TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2010 m. lapkričio 18 d.*

Byloje C-142/09

dėl *rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde* (Belgija) 2009 m. kovo 18 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2009 m. balandžio 22 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą baudžiamojoje byloje prieš

**Vincent Willy Lahousse,**

**Lavichy BVBA,**

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas A. Tizzano, teisėjai A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (pranešėjas) ir M. Berger,

* Proceso kalba: olandų.

generalinis advokatas N. Jääskinen,
kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— V. W. Lahousse ir *Lavichy BVBA*, atstovaujamų *advocaat* E. De Ridder,

— Belgijos vyriausybės, atstovaujamos M. Jacobs ir L. Van den Broeck,

— Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos H. Walker,

— Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos H. van Vliet ir G. Wilms,

susipažinęs su 2010 m. rugsėjo 16 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

## Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, panaikinančios Tarybos direktyvą 92/61/EEB (OL L 124, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 29 t., p. 399), išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant baudžiamąją bylą prieš V. W. Lahousse ir *Lavichy BVBA* (toliau – kaltinamieji), kurie įtariami įrangos, skirtos mopedams perdirbti, pardavimu ir montavimu bei klientų konsultavimu šiuo klausimu.

### Teisinis pagrindas

*Sąjungos teisė*

3 Direktyva 2002/24 nustatoma dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo Europos Sąjungos lygiu tvarka. Taip ja panaikinama 1992 m. birželio 30 d. Tarybos direktyva 92/61/EEB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo (OL L 225, p. 72), kartu paliekant galioti daugumą nuostatų.

4 Direktyvos 2002/24 1 straipsnyje jos taikymo sritis apibrėžiama taip:

„1. Ši direktyva taikoma visoms dviratėms arba triratėms motorinėms transporto priemonėms, sudvejintais arba kitokiais ratais, skirtoms važiuoti keliu, ir jų sudėtinėms dalims arba atskiriesiems techniniams mazgams.

Direktyva netaikoma šioms transporto priemonėms:

<...>

d) transporto priemonėms, skirtoms varžyboms, kurios rengiamos keliuose arba kitose vietose;

<...>

nei tų transporto priemonių sudėtinėms dalims arba techniniams mazgams, jeigu jie nėra skirti tam, kad būtų sumontuoti transporto priemonėse, kurioms taikoma ši direktyva.

<...>

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos transporto priemonės skirstomos į:

a) mopedus, t. y. dvirates transporto priemones <...> arba trirates transporto priemones <...>, kurių didžiausias projektinis greitis neviršija 45 km/h ir kurios:

i) jei yra dviratės transporto priemonės, turi variklį, kurio:

— darbinis cilindro tūris ne didesnis kaip 50 $cm^3$, jeigu tas variklis yra vidaus degimo, arba

— didžiausia tolygi nominalioji galia neviršija 4 kW, jei tai yra elektros variklis;

ii) jei yra triratės transporto priemonės, turinčios variklį, kurio:

— darbinis cilindro tūris ne didesnis kaip 50 $cm^3$, jeigu tas variklis yra kibirkštinio (priverstinio) uždegimo, arba

— didžiausia naudingoji išėjimo galia neviršija 4 kW, jeigu tai yra kitokio tipo vidaus degimo varikliai, arba

— didžiausia tolygi nominalioji galia neviršija 4 kW, jeigu tai yra elektros variklis;

<...>“

5 Remiantis Direktyvos 2002/24 2 straipsnio 7 punktu, „tipo patvirtinimas“ – tai tvarka, kuria valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, atskirojo techninio mazgo arba sudėtinės dalies tipas atitinka šioje direktyvoje arba atskirosiose direktyvose nustatytus techninius ir gamintojų duomenų patikrinimo, kaip nustatyta šios direktyvos I priede pateiktame išsamiame sąraše, reikalavimus. Šiuo atžvilgiu, kiek tai susiję su tam tikromis sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų techninėmis charakteristikomis, šiame I priede pateikiama nuoroda į minėtas direktyvas ir visų pirma į 1997 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų (OL L 226, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 34).

