ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

18. listopadu 2010 *

Ve věci C-142/09,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgie) ze dne 18. března 2009, došlým Soudnímu dvoru dne 22. dubna 2009, v trestním řízení proti

Vincentovi Willy Lahoussemu,

Lavichy BVBA,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení A. Tizzano (předseda senátu), A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (zpravodaj) a M. Berger, soudci,

* Jednací jazyk: nizozemština.

generální advokát: N. Jääskinen,
vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za M. Lahousse a Lavichy BVBA E. De Ridderem, advocaat,

– za belgickou vládu M. Jacobs a L. Van den Broeck, jako zmocněnkyněmi,

– za vládu Spojeného království H. Walker, jako zmocněnkyní,

– za Komisi Evropských společenství H. van Vlietem a G. Wilmsem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 16. září 2010,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS (Úř. věst. L 124, s. 1; Zvl. vyd. 13/29, s. 399).

2 Projednávaná žádost byla předložena v rámci trestního řízení proti V. W. Lahoussemu a Lavichy BVBA (dále jen „obžalovaní“), podezřelým z prodeje a montáže zařízení, jakož i z poskytování poradenství zákazníkům za účelem úprav mopedů za účelem zvýšení rychlosti nebo výkonu.

Právní rámec

Právo Unie

3 Směrnice 2002/24 zavedla postup pro schvalování dvoukolových a tříkolových motorových vozidel na úrovni Evropské unie. Zároveň zrušila směrnici Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel (Úř. věst. L 225, s. 72) a zachovala přitom většinu jejích ustanovení.

4 Článek 1 směrnice 2002/24 definuje její působnost takto:

„1. Tato směrnice se vztahuje na všechna dvoukolová a tříkolová motorová vozidla, ať se zdvojenými koly, nebo jiná, určená k používání na pozemních komunikacích a na konstrukční části nebo samostatné technické celky takových vozidel.

Tato směrnice se nevztahuje na tato vozidla:

[…]

d) vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích i v terénu;

[…]

ani na jejich konstrukční části nebo technické celky, nejsou-li určeny k montáži do vozidel, na něž se vztahuje tato směrnice.

[…]

2. Vozidla uvedená v odstavci 1 se dělí na

a) mopedy, tj. dvoukolová vozidla […] nebo tříkolová vozidla […] s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřekračující 45 km/h a charakterizovaná

i) u dvoukolového typu motorem, jehož

– zdvihový objem nepřekračuje 50 cm3, jedná-li se o spalovací typ, nebo

– maximální trvalý jmenovitý výkon není vyšší než 4 kW, jedná-li se o elektrický motor;

ii) u tříkolového typu motorem, jehož

– zdvihový objem nepřekračuje 50 cm3, jedná-li se o zážehový typ, nebo

– maximální netto výkon nepřekračuje 4 kW, jedná-li se o jiné spalovací motory, nebo;

– maximální trvalý jmenovitý výkon není vyšší než 4 kW, jedná-li se o elektrický motor;

[…]“

5 Podle čl. 2 bodu 7 směrnice 2002/24 je třeba „schvalováním typu“ rozumět správní postup, kterým členský stát osvědčuje, že určitý typ vozidla, systém, samostatný technický celek nebo konstrukční část splňuje technické požadavky této směrnice nebo některé ze zvláštních směrnic a že zároveň splňuje požadavky na ověřování správnosti údajů výrobce, které jsou uvedeny v soupisu v příloze I uvedené směrnice. Příloha I v této souvislosti odkazuje, pokud jde o některé technické vlastnosti konstrukčních částí a samostatných technických celků, na uvedené směrnice, konkrétně na směrnici Evropského parlamentu a Rady 97/24/ES ze dne 17. června 1997 o některých konstrukčních částech a vlastnostech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel (Úř. věst. L 226, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 34).

