EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

18. november 2010 *

Kohtuasjas C-142/09,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgia) 18. märtsi 2009. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 22. aprillil 2009, kriminaalasjas

Vincent Willy Lahousse'i,

Lavichy BVBA süüdistuses,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja esimees A. Tizzano, kohtunikud A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (ettekandja) ja M. Berger,

* Kohtumenetluse keel: hollandi.

kohtujurist: N. Jääskinen,
kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– V. W. Lahousse ja Lavichy BVBA, esindaja: *advocaat* E. De Ridder,

– Belgia valitsus, esindajad: M. Jacobs ja L. Van den Broeck,

– Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: H. Walker,

– Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: H. van Vliet ja G. Wilms,

olles 16. septembri 2010. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ (EÜT L 124, lk 1; ELT eriväljaanne 13/29, lk 399).

2 Eelotsusetaotlus on esitatud kriminaalmenetluses V. W. Lahousse'i ja Lavachy BVBA (edaspidi „süüdistatavad") süüdistuses, keda kahtlustatakse mopeedide tuunimise eesmärgil lisaseadmete paigaldamises ja klientide nõustamises.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Direktiiv 2002/24 kehtestab Euroopa Liidu tasandil kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnitusmenetluse. Samal ajal tunnistab see direktiiv kehtetuks nõukogu 30. juuni 1992. aasta direktiivi 92/61/EMÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta (EÜT L 225, lk 72), kuid säilitab enamiku sätetest.

4 Direktiivi 2002/24 artikkel 1 määratleb direktiivi kohaldamisala järgmiselt:

„1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse kõigi, nii paarisratastega kui muude kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks teedel, ning selliste sõidukite osade ja eraldi seadmestike suhtes.

Käesolevat direktiivi ei kohaldata:

[…]

d) sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks tänavatel või maastikul peetavatel spordivõistlustel;

[…]

ega selliste sõidukite osadele või eraldi seadmestikele, v.a juhul, kui need on mõeldud paigaldamiseks sõidukitele, millele kohaldatakse käesolevat direktiivi.

[…]

2. Lõikes 1 osutatud sõidukid jagunevad järgmiselt:

a) mopeedid, st kaherattalised sõidukid […] või kolmerattalised sõidukid […], mille valmistajakiirus on kuni 45 km/h ja millel on järgmised omadused:

i) kaherattaliste korral mootor, mille

– töömaht on kuni 50 cm^3, kui on tegemist sisepõlemismootoriga, või

– maksimaalne püsinimivõimsus on kuni 4 kW, kui on tegemist elektrimootoriga;

ii) kolmerattaliste korral mootor, mille

– töömaht on kuni 50 cm^3, kui on tegemist ottomootoriga, või

– maksimaalne kasulik võimsus on kuni 4 kW, kui on tegemist sisepõlemismootoriga, või

– maksimaalne püsinimivõimsus on kuni 4 kW, kui on tegemist elektrimootoriga;

[…]”

5 Direktiivi 2002/24 artikli 2 punkti 7 kohaselt tähendab „tüübikinnitus” menetlust, millega liikmesriik tõendab, et sõidukitüüp, eraldi seadmestik või osa vastab selles direktiivis või üksikdirektiivides sätestatud tehnilistele nõuetele ja kontrollimise käigus on tõendatud vastavus tootja esitatud andmetele, mis on loetletud selle direktiivi I lisa täielikus nimekirjas. I lisa viitab seadmestike või osade teatavate tehniliste omaduste osas neile direktiividele ja eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1997. aasta direktiivile 97/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite teatavate osade ja omaduste kohta (EÜT L 226, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 34).

6 Direktiivi 2002/24 artikkel 3 on sõnastatud järgmiselt:

„Avaldused tüübikinnituse saamiseks peab liikmesriigi tüübikinnitusasutusele esitama tootja. Taotlusele lisatakse sõiduki tüübikinnituse korral teatis, mille näidis on sätestatud II lisas, ja süsteemide, eraldi seadmestike või osade tüübikinnituse korral teatis, mille näidis sisaldub asjassepuutuvat süsteemi, eraldi seadmestikku või osa käsitleva direktiivi lisas või liites, ning samuti muud teatises osutatud dokumendid. Ühe ja sama sõiduki, süsteemi, eraldi seadmestiku või osa tüübikinnitustaotluse võib esitada ainult ühele liikmesriigile.”

