TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2010. gada 18. novembrī *

Lieta C-142/09

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde* (Beļģija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2009. gada 18. martā un kas Tiesā reģistrēts 2009. gada 22. aprīlī, krimināprocesā pret

Vincent Willy Lahousse un

Lavichy BVBA.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], M. Ilešičs [*M. Ilešič*], E. Levits (referents) un M. Bergere [*M. Berger*],

* Tiesvedības valoda — holandiešu.

ģenerāladvokāts N. Jēskinens [*N. Jääskinen*],
sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— V. V. Lausa [*V. W. Lahousse*] un *Lavichy BVBA* vārdā — E. de Riders [*E. De Ridder*], *advocaat*,

— Beļģijas valdības vārdā — M. Jakobsa [*M. Jacobs*] un L. van den Bruka [*L. Van den Broeck*], pārstāves,

— Apvienotās Karalistes valdības vārdā — H. Volkere [*H. Walker*], pārstāve,

— Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — H. van Vlīts [*H. van Vliet*] un G. Vilmss [*G. Wilms*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2010. gada 16. septembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. marta Direktīvu 2002/24/EK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 92/61/EEK (OV L 124, 1. lpp.).

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar kriminālprocesu, kurš ierosināts pret V. V. Lausu un *Lavichy BVBA* (turpmāk tekstā — "apsūdzētie"), kas tiek turēti aizdomās par ierīču pārdošanu un uzstādīšanu, kā arī par klientu konsultēšanu jautājumos par mopēdu pārveidošanu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Ar Direktīvu 2002/24 ir ieviesta procedūra, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu Eiropas Savienībā. Tādējādi ar to ir atcelta Padomes 1992. gada 30. jūnija Direktīva 92/61/EEK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu (OV L 225, 72. lpp.), saglabājot lielāko daļu tās noteikumu.

4 Direktīvas 2002/24 1. pantā tās piemērošanas joma ir definēta šādi:

"1. Šo direktīvu piemēro visiem divriteņu un trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kam ir sapāroti vai citādi riteņi un kas paredzēti braukšanai pa autoceļiem, un šādu transportlīdzekļu detaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām.

Šo direktīvu nepiemēro šādiem transportlīdzekļiem:

[..]

d) transportlīdzekļiem, kuri paredzēti lietošanai sacensībās uz ceļa vai apvidus apstākļos;

[..]

ne arī uz to detaļām vai tehniskajām vienībām, ja tās nav uzstādītas transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas šī direktīva.

[..]

2. Transportlīdzekļus, kas minēti 1. punktā, iedala šādi:

a) mopēdi, t.i., divriteņu transportlīdzekļi [..] vai trīsriteņu transportlīdzekļi [..], kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 45 km/h un kuru parametri ir:

i) ja tie ir divriteņu tipa, motoram:

— cilindru tilpums nepārsniedz 50 cm^3, ja tas ir iekšdedzes motors, vai

— nominālā maksimālā nepārtrauktā jauda nepārsniedz 4 kW, ja tas ir elektromotors;

ii) ja tie ir trīsriteņu tipa, motoram:

— cilindru tilpums nepārsniedz 50 cm^3, ja tas ir dzirksteļaizdedzes (piespiedu aizdedzes) motors, vai

— maksimālā lietderīgā jauda nepārsniedz 4 kW, ja tas ir iekšdedzes motors, vai

— nominālā maksimālā nepārtrauktā jauda nepārsniedz 4 kW, ja tas ir elektromotors;

[..]."

5 Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 2. panta 7. punkta noteikumiem "tipa apstiprināšana" ir procedūra, pēc kuras kāda dalībvalsts apliecina, ka kāda tipa transportlīdzeklis, sistēma, atsevišķa tehniska vienība vai detaļa atbilst tehniskajām prasībām, kas noteiktas šajā direktīvā vai atsevišķajās direktīvās, un testiem par ražotāja datu pareizību, kuri paredzēti šīs direktīvas I pielikuma pilnīgajā sarakstā. Šajā sakarā šajā I pielikumā saistībā ar atsevišķām detaļu un tehnisku vienību tehniskajām prasībām ir atsauce uz minētajām direktīvām un it īpaši uz Eiropas Parlamenta un Padomes 1997. gada 17. jūnija Direktīvu 97/24/EK par dažām divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu detaļām un parametriem (OV L 226, 1. lpp.).