6 Článek 3 směrnice 2002/24 zní:

„Žádosti o schválení typu podává výrobce schvalovacímu orgánu členského státu. K žádosti musí být přiložen informační dokument, jehož vzor, který je pro účely schválení typu vozidla uveden v příloze II a pro účely schválení typu systémů, samostatných technických celků nebo konstrukčních částí v příloze nebo v dodatku k odpovídající zvláštní směrnici, spolu s dalšími dokumenty uvedenými v informačním dokumentu. Žádost pro daný typ vozidla, systém, samostatný technický celek nebo konstrukční část smí být podána pouze jednomu členskému státu.“

7 Článek 4 odst. 1 směrnice 2002/24 uvádí:

„Každý členský stát udělí schválení typu pro všechny typy vozidel, systémů, samostatných technických celků nebo konstrukčních částí, splňují-li tyto podmínky:

[…]

b) systém, samostatný technický celek nebo konstrukční část splňuje technické požadavky odpovídající zvláštní směrnice a odpovídá údajům, které uvádí výrobce podle úplného seznamu v příloze I.“

8 Článek 15 uvedené směrnice stanoví:

„1. Členské státy nesmějí zakázat uvedení na trh, prodej, uvedení do provozu nebo užívání nových vozidel, která splňují požadavky této směrnice. První registraci lze provést pouze u vozidel splňujících požadavky této směrnice.

2. Členské státy nesmějí zakázat uvedení na trh, prodej, nebo užívání nových samostatných technických celků nebo nových konstrukčních částí, které splňují požadavky této směrnice. Pouze samostatné technické celky a konstrukční části splňující požadavky této směrnice smějí být uváděny na trh a prodávány k prvnímu použití v členských státech.

[…]

4. Tato směrnice se nedotýká práva členských států přijmout v souladu se Smlouvou opatření, která považují za nutná pro zajištění ochrany uživatelů při užívání dotyčných vozidel, za předpokladu, že důsledkem těchto opatření nejsou změny na vozidlech.“

9 Podle třetího bodu odůvodnění směrnice 97/24:

„vzhledem k tomu, že je nutné vypracovat harmonizované požadavky pro tyto konstrukční části a vlastnosti dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, aby se mohly na každý typ takových vozidel použít postupy schválení typu vozidla a dílčího schválení typu stanovené ve směrnici Rady 92/61 [...]“.

10 Kapitola 7 přílohy směrnice 97/24, nadepsaná „Opatření proti neoprávněným úpravám dvoukolových mopedů a motocyklů“ obsahuje v bodě 1 následující definice:

„Definice

Pro účely této kapitoly:

1.1 ‚Opatřeními proti neoprávněným úpravám dvoukolových mopedů a motocyklů' se rozumí řada technických požadavků a specifikací, jejichž účelem je zabránit, pokud je to možné, nedovoleným změnám, které mohou ohrozit bezpečnost, zvláště zvýšením výkonnosti vozidla, a mohou poškozovat životní prostředí;

[…]

1.3.1 vozidla kategorie A – mopedy,

[…]

1.4 ‚nedovolenou změnou' se rozumí změna, která není přípustná podle této kapitoly;

[…]".

11 Bod 2 kapitoly 7 přílohy směrnice 97/24 obsahuje zejména obecné požadavky týkající se zaměnitelnosti neidentických konstrukčních částí mezi schválenými vozidly. Z bodu 2.1.1 uvedené kapitoly 7 vyplývá, že montáž konstrukčních částí nesmí vést ke zvýšení maximální konstrukční rychlosti vozidla kategorie A o více než 5 km/h a že taková maximální rychlost nesmí být v žádném případě překročena.

12 Bod 3 kapitoly 7 přílohy směrnice 97/24, týkající se zvláštních požadavků na vozidla kategorií A a B, stanoví:

„Požadavky stanovené v tomto oddílu nejsou povinné, pokud z jednotlivého požadavku nebo z kombinace požadavků nevyplyne nutnost zabránit neoprávněným úpravám, kterými by se zvýšila maximální konstrukční rychlost o více než 5 km/h u vozidel kategorie A [...]. V žádném případě se nesmí překročit maximální konstrukční rychlost nebo maximální výkon motoru pro danou kategorii.

[...]"

