagstiftningsbehörighet, skyldig att iaktta unionsrätten, och i synnerhet artiklarna 34 FEUF och 36 FEUF.

44 I förevarande fall konstaterar domstolen att ett allmänt förbud mot att sälja och använda utrustning för att öka mopeders effekt och/eller hastighet, såsom det som är aktuellt i målet vid den nationella domstolen, kan utgöra hinder för den fria rörligheten för dessa varor (se, analogt, dom av den 10 februari 2009 i mål C-110/05, kommissionen mot Italien, REG 2009, s. I-519, punkt 58). Ett sådant hinder är förbjudet enligt artikel 34 FEUF såvida det inte är motiverat av ett av de skäl av allmänintresse som räknas upp i artikel 36 FEUF eller av tvingande krav.

45 Även om den nationella bestämmelsen är motiverad, till exempel med anledning av att den syftar till att säkerställa trafiksäkerheten, måste den vara ägnad att säkerställa att det eftersträvade målet uppnås och den får inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Italien, punkt 59).

46 I förevarande fall leder det allmänna förbudet mot att sälja och använda utrustning genom vilken effekten och/eller hastigheten för mopeder som används på allmän väg ökas med nödvändighet till att utrustningen bland annat inte kan användas i sportsammanhang som inte äger rum på allmän väg. Följaktligen måste det därför bland annat övervägas huruvida en mindre ingripande åtgärd än ett allmänt förbud är tänkbar, genom vilken trafiksäkerheten skulle kunna säkerställas på ett lika effektivt sätt.

47 Då domstolen helt saknar upplysning härom ankommer det på den hänskjutande domstolen att undersöka om så är fallet.

48 Den ställda frågan ska följaktligen besvaras enligt följande. Direktiven 92/61 och 2002/24 ska tolkas så, att när ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet till fordonet inte omfattas av det typgodkännandeförfarande som föreskrivs i nämnda direktiv – till exempel med anledning av att de inte omfattas av direktivens

tillämpningsområde – utgör dessa bestämmelser inte hinder mot att en medlemsstat enligt nationell rätt inför ett analogt system för erkännande av kontroller som har genomförts i andra medlemsstater för nämnda fordon, komponent eller separata tekniska enhet. Sådan lagstiftning måste alltid vara förenlig med unionsrätten, i synnerhet med artiklarna 34 FEUF och 36 FEUF.

Rättegångskostnader

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

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

Rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG ska tolkas så, att när ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet till fordonet inte omfattas av det typgodkännandeförfarande som föreskrivs i nämnda direktiv – till exempel med anledning av att de inte omfattas av direktivens tillämpningsområde – utgör dessa bestämmelser inte hinder mot att en medlemsstat enligt nationell

rätt inför ett analogt system för erkännande av kontroller som har genomförts i andra medlemsstater för nämnda fordon, komponent eller separata tekniska enhet. Sådan lagstiftning måste alltid vara förenlig med unionsrätten, i synnerhet med artiklarna 34 FEUF och 36 FEUF.

Underskrifter