6 Direktīvas 2002/24 3. pants ir formulēts šādi:

"Tipa apstiprinājuma pieteikumus ražotājs iesniedz dalībvalsts apstiprinātājai iestādei. Tiem pievieno informācijas dokumentu, kura paraugs transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos noteikts II pielikumā un sistēmu, atsevišķu tehnisku vienību vai detaļu tipa apstiprinājuma nolūkos attiecīgās sistēmas, atsevišķās tehniskās vienības vai detaļas direktīvas pielikumā vai papildinājumā un arī pārējos dokumentos, kas paredzēti informācijas dokumentā. Pieteikumus, kas attiecas uz noteiktu transportlīdzekļu, sistēmu, atsevišķu tehnisku vienību vai detaļu tipu, drīkst iesniegt tikai vienai dalībvalstij."

7 Direktīvas 2002/24 4. panta 1. punktā ir norādīts:

"Visas dalībvalstis piešķir jebkura tipa transportlīdzekļa, sistēmas, atsevišķas tehniskas vienības vai detaļas tipa apstiprinājumu, ja tās atbilst šādiem nosacījumiem:

[..]

b) sistēma, atsevišķa tehniskā vienība vai detaļa atbilst attiecīgo atsevišķo direktīvu tehniskajām prasībām un aprakstam, ko ražotājs sniedz saskaņā ar datiem, kuri paredzēti I pielikuma pilnīgajā sarakstā."

8 Šīs direktīvas 15. pantā ir noteikts:

"1. Dalībvalstis neaizliedz laist tirgū, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot jaunus transportlīdzekļus, kas atbilst šīs direktīvas prasībām. Sākotnējai reģistrēšanai var iesniegt tikai tos transportlīdzekļus, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.

2. Dalībvalstis neaizliedz laist tirgū, pārdot [..] vai lietot jaunas atsevišķas tehniskās vienības vai jaunas detaļas, kas atbilst šīs direktīvas prasībām. Tikai tās atsevišķās tehniskās vienības un detaļas, kas atbilst šīs direktīvas prasībām, drīkst pirmo reizi laist tirgū un pārdot lietošanai dalībvalstīs.

[..]

4. Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu noteikt prasības, ko tās uzskata par vajadzīgām, lai, lietojot attiecīgo transportlīdzekli, nodrošinātu lietotāju aizsardzību, ar noteikumu, ka tāpēc transportlīdzekļus nepārveido."

9 Saskaņā ar Direktīvas 97/24/EK preambulas trešo apsvērumu:

"tā kā, lai katra veida transportlīdzekļiem varētu piemērot tipa apstiprināšanas un detaļas tipa apstiprināšanas procedūras, kas paredzētas [..] Direktīvā 92/61/EEK [..], jāizstrādā saskaņotas prasības attiecībā uz detaļām un parametriem divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem".

10 Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas ar nosaukumu "Pasākumi, ko veic pret neatļauto iejaukšanos attiecībā uz divriteņu mopēdiem un motocikliem" 1. punktā ir iekļautas šādas definīcijas:

"Definīcijas

vai šajā nodaļā:

1.1. "pasākumi, ko veic pret neatļauto iejaukšanos attiecībā uz divriteņu mopēdiem un motocikliem" ir tehnisko prasību un specifikāciju kopums ar mērķi cik iespējams novērst neatļautas modifikācijas, kuras var mazināt drošību, jo īpaši, palielinot transportlīdzekļa efektivitāti, un kaitēt videi;

[..]

1.3.1. A kategorijas transportlīdzekļi — mopēdi,

[..]

1.4. "neatļauta modifikācija" ir modifikācija, kura nav atļauta saskaņā ar šo nodaļu;

[..]."