Vnitrostátní právo

13 Podle čl. 1 odst. 5 zákona ze dne 21. června 1985 o technických podmínkách, které musí splňovat všechna silniční vozidla, jejich konstrukční části a bezpečnostní doplňky (*Belgisch Staatsblad* ze dne 13. srpna 1985, s. 11647):

„Zakazuje se výroba, dovoz, držení za účelem prodeje, nabízení k prodeji, prodej a bezplatná distribuce zařízení, jejichž účelem je zvýšení výkonu motoru nebo rychlosti mopedů; zároveň se zakazuje nabízení služeb nebo poskytování poradenství za účelem montáže takových zařízení."

Spor v původním řízení a předběžná otázka

14 Vincent W. Lahousse a pan Lavichy jsou jednateli společnosti Lavichy BVBA, jež provozuje prodejnu, půjčovnu a dílnu pro údržbu a opravy jízdních kol a mopedů. Z tohoto titulu v ní jsou prodávána a montována zařízení umožňující zvýšení výkonu motoru nebo rychlosti mopedů.

15 Po provedeném vyšetřování, prohlídce prostor a zadržení usvědčujících důkazů shledal politierechtbank te Sint-Niklaas obžalované vinnými z porušení čl. 1 odst. 5 zákona ze dne 21. června 1985 tím, že prodávali zařízení mající za cíl zvýšení výkonu motoru nebo rychlosti mopedů a nabízeli služby v tomto smyslu.

16 Obžalovaní podali proti tomuto rozsudku odvolání k předkládajícímu soudu.

17 Uvedený soud má za to, že existuje možný rozpor mezi čl. 1 odst. 5 zákona ze dne 21. června 1985 a směrnicí 2002/24 v rozsahu, v němž uvedené vnitrostátní ustanovení neupravuje, v rozporu se směrnicí 2002/24, výjimku ze své působnosti. Za těchto podmínek se rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být směrnice 2002/24, zejména její čl. 1 odst. 1 [druhý pododstavec] písm. d), podle kterého se směrnice nevztahuje na vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích nebo v terénu, vykládána v tom smyslu, že členským státům umožňuje rozšířit její působnost, tedy uplatňovat ji na veškerou silniční dopravu (to znamená na používání dvoukolových a tříkolových motorových vozidel i mimo veřejné komunikace nebo na soukromých pozemcích) tím, že nebude stanovena výjimka pro vozidla, která jsou určená pro silniční soutěže (závody), nebo pro terénní vozidla?“

K předběžné otázce

Úvodní poznámky

K použití směrnice 2002/24

18 Z předkládajícího rozhodnutí vyplývá, že ke skutkům, které jsou kladeny za vinu obžalovaným, došlo v období od 1. ledna 2002 do 7. prosince 2005.

19 Vzhledem k tomu, že směrnice 2002/24 byla přijata dne 18. března 2002 za účelem zrušení směrnice 92/61, je směrnice 92/61 použitelná na část skutků, které jsou kladeny za vinu obžalovaným.

20 Nicméně, jak rovněž vyplývá z jejího čtvrtého bodu odůvodnění, směrnice 2002/24 se omezuje na přesnější stanovení určitých správních požadavků a doplnění předpisů obsažených v přílohách směrnice 92/61.

21 Proto, jak uvedl generální advokát v bodě 28 svého stanoviska, pojmy, jejichž výklad je požadován předkládajícím soudem, jakož i prováděcí pravidla postupu schvalování stanovená právem Unie pokud jde o dvoukolová nebo tříkolová motorová vozidla, zůstaly beze změny.

K postupu schvalování typu stanovenému směrnicemi 92/61 a 2002/24

22 Cílem směrnice 92/61, jak vyplývá z jejího třetího bodu odůvodnění, je stanovení požadavků upravujících technické vlastnosti, které nahrazují různé vnitrostátní požadavky, za účelem usnadnění obchodu v Evropském společenství, pokud jde o dvoukolová nebo tříkolová motorová vozidla.

23 Vzhledem k tomu, že požadavky jsou společné pro všechny členské státy, zavádějí směrnice 92/61 a 2002/24 postup schvalování typu, tedy postup, který orgánům každého členského státu v konečném výsledku umožňuje, aby se ujistily, že vozidla, která byla schválena v jiném členském státě a která jsou určena pro prodej, provoz nebo užívání na jeho území, takové požadavky splňují.