6 Direktyvos 2002/24 3 straipsnis suformuluotas taip:

„Gamintojas paraiškas patvirtinti tipą įteikia valstybės narės tipo patvirtinimo institucijai. Su paraiškomis įteikiamas informacinis dokumentas, kurio pavyzdys, jeigu prašoma patvirtinti transporto priemonės tipą, pateiktas II priede, o jeigu sistemų, atskirųjų techninių mazgų sudėtinių dalių tipą, – atitinkamos sistemos, atskirojo techninio mazgo arba sudėtinės dalies direktyvos priede arba priedėlyje, taip pat kiti informaciniame dokumente nurodyti dokumentai. Paraiškas tvirtinti tam tikrą transporto priemonės, sistemos, atskirojo techninio mazgo arba sudėtinės dalies tipą galima įteikti tik vienai valstybei narei.“

7 Direktyvos 2002/24 4 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Kiekviena valstybė narė tipo patvirtinimą suteikia visiems transporto priemonės, sistemos, atskirojo techninio mazgo arba sudėtinės dalies tipams, jeigu jie atitinka šiuos reikalavimus:

<...>

b) sistema, atskirasis techninis mazgas arba sudėtinė dalis atitinka atitinkamos atskirosios direktyvos techninius reikalavimus ir gamintojo pateiktą aprašymą pagal duomenis, kurių išsamus sąrašas nustatytas I priede.“

8 Šios direktyvos 15 straipsnyje nurodoma:

„1. Valstybės narės nedraudžia pateikti į rinką, parduoti, pradėti eksploatuoti arba naudoti šios direktyvos reikalavimus atitinkančių naujų transporto priemonių. Pirminiam registravimui galima pateikti tik šios direktyvos nuostatas atitinkančias transporto priemones.

2. Valstybės narės nedraudžia pateikti į rinką, parduoti arba naudoti šios direktyvos reikalavimus atitinkančių naujų atskirųjų techninių mazgų arba sudėtinių dalių. Tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančius atskiruosius techninius mazgus ir sudėtines dalis galima pateikti rinkai ir parduoti pirmą kartą, kad juos būtų galima naudoti valstybėse narėse.

<...>

4. Ši direktyva neturi įtakos valstybių narių teisei pagal Sutartį nustatyti reikalavimų, kuriuos jos laiko būtinais, kad būtų užtikrinta naudotojų apsauga tam tikrų transporto priemonių naudojimo laiką, jeigu dėl tų reikalavimų neteks modifikuoti transporto priemonių.“

9 Direktyvos 97/24/EB trečioje konstatuojamojoje dalyje numatyta:

„kadangi suderintų reikalavimų dėl minėtų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų sudarymas yra būtinas siekiant, kad pradėtų veikti tipo patvirtinimo ir sudėtinių dalių tipo patvirtinimo tvarkos, numatytos <...> Direktyvoje 92/61 <...> kiekvienai anksčiau minėtų transporto priemonių rūšiai“.

10 Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus „Priemonės prieš dviračių mopedų ir motociklų neteisėtą perdirbimą“ 1 punkte pateikiami šie apibrėžimai:

„1. Apibrėžimai

Šiame skyriuje:

1.1. „Priemonės prieš dviračių mopedų ir motociklų neteisėtą perdirbimą“ – tai yra techniniai reikalavimai ir specifikacijos, kurių tikslas kiek įmanoma užkirsti kelią neteisėtoms modifikacijoms, ypač gerinant transporto priemonės savybes, dėl kurių gali pablogėti sauga ir iškilti pavojus aplinkai.

<...>

1.3.1. A kategorijos transporto priemonės – mopedai,

<...>

1.4. „Neteisėta modifikacija“ – tai modifikacija, kuri yra neleistina vadovaujantis šiuo skyriumi.