11 Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas 2. punktā ir iekļauti vispārīgi noteikumi par detaļu, kas nav vienādas, savstarpēju aizvietojamību transportlīdzekļiem, kuru detaļu tipi ir apstiprināti. No minētās 7. nodaļas 2.1.1. punkta izriet, ka detaļu uzmontēšana nedrīkstētu palielināt A kategorijas transportlīdzekļa maksimālo projektēto ātrumu par vairāk nekā 5 km/h, un šis maksimālais ātrums nekādā gadījumā nedrīkst tikt pārsniegts.

12 Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas 3. punktā, kas attiecas uz īpašām prasībām A un B kategorijas transportlīdzekļiem, ir paredzēts:

"Šīs iedaļas prasības nav obligātas, ja vien kāda prasība vai prasību kombinācija nerada vajadzību ierobežot uzlabojumus, kuru dēļ A kategorijas transportlīdzekļiem maksimālais paredzētais ātrums palielinās vairāk nekā par 5 km/h [..]. Nekad nedrīkst pārsniegt attiecīgās kategorijas maksimālo paredzēto [projektēto] ātrumu vai maksimālo motora lietderīgo jaudu.

[..]"

Valsts tiesības

13 Saskaņā ar 1985. gada 21. jūnija likuma par tehniskajām prasībām, kam ir jāatbilst ikvienam sauszemes transportlīdzeklim, tā detaļām, kā arī drošības ierīcēm (1985. gada 13. augusta *Belgisch Staatsblad*, 11647. lpp.), 1. panta 5. punktu:

"Tādu ierīču ražošana, imports, uzglabāšana pārdošanai, piedāvāšana tirdzniecībai, tirdzniecība un izplatīšana par brīvu, kuru mērķis ir palielināt mopēda motora jaudu un/vai ātrumu, ir aizliegta tāpat kā pakalpojumu piedāvāšana vai norāžu sniegšana šo ierīču uzmontēšanai."

Pamata prāva un prejudiciālais jautājums

14 V. V. Lauss un Lavišī [*Lavichy*] vada *Lavichy BVBA* — veikalu, kas nodarbojas ar velosipēdu un mopēdu pārdošanu, iznomāšanu, apkopi un remontu. Tādējādi tajā tiek pārdotas un uzmontētas ierīces, kas ļauj palielināt mopēdu motora jaudu un/vai ātrumu.

15 Pēc izmeklēšanas, kratīšanas un lietisko pierādījumu izņemšanas *Politierechtbank te Sint-Niklaas* (Sintniklāsas Policijas lietu tiesa) apsūdzētos atzina par vainīgiem par 1985. gada 21. jūnija likuma 1. panta 5. punkta pārkāpumu, jo tie pārdeva ierīces, kuru mērķis ir palielināt mopēdu motora jaudu un/vai ātrumu, kā arī piedāvāja pakalpojumus šajā sakarā.

16 Apsūdzētie par minēto spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā.

17 Iesniedzējtiesa uzskata, ka pastāv iespējama pretruna starp 1985. gada 21. jūnija likuma 1. panta 5. punktu un Direktīvu 2002/24, jo šajā valsts tiesību normā, pretēji Direktīvai 2002/24, nav paredzēts izņēmums no tās piemērošanas jomas. Tādējādi *Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde* [Dendermondes Pirmās instances tiesa] nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai Direktīva 2002/24, it īpaši tās 1. panta 1. punkta [otrās daļas] d) apakšpunkts, saskaņā ar kuru direktīva neattiecas uz transportlīdzekļiem, kuri ir paredzēti sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos, ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalstis var paplašināt tās piemērošanas jomu un tādējādi to padarīt piemērojamu visu veidu satiksmei pa sauszemi (t.i., divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu izmantošanai arī savrup no publiskiem ceļiem un privātos zemes īpašumos), neparedzot izņēmumus transportlīdzekļiem, kuri ir paredzēti sacensībām uz ceļa (ātrumsacīkstes), vai apvidus transportlīdzekļiem?"

Par prejudiciālo jautājumu

Ievada piezīmes

Par Direktīvas 2002/24 piemērošanu

18 No iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka fakti, kuros tiek vainoti apsūdzētie, norisinājās laika posmā no 2002. gada 1. janvāra līdz 2005. gada 7. decembrim.