7 Direktiivi 2002/24 artikli 4 lõige 1 näeb ette:

„Iga liikmesriik annab tüübikinnituse kõigile sõiduki-, süsteemi-, eraldi seadmestiku ja osatüüpidele, kui need vastavad järgmistele tingimustele:

[…]

b) süsteem, eraldi seadmestik või osa vastab asjakohase üksikdirektiivi tehnilistele nõuetele ja tootjapoolsele kirjeldusele, mis on esitatud vastavalt I lisas sätestatud täielikus nimekirjas loetletud andmetele."

8 Selle direktiivi artikkel 15 sätestab:

„1. Liikmesriik ei tohi keelata uute sõidukite turuleviimist, müüki, kasutuselevõtmist ega kasutamist, kui need vastavad käesolevale direktiivile. Esmaseks registreerimiseks võib esitada ainult käesolevale direktiivile vastavaid sõidukeid.

2. Liikmesriik ei tohi keelata uute süsteemide, eraldi seadmestike või osade turuleviimist, müüki ega kasutamist, kui need vastavad käesolevale direktiivile. Turule võib lubada ja esmaseks kasutamiseks liikmesriikides võib müüa ainult käesolevale direktiivile vastavaid süsteeme, eraldi seadmestikke ja osi.

[…]

4. Käesolev direktiiv ei mõjuta liikmesriikide õigust – vastavalt asutamislepingule – kehtestada nõudeid, mida nad peavad vajalikuks kõnesolevate sõidukite kasutajate kaitse tagamiseks kasutamise ajal, tingimusel et see ei too kaasa muudatuste tegemist sõidukite juures."

9 Direktiivi 97/24 põhjendus 3 näeb ette:

„kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite osi ja omadusi käsitlevate harmoneeritud nõuete koostamine on vajalik […] direktiiviga 92/61 reguleeritava tüübikinnituse ja osa tüübikinnituse menetluse võimaldamiseks eelmainitud sõidukite kõigi tüüpide suhtes".

10 Direktiivi 97/24 lisa 7. peatükk „Kaherattaliste mopeedide ja mootorrataste mittelubatud ümberehitamise vastased meetmed" sisaldab punktis 1 järgmisi mõisteid:

„1. Mõisted

Käesolevas peatükis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1.1. *kaherattaliste mopeedide ja mootorrataste mittelubatud ümberehitamise vastased meetmed* – kõik niisugused tehnilised nõuded ja eeskirjad, mille eesmärgiks on võimalikult efektiivselt takistada neid lubamatuid muudatusi, mis võivad avaldada mõju sõiduki jõudlusele ja kahjustada keskkonda;

[…]

1.3.1. A-kategooria sõidukid – mopeedid,

[…]

1.4. *Mittelubatud ümberehitamine* – ümberehitamine, mis ei ole käesoleva peatüki sätetega lubatud;

[…]”

11 Direktiivi 97/24 lisa 7. peatüki punktis 2 sisalduvad eelkõige üldised nõuded mitteidentsete osade vahetatavuse kohta osa tüübikinnitust omavate sõidukite vahel. Peatüki 7 punkti 2.1.1. kohaselt ei tohi osade paigaldamise tulemusena suureneda A-kategooria sõiduki maksimaalne konstruktiivne kiirus rohkem kui 5 km/h võrra ja mitte mingil juhul ei tohi ületada vastava sõidukikategooria maksimaalset konstruktiivset kiirust.

12 Direktiivi 97/24 lisa 7. peatüki punkt 3 A- ja B-kategooria sõidukitele esitatavate erinõuete koht näeb ette järgmist:

„Selles osas esitatud nõuded on kohustuslikud ainult siis, kui need kas eraldi või koos osutuvad vajalikuks niisuguste ümberehituste takistamiseks, mille tulemuseks on A-kategooria sõidukite maksimaalse konstruktiivse kiiruse suurenemine rohkem kui 5 km/h võrra […]. Mitte mingil juhul ei tohi ületada vastava sõidukikategooria maksimaalset konstruktiivset kiirust ega mootori maksimaalset netovõimsust.