<...>.“

11 Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus 2 punkte pateikiami, be kita ko, bendri reikalavimai dėl nevienodų dalių sukeitimo tarp transporto priemonių, turinčių sudėtinių dalių tipų patvirtinimą. Iš minėto 7 skyriaus 2.1.1 punkto matyti, kad dėl dalių sumontavimo A kategorijos transporto priemonės didžiausias projektinis greitis negali padidėti daugiau nei 5 km/val. ir kad jokiu atveju negali būti viršytas šis didžiausias greitis.

12 Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus 3 punkte, susijusiame su ypatingais reikalavimais A ir B kategorijų transporto priemonėms, numatyta:

„Šiame punkte išdėstyti reikalavimai nėra privalomi, nebent iš atskiro reikalavimo arba reikalavimų derinio sektų, kad būtina neleisti ką nors daryti, dėl ko padidėtų A kategorijos transporto priemonės didžiausias projektinis greitis daugiau nei 5 km/val. <...>. Jokiu atveju negalima viršyti atitinkamos kategorijos transporto priemonės didžiausio projektinio greičio arba didžiausios naudingosios variklio galios.

<...>“

*Nacionalinė teisė*

13 1985 m. birželio 21 d. Įstatymo dėl techninių reikalavimų, kuriuos turi atitikti antžeminio transporto priemonė, jos sudėtinės dalys ir saugumo įranga (*Belgisch Staatsblad*, 1985 m. rugpjūčio 13 d., p. 11647), 1 straipsnio 5 dalyje nurodyta:

„Draudžiama gaminti, įvežti, laikyti siekiant parduoti, siūlyti parduoti, pardavinėti arba nemokamai platinti mopedų variklių galią ir (arba) greitį didinančią įrangą, taip pat teikti šios įrangos montavimo paslaugas arba informaciją apie tai."

**Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas**

14 V. W. Lahousse ir Lavichy vadovauja parduotuvei *Lavichy BVBA*, kurioje parduodami, nuomojami, prižiūrimi ir remontuojami dviračiai bei mopedai. Joje parduodama ir montuojama įranga, leidžianti padidinti mopedų variklių galią ir (arba) greitį.

15 Atlikus tyrimą, kratą ir įkalčių poėmį, *Politierechtbank te Sint-Niklaas* kaltinamuosius pripažino kaltais dėl 1985 m. birželio 21 d. įstatymo 1 straipsnio 5 dalies pažeidimo, nes jie pardavinėjo mopedų variklių galią ir (arba) greitį didinančią įrangą ir siūlė su tuo susijusias paslaugas.

16 Kaltinamieji dėl šio sprendimo pateikė apeliacinį skundą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.

17 Šis teismas mano, kad 1985 m. birželio 21 d. įstatymo 1 straipsnio 5 dalis iš dalies neatitinka Direktyvos 2002/24 tiek, kiek šioje nacionalinės teisės nuostatoje, priešingai nei Direktyvoje 2002/24, nenumatyti jos netaikymo atvejai. Todėl *rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar Direktyvą 2002/24, būtent jos 1 straipsnio 1 dalies [antros pastraipos] d punktą, pagal kurį direktyva netaikoma transporto priemonėms, skirtoms varžyboms, kurios rengiamos keliuose arba kitose vietose, reikia aiškinti kaip leidžiantį valstybėms narėms direktyvos taikymo sritį išplėsti taip, kad ji apimtų bet kokį antžeminį transportą (t. y. taip pat dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių naudojimą ne viešuosiuose keliuose ir privačiose teritorijose), nenumatant išimties transporto priemonėms, skirtoms varžyboms keliuose (lenktynėms) arba visureigėms transporto priemonėms?“

**Dėl prejudicinio klausimo**

*Pirminės pastabos*

Dėl Direktyvos 2002/24 taikymo

18 Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad faktinės aplinkybės, kuriomis kaltinami kaltinamieji, susiklostė nuo 2002 m. sausio 1 d. iki 2005 m. gruodžio 7 d.