19 Tā kā Direktīva 2002/24 tika pieņemta 2002. gada 18. martā, lai atceltu Direktīvu 92/61, pēdējā minētā bija piemērojama daļai no faktiem, kuros tiek vainoti apsūdzētie.

20 Tomēr, kā izriet no Direktīvas 2002/24 preambulas ceturtā apsvēruma, tā tikai izskaidro dažus administratīvus norādījumus un papildina Direktīvas 92/61 pielikumu normas.

21 Tādējādi, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis secinājumu 28. punktā, jēdzieni, kurus iesniedzējtiesa ir lūgusi interpretēt, kā arī Savienības tiesībās paredzētie tipa apstiprinājuma procedūras noteikumi par divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem ir palikuši nemainīgi.

Par Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24 paredzēto tipa apstiprinājuma procedūru

22 Kā izriet no Direktīvas 92/61 preambulas trešā apsvēruma, tā paredz ieviest noteikumus, kas nosaka tehniskās prasības un kas aizstāj dažādus valsts noteikumus, lai atvieglotu divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecību Eiropas Kopienā.

23 Tā kā noteikumi visām dalībvalstīm ir kopīgi, ar Direktīvu 92/61 un Direktīvu 2002/24 tiek ieviests tipa apstiprinājuma mehānisms, proti, procedūra, kas *in fine* ļauj katras dalībvalsts iestādēm pārliecināties, ka transportlīdzekļi, kuriem tipa apstiprinājums ir veikts citā dalībvalstī un kurus ir paredzēts laist tirdzniecībā, ekspluatācijā vai izmantot tās teritorijā, atbilst šiem noteikumiem.

24 Tādējādi, izmantojot tipa apstiprinājuma procedūru, dalībvalsts konstatē, ka kāda tipa transportlīdzeklis, sistēma, atsevišķa tehniska vienība vai detaļa atbilst gan tehniskajām prasībām, kas noteiktas Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24 vai atsevišķajās direktīvās, gan testiem par ražotāja datu pareizību, kuri paredzēti attiecīgi Direktīvas 92/61 un Direktīvas 2002/24 I pielikuma pilnīgajā sarakstā.

25 Transportlīdzekļa, uz kuru var attiekties Direktīva 92/61 un Direktīva 2002/24, ražotājam ir jāiesniedz tipa apstiprinājuma pieteikums tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā tas vēlas laist tirdzniecībā kāda tipa transportlīdzekli. Minētās iestādes pārbauda, vai šī tipa transportlīdzeklis atbilst attiecīgo direktīvu tehniskajām prasībām.

26 Ikvienam transportlīdzeklim, kuram valsts kompetentā iestāde ir veikusi apstiprinājumu, ražotājs sagatavo atbilstības sertifikātu, kas tiek pievienots katram transportlīdzeklim. Pēc tam citu dalībvalstu iestādes, kurās ir iesniegts lūgums ļaut laist tirgū vai laist ekspluatācijā minēto transportlīdzekli, tikai konstatē, ka tas atbilst tam pievienotajam atbilstības sertifikātam. Identiska procedūra saistībā ar atsevišķajās direktīvās paredzētajām tehniskajām prasībām ir piemērojama transportlīdzekļu detaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, uz kurām attiecas Direktīva 92/61 un Direktīva 2002/24 vai kuras paredzēts uzmontēt šādiem transportlīdzekļiem.

27 Ar tipa apstiprinājuma procedūru Savienības mērogā ir ieviests savstarpējas atzīšanas mehānisms, kas attiecas uz pārbaudēm par atbilstību Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24, kā arī atsevišķajās direktīvās paredzētajām prasībām, kuras veic dažādu dalībvalstu apstiprinātājas iestādes.