[…]”

Siseriiklik õigus

13 Maismaatranspordivahenditele ning nende osadele ja turvavarustusele esitatavaid nõudeid käsitleva 21. juuni 1985. aasta seaduse (*Belgisch Staatsblad*, 13.8.1985, lk 11647) artikli 1 lõige 5 sätestab:

Lisaseadme, mille eesmärk on mopeedi mootorivõimsuse ja/või kiiruse suurendamine, valmistamine, import, valdamine müügi eesmärgil, müügiks pakkumine, müük või tasuta loovutamine ning sellise seadme paigaldamiseks abi osutamine või nõu andmine on keelatud.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

14 Lahousse ja Lavichy on tegevjuhid äriühingus Lavichy BVBA – kaupluses, kus tegeletakse jalgrataste ja mopeedide müügi, hoolduse ja remondiga. Selle raames müüakse ja paigaldatakse mopeedide mootorivõimsuse ja/või kiiruse suurendamiseks mõeldud lisaseadmeid.

15 Pärast uurimist, läbiotsimist ja asitõendite arestimist mõistis Politierechtbank te Sint-Niklaas süüdistatavad süüdi 21. juuni 1985. aasta seaduse artikli 1 lõike 5 rikkumises, kuna nad müüsid mopeedi mootori võimsust ja/või kiirust suurendavaid lisaseadmeid ja pakkusid vastavaid teenuseid.

16 Süüdistatavad esitasid selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule.

17 Kuna Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde arvates on võimalik, et 21. juuni 1985. aasta seaduse artikli 1 lõige 5 on vastuolus direktiiviga 2002/24, sest erinevalt direktiivist 2002/24 ei näe siseriiklik säte ette erandit seoses kohaldamisalaga, siis otsustas see kohus menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas direktiivi 2002/24 ja eelkõige selle artikli 1 lõike 1 [teise lõigu] punkti d, mille kohaselt direktiivi ei kohaldata sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel, tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigid võivad laiendada selle direktiivi kohaldamisala sel viisil, et hõlmatud on igasugune maismaaliiklus (st kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite kasutamine ka väljaspool avalikke teid ja eravaldustes), tegemata erandit sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks teedel toimuvatel spordivõistlustel (ralli) või maastikul?"

Eelotsuse küsimus

Sissejuhatavad märkused

Direktiivi 2002/24 kohaldamine

18 Eelotsusetaotlusest ilmneb, et teod, mille toimepanemises süüdistatavaid süüdistatakse, leidsid aset ajavahemikus 1. jaanuar 2002 – 7. detsember 2005.

19 Kuna direktiiv 2002/24 võeti vastu 18. märtsil 2002 ja sellega tunnistati kehtetuks direktiiv 92/61, siis kohaldatakse teatava osa süüdistatavatele süüks arvatavate tegude suhtes viimati nimetatud direktiivi.

20 Kuid direktiivi 2002/24 eesmärk on üksnes teatavate haldusjuhendite selgitamine ja direktiivi 92/61 lisade nõuete täiendamine, nagu nähtub selle direktiivi põhjendusest 4.

21 Seega on nii mõisted, mida eelotsetaotluse esitanud kohus palub tõlgendada, kui ka liidu õiguse kohase tüübikinnitusmenetluse üksikasjad kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite osas jäänud samaks, nagu märgib ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 28.

Direktiivis 92/61 ja direktiivis 2002/24 ette nähtud tüübikinnitusmenetlus

22 Vastavalt direktiivi 92/61 põhjendusele 3 on direktiivi eesmärk kehtestada eri siseriiklike nõuete asemel nõuded tehniliste omaduste kohta, et hõlbustada kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukitega kauplemist ühenduses.