19 Kadangi Direktyva 2002/24, panaikinanti Direktyvą 92/61, buvo priimta 2002 m. kovo 18 d., pastaroji direktyva taikoma daliai faktinių aplinkybių, kuriomis kaltinami kaltinamieji.

20 Vis dėlto, kaip matyti iš Direktyvos 2002/24 ketvirtos konstatuojamosios dalies, šioje direktyvoje tik paaiškinamos tam tikros administracinės taisyklės ir papildomos Direktyvos 92/61 priedų normos.

21 Todėl, kaip savo išvados 28 punkte pažymėjo generalinis advokatas, sąvokos, kurias prašo išaiškinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, ir Sąjungos teisėje numatytos tipo patvirtinimo tvarkos sąlygos, kiek tai susiję su dviratėmis arba triratėmis motorinėmis transporto priemonėmis, liko nepakitusios.

Dėl direktyvose 92/61 ir 2002/24 numatytos tipo patvirtinimo tvarkos

22 Kaip matyti iš Direktyvos 92/61 trečios konstatuojamosios dalies, šia direktyva siekiama nustatyti techninių charakteristikų reikalavimus, kurie pakeistų įvairius nacionalinius reikalavimus tam, kad būtų palengvinta prekyba Europos bendrijoje, kiek tai susiję su dviratėmis arba triratėmis motorinėmis transporto priemonėmis.

23 Kadangi reikalavimai yra bendri visose valstybėse narėse, direktyvomis 92/61 ir 2002/24 nustatomas tipo patvirtinimo mechanizmas, t. y. procedūra, kuri *in fine* leidžia kiekvienos valstybės narės institucijoms įsitikinti, kad transporto priemonės, kurių tipas buvo patvirtintas kitoje valstybėje narėje ir kurios skirtos parduoti, pradėti eksploatuoti ar naudoti jos teritorijoje, atitinka šiuos reikalavimus.

24 Taip taikydama tipo patvirtinimo tvarką valstybė narė pripažįsta, kad transporto priemonės, sistemos, atskirojo techninio mazgo arba sudėtinės dalies tipas atitinka direktyvose 92/61 ir 2002/24 arba atskirosiose direktyvose nustatytus techninius ir gamintojų duomenų tikslumo patikrinimo, kaip numatyta atitinkamai direktyvų 92/61 ir 2002/24 I priede pateiktame išsamiame sąraše, reikalavimus.

25 Transporto priemonės, kuri gali patekti į direktyvų 92/61 ir 2002/24 taikymo sritį, gamintojas paraišką dėl tipo patvirtinimo turi pateikti valstybės narės, kurioje jis nori pardavinėti tam tikro tipo transporto priemonę, kompetentingoms institucijoms. Tada šios institucijos patikrina, ar šis transporto priemonės tipas atitinka atitinkamose direktyvose nustatytus techninius reikalavimus.

26 Kiekvienai transporto priemonei, kurios tipą patvirtino kompetentinga nacionalinė institucija, gamintojas išduoda atitikties liudijimą, pateikiamą kiekvienos transporto priemonės atžvilgiu. Tada kitų valstybių narių institucijos, kurioms pateikiamas prašymas leisti pateikti į rinką arba pradėti eksploatuoti minėtą transporto priemonę, turi tik patvirtinti, kad ji atitinka jai išduotą atitikties liudijimą. Identiška procedūra taikoma transporto priemonių, patenkančių į direktyvų 92/61 ir 2002/24 taikymo sritį, sudėtinėms dalims ir atskiriems techniniams mazgams arba tiems, kurie skirti sumontuoti į tokias transporto priemones, kiek tai susiję su atskirosiose direktyvose numatytais techniniais reikalavimais.

27 Taigi sukuriant tipo patvirtinimo Sąjungos lygiu tvarką nustatomas atitikties direktyvose 92/61 ir 2002/24 bei atskirosiose direktyvose nustatytiems reikalavimams kontrolės, kurią vykdo įvairių valstybių narių tipo patvirtinimo institucijos, abipusio pripažinimo mechanizmas.