28 Līdz ar to šāda procedūra ļauj atvieglot divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu, kā arī to atsevišķo tehnisko vienību vai detaļu apriti kopējā tirgū, jo, pirmkārt,

preces, kas saražotas atbilstoši apstiprinātajam tipam, vairs netiek pārbaudītas saistībā ar Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24, kā arī atsevišķajās direktīvās paredzētajām tehniskajām prasībām, un, otrkārt, saskaņā ar Direktīvas 92/61 un Direktīvas 2002/24 15. panta 1. un 2. punktu, ja jauns transportlīdzeklis, atsevišķa tehniska vienība vai detaļa atbilst šīm direktīvām vai atsevišķajām direktīvām, dalībvalstis nevar ierobežot to laišanu tirgū, pārdošanu, nodošanu ekspluatācijā vai lietošanu, ievērojot Direktīvas 92/61 15. panta 5. punktu un Direktīvas 2002/24 15. panta 4. punktu.

Par prejudiciālo jautājumu

29 Uzdodot savu jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vēlas uzzināt, vai Direktīva 92/61 un Direktīva 2002/24 ir interpretējamas tādējādi, ka tipa apstiprinājuma procedūru, kas ar šīm direktīvām ieviesta attiecībā uz transportlīdzekļiem, detaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, dalībvalsts var paplašināt, attiecinot to arī uz transportlīdzekļiem, kuri neietilpst to piemērošanas jomā, proti, tiem, ko paredzēts lietot sacensībās uz ceļa vai apvidus apstākļos.

30 Pirmkārt, ir jāatgādina, ka no Direktīvas 92/61 un Direktīvas 2002/24 1. panta 1. punkta izriet, ka tās ir piemērojamas visiem divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kam ir sapāroti vai citādi riteņi un kas paredzēti braukšanai pa autoceļiem, proti, it īpaši mopēdiem, kā arī to detaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām. Šajā sakarā saskaņā ar šī panta 2. punktu mopēdi būtībā ir divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi, kuri aprīkoti ar iekšdedzes motoru, kura cilindru tilpums nepārsniedz 50 cm^3, vai aprīkoti ar elektromotoru, kura nominālā maksimālā nepārtrauktā jauda nepārsniedz 4 kW.

31 No Direktīvas 92/61 1. panta 1. punkta otrās daļas ceturtā ievilkuma un no Direktīvas 2002/24 1. panta 1. punkta otrās daļas d) apakšpunkta izriet, ka tās nav piemērojamas ne transportlīdzekļiem, kuri paredzēti lietošanai sacensībās uz ceļa vai apvidus apstākļos, ne to detaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām.

32 Kā Eiropas Kopienu Komisija to uzsvērusi savos rakstveida apsvērumos, attiecībā uz šiem transportlīdzekļiem netika atzīts par vajadzīgu vai tika atzīts par nesamērīgu izstrādāt Savienības mērogā saskaņotas specifikācijas.

33 Jāsecina, ka šī tipa transportlīdzekļi apmierina prasības, kas atšķiras no tām, uz kurām attiecas Direktīva 92/61 un Direktīva 2002/24, jo tie nav paredzēti braukšanai pa publiskiem ceļiem. Tādējādi, pirmkārt, šie transportlīdzekļi nav pakļauti pārāk stingriem standartiem ceļu satiksmes drošības jomā un, otrkārt, tie noteikti tiek ražoti mazākā skaitā nekā mopēdi, kuri paredzēti braukšanai pa publiskiem ceļiem, kas tipa apstiprinājuma mehānismu padara maznozīmīgu.

34 No tā izriet, ka iespēja, ka transportlīdzeklim tiks piemērots ar Direktīvu 92/61 un Direktīvu 2002/24 ieviestais Savienības mēroga tipa apstiprinājuma mehānisms, ir atkarīga ne tik daudz no transportlīdzekļa izmantošanas mērķa, cik no iespējas, ka tas atbilst šajā direktīvā paredzētajām tehniskajām prasībām.

35 Tādējādi, runājot par pamata lietas apstākļiem, var rasties divas situācijas, proti, vai nu apsūdzētajiem konfiscētajam aprīkojumam ir veikts tipa apstiprinājums Savienības mērogā un tādējādi uz to attiecas atvieglojumi, kas izriet no mehānisma, kurš paredzēts Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24 attiecībā uz tā laišanu tirdzniecībā, laišanu ekspluatācijā un izmantošanu, vai arī šim aprīkojumam nav veikts šāds

apstiprinājums, kā rezultātā tā laišanai tirgū, pārdošanai, laišanai ekspluatācijā vai izmantošanai būtībā ir piemērojamas nevis minētās direktīvas, bet gan valsts tiesības.