23 Kui nõuded on kõigis liikmesriikides ühised, kehtestavad direktiiv 92/61 ja direktiiv 2002/24 tüübikinnituse korra, st menetluse, mis lõppastmes võimaldab iga liikmesriigi ametiasutustel veenduda, et selle riigi territooriumil müügiks, kasutuselevõtuks või kasutamiseks mõeldud ja teises liikmesriigis tüübikinnituse saanud sõiduk vastab neile nõuetele.

24 Nii toimides tõendab liikmesriik tüübikinnitusmenetluse kaudu, et sõidukitüüp, süsteem, eraldi seadmestik või osa vastab nii direktiivis 92/61 ja direktiivis 2002/24 kui ka üksikdirektiivides sätestatud tehnilistele nõuetele ja kontrollimise käigus on tõendatud vastavus tootja esitatud andmetele, mis on loetletud selle vastavalt kas direktiivi 92/61 või direktiivi 2002/24 I lisa täielikus nimekirjas.

25 Avaldused tüübikinnituse saamiseks esitab liikmesriigi pädevale asutusele direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse kuuluda võiva sõiduki tootja. See ametiasutus kontrollib seega, kas sõidukitüüp vastab asjaomaste direktiivide tehnilistele nõuetele.

26 Pädevalt siseriiklikult asutuselt tüübikinnituse saanud sõidukile koostab tootja vastavustunnistuse, mis on sõidukiga kaasas. Teise liikmesriigi ametiasutus piirdub seejärel sõiduki turuleviimise või kasutuselevõtmise taotluse saamisel üksnes selle tuvastamisega, kas sõiduk vastab sõidukiga kaasas olevale vastavustunnistusele. Mis puutub üksikdirektiivides sätestatud tehnilistesse nõuetesse, siis samasugust menetlust kohaldatakse ka selliste osade ja eraldi seadmestike suhtes, mis on direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite osaks või on mõeldud sinna paigaldamiseks.

27 Liidu tasandi tüübikinnitusmenetluse teel on seega kehtestatud eri liikmesriikide tüübikinnitusasutuste poolt läbi viidava direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 ning üksikdirektiivide nõuetele vastavuse kontrolli vastastikuse tunnustamise kord.

28 Seetõttu võimaldab see menetlus hõlbustada kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite ning nende eraldi seadmestike ja osade liikumist ühisturul, kuna esiteks ei kontrol-

lita enam tüübikinnitusega kooskõlas valmistatud toodete vastavust direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 ning üksikdirektiivide tehnilistele nõuetele ja teiseks ei tohi liikmesriik vastavalt direktiivi 92/61 ning direktiivi 2002/24 artikli 15 lõigetele 1 ja 2 keelata uute sõidukite, eraldi seadmestike või osade turuleviimist, müüki, kasutuselevõtmist ega kasutamist, kui need vastavad neile direktiividele.

Eelotsuse küsimus

29 Eelotsuse küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriik võib nende direktiividega kehtestatud sõidukite, eraldi seadmestike või osade tüübikinnitusmenetlust laiendada sõidukitele, mis ei kuulu nende direktiivide kohaldamisalasse, nimelt teedel või maastikul toimuvatel spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud sõidukitele.

30 Esmalt on kohane meenutada, et direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 artikli 1 lõike 1 kohaselt kohaldatakse neid direktiive kõigi, nii paarisratastega kui muude kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks teedel, st eelkõige mopeedide suhtes, ning selliste sõidukite osade ja eraldi seadmestike suhtes. Vastavalt selle artikli lõikele 2 on mopeed põhimõtteliselt kahe- või kolmerattaline sõiduk, millel on sisepõlemismootor töömahuga kuni 50 cm^3 või elektrimootor maksimaalse püsinimivõimsusega kuni 4 kW.

31 Direktiivi 92/61 artikli 1 lõike 1 teise lõigu neljandast taandest ja direktiivi 2002/24 artikli 1 lõike 1 teise lõigu punktist d tuleneb, et direktiive ei kohaldata sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel, ega selliste sõidukite osadele ja eraldi seadmestikele.