24 Členský stát tak postupem schvalování typu osvědčuje, že typ vozidla, systém, samostatný technický celek nebo konstrukční část splňuje technické požadavky směrnic 92/61 a 2002/24 nebo zvláštních směrnic, a zároveň splňuje požadavky na ověřování správnosti údajů výrobce, které jsou uvedeny v soupisu v příloze I směrnic 92/61 a 2002/24.

25 Výrobci vozidla, na které by se mohly vztahovat směrnice 92/61 a 2002/24, přísluší, aby příslušným orgánům členského státu, ve kterém chce typ vozidla prodávat, předložil žádost o schválení. Uvedené orgány ověří, zda takový typ vozidla splňuje technické požadavky relevantních směrnic.

26 Každému vozidlu, u kterého příslušné vnitrostátní orgány přistoupily ke schvalování, je výrobcem vystaveno osvědčení o shodě, které musí doprovázet každé vozidlo. V návaznosti na to se pak orgány členských států, rozhodující o žádosti o uvedení na trh nebo uvedení do provozu takového vozidla, omezí na potvrzení, že odpovídá osvědčení o shodě, které je doprovází. Totožný postup se použije na konstrukční části a samostatné technické části, na které se vztahují směrnice 92/61 a 2002/24 nebo určené k montáži do takových vozidel, pokud jde o technické požadavky stanovené zvláštními směrnicemi.

27 Prostřednictvím postupu schvalování typu na úrovni Unie je tak zaveden postup vzájemného uznávání kontrol shody s požadavky stanovenými směrnicemi 92/61 a 2002/24, jakož i se zvláštními směrnicemi, které jsou prováděny schvalovacími orgány různých členských států.

28 V důsledku toho takový postup umožňuje usnadnit pohyb dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, jakož i jejich samostatných technických celků a konstrukčních

částí, na společném trhu, jednak proto, že zboží vyrobené v souladu s typem, který byl schválen, již dále není předmětem ověřování s ohledem na technické požadavky směrnic 92/61 a 2002/24, jakož i zvláštních směrnic, a jednak proto, že pokud podle čl. 15 odst. 1 a 2 směrnic 92/31 a 2002/24 nové vozidlo, samostatný technický celek nebo konstrukční část splňují požadavky uvedených směrnic nebo zvláštních směrnic, členské státy nesmějí zakázat jejich uvedení na trh, prodej, nebo užívání, s výhradou čl. 15 odst. 5 směrnice 92/61 a čl. 15 odst. 4 směrnice 2002/24.

K předběžné otázce

29 Podstatou předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda směrnice 92/61 a 2002/24 musí být vykládány v tom smyslu, že členský stát může rozšířit postup schvalování typu stanovený uvedenými směrnicemi pro vozidla a k nim náležející konstrukční části a samostatné technické celky, i na vozidla, která nespadají do jejich působnosti, tedy na vozidla, která jsou určena k soutěžím na pozemních komunikacích nebo v terénu.

30 Zaprvé je třeba připomenout, že z čl. 1 odst. 1 směrnic 92/61 a 2002/24 vyplývá, že se vztahují na všechna dvoukolová a tříkolová motorová vozidla, ať se zdvojenými koly, nebo jiná, určená k používání na pozemních komunikacích, tedy jmenovitě na mopedy, jakož i na jejich konstrukční části nebo samostatné technické celky. V tomto ohledu se podle odstavce 2 uvedeného článku mopedem v zásadě rozumí dvoukolové nebo tříkolové vozidlo vybavené spalovacím motorem, jehož zdvihový objem nepřekračuje 50 cm3, nebo elektrickým motorem, jehož maximální trvalý jmenovitý výkon nepřekračuje 4 kW.

31 Z článku 1 odst. 1 druhého pododstavce čtvrté odrážky směrnice 92/61 a čl. 1 odst. 1 druhého pododstavce písm. d) směrnice 2002/24 vyplývá, že se uvedené směrnice nevztahují na vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích nebo v terénu, ani na jejich konstrukční části nebo samostatné technické celky.