36 Šajā sakarā vispirms ir jāuzsver, ka ne iesniedzējtiesas lēmumā, ne Tiesai iesniegtajos apsvērumos nav norādīts, kādā mērā apsūdzētajiem konfiscētajam aprīkojumam, par kura tirdzniecību un uzstādīšanu tie tiek apsūdzēti, ir tikusi piemērota tipa apstiprinājuma procedūra atbilstoši Direktīvai 92/61 un Direktīvai 2002/24. No minētā lēmuma izriet tikai tas, ka šo aprīkojumu ir paredzēts uzmontēt mopēdiem un ka tā rezultātā palielinās to ātrums un/vai to motora jauda, lai no tiem izveidotu transportlīdzekļus, ar ko paredzēts piedalīties sporta sacensībās.

37 Šajos apstākļos, lai iesniedzējtiesai sniegtu lietderīgu atbildi, ir jāuzsver, pirmkārt, ka no visām atsevišķajām direktīvām, uz ko attiecas Direktīvas 2002/24 I pielikums, pasākumi, ko veic pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz divriteņu mopēdiem, ir paredzēti Direktīvas 97/24 pielikumā. Tajā ir aizliegta tādu detaļu uzmontēšana mopēdam, kas paredzētas transportlīdzekļiem, kuru jauda pārsniedz mopēdu jaudu, jo tās rezultātā tiek palielināts mopēda ātrums par vairāk nekā 5 km/h. Turklāt maksimālais projektētais ātrums vai maksimālā lietderīgā motora jauda nekādā ziņā nedrīkst tikt pārsniegti.

38 Tādējādi, no vienas puses, šīs tehniskās prasības noteikti rada šķērsli tādu detaļu vai atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanai Savienības mērogā Direktīvas 92/61 un Direktīvas 2002/24 nozīmē, kuru uzmontēšanas rezultātā tiek palielināts mopēda ātrums par vairāk nekā 5 km/h vai kas ļauj pārsniegt maksimālo projektēto ātrumu vai maksimālo lietderīgo motora jaudu.

39 No otras puses, ir jāatgādina, ka, lai detaļai vai atsevišķai tehniskai vienībai varētu piemērot Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24 paredzēto tipa apstiprinājuma mehānismu, tai ir jābūt saistītai ar transportlīdzekli, kuram ir piemērojamas šīs direktīvas, proti, divriteņu transportlīdzekli, kura motora cilindru tilpums nepārsniedz 50 cm^3, ja tas ir iekšdedzes motors, vai kura nominālā maksimālā nepārtrauktā jauda nepārsniedz 4 kW, ja tas ir elektromotors, vai arī ir jābūt paredzētai uzmontēšanai šādam transportlīdzeklim.

40 Tādējādi, ņemot vērā pašreiz spēkā esošās Savienības tiesību normas, Savienības mēroga tipa apstiprinājuma mehānismu nevar piemērot detaļai vai atsevišķai tehniskai vienībai, kuras mērķis ir izmainīt mopēda tehniskos parametrus tādā veidā, ka tas vairs neatbilst definīcijai, kas sniegta Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24 it īpaši saistībā ar tā jaudu.

41 Otrkārt, tā kā konfiscētajām detaļām pamata lietā nav piemērojams Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24 paredzētais Savienības mēroga tipa apstiprinājuma mehānisms, ir jāatgādina, ka uz to laišanu tirgū, tirdzniecību un izmantošanu attiecas valsts tiesības.

42 Tādējādi, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis secinājumu 82. un 83. punktā, nekas principā neliedz dalībvalstij analogi piemērot Direktīvā 92/61 un Direktīvā 2002/24 paredzēto Savienības mēroga tipa apstiprinājuma mehānismu un ļaut laist valsts tirgū transportlīdzekļus, detaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kuriem ir veikts atsevišķs tipa apstiprinājums citā dalībvalstī, tiktāl, ciktāl uz pēdējiem minētajiem vēl neattiecas Savienības mēroga tipa apstiprinājuma mehānisms.