28 Vadinasi, tokia procedūra leidžia palengvinti dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių ir jų atskirų techninių mazgų bei sudėtinių dalių judėjimą bendrojoje

rinkoje, nes, pirma, pagal patvirtintą tipą pagamintoms prekėms nebetaikoma direktyvose 92/61 ir 2002/24 bei atskirosiose direktyvose nustatytų techninių reikalavimų kontrolė ir, antra, remiantis direktyvų 92/61 ir 2002/24 15 straipsnio 1 ir 2 dalimis, kai nauja transporto priemonė, atskiras techninis mazgas arba sudėtinė dalis atitinka šias direktyvas arba atskirąsias direktyvas, valstybės narės negali riboti jų pateikimo į rinką, pardavimo, eksploatacijos pradžios ar naudojimo, nebent taikoma Direktyvos 92/61 15 straipsnio 5 dalis ir Direktyvos 2002/24 15 straipsnio 4 dalis.

*Dėl klausimo*

29 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar direktyvas 92/61 ir 2002/24 reikia aiškinti taip, kad jomis nustatytą tipo patvirtinimo tvarką, galiojančią į jų taikymo sritį patenkančioms transporto priemonėms, sudėtinėms dalims ir atskiriems techniniams mazgams, valstybė narė gali taikyti ir į jų sritį nepatenkančioms transporto priemonėms, t. y. skirtoms varžyboms keliuose arba kitose vietose.

30 Pirma, reikia priminti, jog iš direktyvų 92/61 ir 2002/24 1 straipsnio 1 dalies matyti, kad jos taikomos visoms dviratėms arba triratėms motorinėms transporto priemonėms, sudvejintais arba kitokiais ratais, skirtoms važiuoti keliu, t. y. be kita ko, mopedams, ir jų sudėtinėms dalims arba atskiriesiems techniniams mazgams. Šiuo atžvilgiu pagal šio straipsnio 2 dalį mopedas – tai iš esmės dviratė arba triratė transporto priemonė, turinti vidaus degimo variklį, kurio cilindro tūris ne didesnis kaip 50 $cm^3$, arba elektros variklį, kurio didžiausia tolygi nominalioji galia neviršija 4 kW.

31 Iš Direktyvos 92/61 1 straipsnio 1 dalies antros pastraipos ketvirtos įtraukos ir iš Direktyvos 2002/24 1 straipsnio 1 dalies antros pastraipos d punkto matyti, kad šios direktyvos netaikomos nei transporto priemonėms, skirtoms varžyboms keliuose arba kitose vietose, nei jų sudėtinėms dalims ar atskiriems techniniams mazgams.

32 Kaip savo rašytinėse pastabose pabrėžė Europos Bendrijų Komisija, buvo nuspręsta, kad šių transporto priemonių atžvilgiu nebūtina nustatyti suderintų reikalavimų Sąjungos lygiu, arba buvo manoma, kad tai neproporcinga.

33 Konstatuotina, kad tokio tipo transporto priemonėmis tenkinami kitokie poreikiai nei tie, kuriuos apima direktyvos 92/61 ir 2002/24, nes jos nėra skirtos eksploatuoti viešuosiuose keliuose. Taigi, pirma, šioms transporto priemonėms netaikomos privalomos kelių eismo saugumo normos ir, antra, jų gaminama neišvengiamai mažiau nei mopedų, skirtų eksploatuoti viešuosiuose keliuose, todėl tipo patvirtinimo mechanizmas turi nedidelę reikšmę.

34 Remiantis tuo darytina išvada, kad galimybę pasinaudoti direktyvomis 92/61 ir 2002/24 nustatytu tipo patvirtinimo Sąjungos lygiu mechanizmu lemia ne tiek transporto priemonės paskirtis, kiek tai, ar ji atitinka šiose direktyvose nustatytus techninius reikalavimus.