32 Jak Komise Evropských společenství zdůraznila ve svém písemném vyjádření, u takových vozidel nebylo považováno za nezbytné, nebo bylo považováno za nepřiměřené, aby byly stanoveny harmonizované specifikace na úrovni Unie.

33 Je totiž nutno konstatovat, že takový typ vozidel odpovídá jiným potřebám, než jsou potřeby, na které se vztahují směrnice 96/21 a 2002/24, jelikož nejsou určena pro provoz na pozemních komunikacích. Taková vozidla jednak nejsou limitována stejně omezujícími normami v oblasti silniční bezpečnosti a jednak je jejich výroba nutně početně omezenější než výroba mopedů určených pro provoz na pozemních komunikacích, což činí postup schvalování typu irelevantním.

34 Z toho vyplývá, že určení vozidla je pro možnost, že se na ně bude vztahovat postup schvalování typu na úrovni Unie zavedený směrnicemi 92/61 a 2002/24, méně významné než jeho schopnost splňovat technické požadavky, které uvedené směrnice stanoví.

35 Pokud jde o okolnosti sporu v původním řízení, mohou tudíž nastat dva případy: buď zařízení zadržená u obžalovaných byla schválena na úrovni Unie a vztahují se tak na ně zjednodušení vyplývající z postupu zakotveného směrnicemi 92/61 a 2002/24 pokud jde o prodej, uvedení do provozu nebo užívání, nebo taková zařízení nejsou předmětem uvedeného schvalování, takže jejich uvedení

na trh, prodej, uvedení do provozu nebo užívání náleží svou povahou nikoliv do působnosti uvedených směrnic, nýbrž vnitrostátního práva.

36 V tomto ohledu je třeba bez dalšího zdůraznit, že ani v předkládacím rozhodnutí, ani ve vyjádřeních předložených Soudnímu dvoru není uvedeno, v jakém rozsahu se na zařízení zadržená u obžalovaných, za jejichž prodej a montáž jsou stíháni, vztahuje postup schvalování na základě směrnic 92/61 a 2002/24. Z uvedeného rozhodnutí pouze vyplývá, že uvedená zařízení jsou určena k montáži do mopedů a že mají za účinek zvýšení jejich rychlosti nebo výkonu jejich motorů, aby se z nich stala vozidla určená k účasti na sportovních soutěžích.

37 Aby bylo možné za takových podmínek poskytnout předkládajícímu soudu užitečnou odpověď, je třeba nejprve zdůraznit, že směrnice 97/24, uvedená mezi zvláštními směrnicemi v příloze I směrnice 2002/24, ve své příloze stanoví opatření proti neoprávněným úpravám, zejména dvoukolových mopedů. Konkrétně je zakázáno montovat na mopedy konstrukční části určené pro vozidla s vyšším výkonem než moped, což by mělo za výsledek zvýšení rychlosti o více než 5 km/h. Krom toho maximální konstrukční rychlost nebo maximální netto výkon motoru nesmí být v žádném případě překročeny.

38 Uvedené technické požadavky tedy jednak nutně tvoří překážku schvalování konstrukčních částí a samostatných technických celků na úrovni Unie, které mají za účinek zvýšení rychlosti mopedu o více než 5 km/h, nebo umožňují překročení maximální konstrukční rychlosti nebo maximálního netto výkonu motoru ve smyslu směrnic 92/61 a 2002/24.

39 Krom toho je třeba připomenout, že k tomu, aby se na konstrukční část nebo samostatný technologický celek vztahoval postup schvalování stanovený směrnicemi 92/61 a 2002/24, musí se týkat vozidla, na které se uplatní uvedené směrnice, tedy zejména dvoukolového vozidla s motorem, jehož zdvihový motor nepřekračuje 50 cm3, jedná-li se o zážehový typ, nebo jehož maximální trvalý jmenovitý výkon nepřekračuje 4kW, jedná-li se o elektrický motor, nebo být určeny k montáži do takového vozidla.

40 Vzhledem k současnému stavu práva Unie se tudíž postup schvalování na úrovni Unie nevztahuje na konstrukční část nebo samostatný technický celek mající za cíl změnu technických vlastností mopedu tak, že již nadále nebude vyhovovat definici mopedu stanovené směrnicemi 92/61 a 2002/24, zejména pokud jde o jeho výkon.