43 Tomēr dalībvalstij šajā gadījumā, īstenojot savu kompetenci likumdošanas jomā, ir jāievēro Savienības tiesības un it īpaši LESD 34. un 36. pants.

44 Šajā gadījumā ir jāsecina, ka vispārējs aizliegums pārdot vai izmantot aprīkojumu, kas ļauj palielināt mopēdu jaudu un/vai ātrumu un kas tiek aplūkots pamata prāvā, var radīt šķēršļus preču brīvai apritei (pēc analoģijas skat. 2009. gada 10. februāra spriedumu lietā C-110/05 Komisija/Itālija, Krājums, I-519. lpp., 58. punkts). Šāds šķērslis ir aizliegts ar LESD 34. pantu, ja to nevar pamatot ar kādu no LESD 36. pantā uzskaitītajiem vispārējo interešu iemesliem vai ar obligātām prasībām.

45 Kaut arī pamata lietā aplūkojamā valsts tiesību norma var būt pamatojama ar mērķi nodrošināt ceļu satiksmes drošību, šādam pasākumam vēl arī ir jābūt piemērotam, lai nodrošinātu izvirzītā mērķa sasniegšanu, un tas nedrīkst pārsniegt to, kas ir vajadzīgs tā sasniegšanai (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Itālija, 59. punkts).

46 Šajā gadījumā vispārējs aizliegums pārdot un izmantot aprīkojumu, kas ļauj palielināt tādu mopēdu jaudu un/vai ātrumu, kuri piedalās satiksmē uz publiskiem ceļiem, noteikti rada šķēršļus to izmantošanai, piemēram, ar sportu saistītiem mērķiem ārpus satiksmes pa publiskiem ceļiem. Tādējādi ir jānoskaidro, vai nav neviena pasākuma, kas būtu mazāk ierobežojošs nekā vispārējs aizliegums un kas ļautu tikpat efektīvi nodrošināt ceļu satiksmes drošību.

47 Tā kā Tiesai tomēr nav nekādu norāžu šajā sakarā, šīs pārbaudes ir jāveic iesniedzējtiesai.

48 Līdz ar to uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Direktīva 92/61 un Direktīva 2002/24 ir interpretējamas tādējādi, ka, ja transportlīdzeklim vai ar to saistītai detaļai vai atsevišķai tehniskai vienībai nav piemērojama ar šīm direktīvām ieviestā tipa apstiprinājuma procedūra, īpaši tāpēc, ka tie neietilpst to piemērošanas jomā, to noteikumi

pieļauj, ka attiecībā uz minēto transportlīdzekli, detaļu vai atsevišķu tehnisku vienību dalībvalsts valsts tiesībās ievieš analogu citās dalībvalstīs veikto pārbaužu atzīšanas mehānismu. Katrā ziņā šādā tiesiskajā regulējumā ir jāievēro Savienības tiesības, it īpaši LESD 34. un 36. pants.

Par tiesāšanās izdevumiem

49 Attiecībā uz lietas dalībniekiem pamata lietā šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

Padomes 1992. gada 30. jūnija Direktīva 92/61/EEK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. marta Direktīva 2002/24/EK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar ko atceļ Direktīvu 92/61, ir interpretējamas tādējādi, ka, ja transportlīdzeklim vai ar to saistītai detaļai vai atsevišķai tehniskai vienībai nav piemērojama ar šīm direktīvām ieviestā tipa apstiprinājuma procedūra, īpaši tāpēc, ka tie neietilpst to piemērošanas jomā, to noteikumi pieļauj, ka attiecībā uz minēto

transportlīdzekli, detaļu vai atsevišķu tehnisku vienību dalībvalsts valsts tiesībās ievieš analogu citās dalībvalstīs veikto pārbaužu atzīšanas mehānismu. Katrā ziņā šādā tiesiskajā regulējumā ir jāievēro Savienības tiesības, it īpaši LESD 34. un 36. pants.

[Paraksti]