32 Nagu Euroopa Ühenduste Komisjon oma kirjalikes märkustes rõhutas, ei peetud liidu tasandil ühtlustatud nõuete kehtestamist selliste sõidukite puhul vajalikuks või peeti seda ebaproportsionaalseks.

33 Tuleb tõdeda, et kuna seda tüüpi sõidukid ei ole ette nähtud avalikel teedel liiklemiseks, siis on need ette nähtud muuks otstarbeks kui need sõidukid, mis on hõlmatud direktiiviga 92/61 ja direktiiviga 2002/24. Nii ei kehti esiteks nende sõidukite suhtes sama ranged teeliikluse ohutusnõuded ja teiseks toodetakse neid loomulikult oluliselt vähemal arvul kui avalikel teedel liiklemiseks mõeldud mopeede, mistõttu tüübikinnituse kord ei oma nende puhul erilist tähtsust.

34 Seega määrab selle, kas sõidukile kohaldatakse direktiiviga 92/61 ja direktiiviga 2002/24 kehtestatud liidu tasandi tüübikinnituse korda, pigem sõiduki vastavus nende direktiividega ette nähtud tehnilistele nõuetele kui sõiduki otstarve.

35 Seega on põhikohtuasja asjaolusid arvestades tegemist kahe võimalusega: kas süüdistatavatelt arestitud lisaseadmetele laieneb liidu tasandi tüübikinnitus ja seega ka direktiiviga 92/61 ja direktiiviga 2002/24 kehtestatud korrast tulenevad võimalused

või ei laiene lisaseadmetele selline tüübikinnitus ja seega reguleerib nende müüki, kasutuselevõtmist ja kasutamist nende direktiivide asemel loomulikult siseriiklik õigus.

36 Kõigepealt tuleb sellega seoses rõhutada, et eelotsusetaotlusest ega Euroopa Kohtule esitatud märkustest ei nähtu, millisel määral laienes direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 kohane tüübikinnitusmenetlus lisaseadmetele, mis süüdistatavatelt arestiti ning mille müügi ja paigaldamise eest neile süüdistus esitati. Eelotsusetaotlusest ilmneb ainult see, et lisaseadmed olid mõeldud mopeedidele paigaldamiseks ja nende abil suurendatakse mopeedi kiirust ja/või mootorivõimsust selleks, et sõidukid oleksid mõeldud spordivõistlustel kasutamiseks.

37 Et anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule asja lahendamiseks tarvilik vastus, tuleb eelnevat arvestades esiteks rõhutada, et direktiivi 2002/24 I lisas loetletud üksikdirektiivide hulka kuuluva direktiivi 97/24 lisas on kehtestatud muu hulgas kaherattaliste mopeedide mittelubatud ümberehitamise vastased meetmed. Eelkõige on keelatud mopeedile paigaldada osi, mis on ette nähtud mopeedist suurema võimsusega sõidukitele, mille tulemusel kiirus suureneks rohkem kui 5 km/h. Peale selle ei tohi mingil juhul ületada maksimaalset konstruktiivset kiirust ega mootori maksimaalset netovõimsust.

38 Seega ühelt poolt välistavad need tehnilised nõuded tingimata selliste osade või eraldi seadmestike liidu tasandi tüübikinnituse direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 tähenduses, mille abil mopeedi kiirus suureneb rohkem kui 5 km/h võrra või ületatakse maksimaalne konstruktiivne kiirus või mootori maksimaalne netovõimsus.

39 Teiselt poolt tuleb meenutada, et direktiiviga 92/61 ja direktiiviga 2002/24 kehtestatud tüübikinnituse korra osale või eraldi seadmestikule laienemise eelduseks on, et osa või eraldi seadmestik seondub sõidukiga, millele need direktiivid kohalduvad, st kaherattalise sõidukiga, mille töömaht sisepõlemismootori korral on kuni 50 cm^3 ja maksimaalne püsinimivõimsus elektrimootori korral on kuni 4 kW, või on mõeldud sellisele sõidukile paigaldamiseks.