41 Zadruhé a v rozsahu, v němž se na součástky zabavené ve věci v původním řízení nevztahuje postup schvalování na úrovni Unie stanovený směrnicemi 92/61 a 2002/24, je třeba připomenout, že jejich uvedení na trh, prodej a užívání spadají do působnosti vnitrostátního práva.

42 Proto, jak uvedl generální advokát v bodech 82 a 83 svého stanoviska, v zásadě nic nebrání tomu, aby členský stát obdobně uplatňoval takový postup schvalování na úrovni Unie, jako je postup stanovený směrnicemi 92/61 a 2002/24, a umožnil, aby na jeho vnitrostátní trh byla uváděna vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které byly předmětem schvalování jednotlivých vozidel v jiném členském státě v rozsahu, v němž se na posledně uvedené nevztahuje postup schvalování na úrovni Unie.

43 Nicméně členskému státu v takovém případě přísluší, aby při výkonu svých legislativních pravomocí dodržel právo Unie, konkrétně články 34 SFEU a 36 SFEU.

44 V projednávané věci je nutné konstatovat, že obecný zákaz prodeje nebo použití takových zařízení, která umožňují zvýšení výkonu nebo rychlosti mopedů, jako jsou zařízení dotčená v původním řízení, může bránit volnému pohybu zboží (viz obdobně rozsudek ze dne 10. února 2009, Komise v. Itálie, C-110/05, Sb. rozh. s. I-519, s. 58). Taková překážka je zakázána článkem 34 SFEU v rozsahu, v němž nemůže být odůvodněna jedním z důvodů obecného zájmu uvedených v článku 36 SFEU nebo kategorickými požadavky.

45 Pokud může být dotčené vnitrostátní ustanovení v původním řízení odůvodněno, zejména důvodem souvisejícím se zajištěním bezpečnosti silničního provozu, bude dále třeba, aby takové opatření bylo způsobilé zaručit uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračovalo meze toho, co je nezbytné k jeho dosažení (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Komise v. Itálie, bod 59).

46 V projednávané věci obecný zákaz prodeje a použití zařízení, která umožňují zvýšit výkon nebo rychlost mopedů provozovaných na veřejných komunikacích má nutně za účinek zabránění v jejich použití zejména pro sportovní účely mimo veřejné komunikace. Bude tak třeba zabývat se zejména otázkou existence méně omezujícího opatření, než je obecný zákaz, které by zajišťovalo bezpečnost silničního provozu stejně efektivně.

47 Vzhledem k tomu, že Soudní dvůr však v tomto ohledu nedisponuje žádnými poznatky, přísluší předkládajícímu soudu, aby toto ověřil.

48 V důsledku toho je třeba odpovědět na předloženou otázku tak, že ustanovení směrnic 92/61 a 2002/24 mají být vykládána v tom smyslu, že pokud se na vozidlo nebo s ním související konstrukční část nebo samostatný technický celek nevztahuje postup schvalování zavedený směrnicemi, zejména z důvodu, že nespadají do působnosti

uvedených směrnic, jejich ustanovení nebrání tomu, aby členský stát pro uvedené vozidlo, konstrukční část nebo samostatný technický celek zavedl v rámci svého vnitrostátního práva obdobný postup uznávání ověření provedených jinými členskými státy. V každém případě taková právní úprava musí dodržovat právo Unie, konkrétně články 34 SFEU a 36 SFEU.

K nákladům řízení

49 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

Směrnice Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, jakož i směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS, mají být vykládány v tom smyslu, že pokud se na vozidlo nebo s ním související konstrukční část nebo samostatný technický celek nevztahuje postup schvalování zavedený směrnicemi, zejména z důvodu, že nespadají do působnosti uvedených směrnic, jejich ustanovení nebrání tomu, aby členský stát pro uvedené

vozidlo, konstrukční část nebo samostatný technický celek zavedl v rámci svého vnitrostátního práva obdobný postup uznávání ověření provedených jinými členskými státy. V každém případě taková právní úprava musí dodržovat právo Unie, konkrétně články 34 SFEU a 36 SFEU.

Podpisy.