40 Seega ei laiene liidu tasandi tüübikinnituse kord liidu õiguse praegust olukorda arvestades sellisele osale või eraldi seadmestikule, mille otstarve on mopeedi tehniliste omaduste muutmine nii, et mopeed ei vasta eelkõige oma võimsuse poolest enam direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 mopeedi määratlusele.

41 Teiseks, kuna põhikohtuasjas arestitud osadele ei laiene direktiivis 92/61 ja direktiivis 2002/24 ette nähtud liidu tasandi tüübikinnituse kord, on kohane meenutada, et nende osade turuleviimist, müüki ja kasutamist reguleerib siseriiklik õigus.

42 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 82 ja 83 märkis, ei keela seega põhimõtteliselt miski liikmesriigil kohaldada analoogia alusel direktiivis 92/61 ja direktiivis 2002/24 ette nähtud liidu tasandi tüübikinnituse korda ja lubada oma siseriiklikule turule viia sõidukeid, osi või eraldi seadmestikke, mis on saanud eraldiseisva tüübikinnituse teises liikmesriigis, juhul kui neile sõidukitele, osadele või eraldi seadmestikele ei laiene juba liidu tasandi tüübikinnituse kord.

43 Küll aga peab liikmesriik sellisel juhul oma seadusandliku pädevuse teostamisel järgima liidu õigust ja eelkõige ELTL artikleid 34 ja 36.

44 Käesoleval juhul tuleb tõdeda, et üldine keeld müüa või kasutada mopeedi võimsust ja/või kiirust suurendamist võimaldavaid selliseid lisaseadmeid, millega on tegemist põhikohtuasjas, võib takistada nende kaupade vaba liikumist (vt analoogia alusel 10. veebruari 2009. aasta otsus kohtuasjas C-110/05: komisjon *vs.* Itaalia, EKL 2009, lk I-519, punkt 58). Selline takistamine on keelatud, kui keeldu ei saa õigustada mõne üldise huviga, mis on nimetatud ELTL artiklis 34, või kohustusliku nõudega.

45 Isegi kui põhikohtuasjas käsitletavat sätet õigustab eelkõige liiklusohutuse tagamise eesmärk, siis peab see meede lisaks olema taotletava eesmärgi saavutamiseks sobiv ega tohi minna kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Itaalia, punkt 59).

46 Käesoleval juhul takistab avalikel teedel liikuvate mopeedide võimsust ja/või kiiruse suurendamist võimaldavate lisaseadmete müügi ja kasutamise üldine keeld vältimatult kasutamist eelkõige spordi otstarbel väljaspool avalikku teeliiklust. Seega tuleb uurida, kas teeliikluse ohutus on võimalik tagada sama tõhusalt üldise keeluga võrreldes vähem piirava meetmega.

47 Seda peab aga kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus, sest Euroopa Kohtul puuduvad selleks vajalikud andmed.

48 Järelikult tuleb esitatud küsimusele vastata, et direktiivi 92/61 ja direktiivi 2002/24 sätteid tuleb tõlgendada nii, et kui direktiividega kehtestatud tüübikinnitusmenetlus ei laiene sõidukile või selle osale või eraldi seadmestikule eelkõige seetõttu, et need ei kuulu mainitud direktiivide kohaldamisalasse, ei takista need direktiivid liikmesriigil

kehtestamast siseriiklikus õiguses analoogset teiste liikmesriikide kontrolli tunnustamise korda. Igal juhul peavad sellised õigusnormid olema vastavuses liidu õigusega ja eelkõige ELTL artiklitega 34 ja 36.

Kohtukulud

49 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

Nõukogu 30. juuni 1992. aasta direktiivi 92/61/EMÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61, tuleb tõlgendada nii, et kui direktiividega kehtestatud tüübikinnitusmenetlus ei laiene sõidukile või selle osale või eraldi seadmestikule eelkõige

seetõttu, et need ei kuulu mainitud direktiivide kohaldamisalasse, ei takista need direktiivid liikmesriigil kehtestamast siseriiklikus õiguses analoogset teiste liikmesriikide kontrolli tunnustamise korda. Igal juhul peavad sellised õigusnormid olema vastavuses liidu õigusega ja eelkõige ELTL artiklitega 34 ja 36.

Allkirjad