35 Vadinasi, kalbant apie pagrindinės bylos aplinkybes reikia pažymėti, kad galimi du atvejai, t. y. arba iš kaltinamųjų paimtai įrangai taikomas tipo patvirtinimas Sąjungos lygiu, ir todėl jos atžvilgiu galima pasinaudoti iš direktyvomis 92/61 ir 2002/24 nustatyto mechanizmo išplaukiančiomis palankiomis sąlygomis, susijusios su jos pardavimu, pradėjimu eksploatuoti ir naudojimu, arba šiai įrangai toks patvirtinimas netaikomas, ir todėl jos pateikimas į rinką, pardavimas, pradėjimas eksploatuoti ar

naudojimas dėl savo pobūdžio priklauso ne minėtų direktyvų, o nacionalinės teisės taikymo sričiai.

36 Šiuo atžvilgiu visų pirma reikia pabrėžti, kad nei prašyme priimti prejudicinį sprendimą, nei Teisingumo Teismui pateiktose pastabose nenurodoma, kuria dalimi iš kaltinamųjų paimtai įrangai, kurios pardavimu ir montavimu jie kaltinami, buvo taikoma tipo patvirtinimo tvarka pagal direktyvas 92/61 ir 2002/24. Iš minėto sprendimo matyti tik tai, kad šią įrangą numatyta montuoti į mopedus ir kad dėl jos padidėja jų greitis ir (arba) variklių galia, siekiant iš jų padaryti transporto priemones, skirtas dalyvauti sporto varžybose.

37 Šiomis aplinkybėmis, siekiant naudingai atsakyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, pirmiausia reikia pažymėti, kad tarp Direktyvos 2002/24 I priede paminėtų atskirųjų direktyvų Direktyvos 97/24 priede yra nustatytos priemonės prieš neteisėtą, be kita ko, dviračių mopedų perdirbimą. Konkrečiai kalbant, juo draudžiama į mopedą sumontuoti sudėtines dalis, skirtas transporto priemonėms, kurių galia didesnė nei mopedų, kai dėl to greitis padidėja daugiau kaip 5 km/val. Be to, jokiu atveju negalima viršyti didžiausio projektinio greičio arba didžiausios naudingosios variklio galios.

38 Todėl, pirma, šie techniniai reikalavimai neišvengiamai yra kliūtis Sąjungos lygiu patvirtinti sudėtinių dalių arba atskirų techninių mazgų, dėl kurių mopedo greitis padidėtų daugiau kaip 5 km/val. arba būtų viršytas didžiausias projektinis greitis arba didžiausia naudingoji variklio galia, tipą, kaip numatyta direktyvose 92/61 ir 2002/24.

39 Antra, reikia priminti, jog tam, kad sudėtinei daliai arba atskiram techniniam mazgui būtų galima taikyti direktyvose 92/61 ir 2002/24 numatytą tipo patvirtinimo mechanizmą, jie turi turėti ryšį su transporto priemone, kuriai taikomos šios direktyvos, t. y. su, be kita ko, dvirate transporto priemone, turinčia variklį, kurio cilindro tūris ne didesnis kaip 50 $cm^3$, jei tai vidaus degimo variklis, arba kurio didžiausia tolygi nominalioji galia neviršija 4 kW, jei tai elektros variklis, arba gali būti skirti sumontuoti į tokią transporto priemonę.

40 Todėl atsižvelgiant į dabartinę Sąjungos teisę tipo patvirtinimo Sąjungos lygiu mechanizmo negalima taikyti sudėtinei daliai arba atskiram techniniam mazgui, dėl kurių mopedo techninės charakteristikos pakeičiamos taip, kad jis nebeatitinka direktyvose 92/61 ir 2002/24 pateikto apibrėžimo, visų pirma kiek tai susiję su jo galia.

41 Antra, kadangi pagrindinėje byloje konfiskuotoms dalims netaikomas direktyvose 92/61 ir 2002/24 numatytas tipo patvirtinimo Sąjungos lygiu mechanizmas, reikia priminti, kad jų pateikimas į rinką, pardavimas ir naudojimas patenka į nacionalinės teisės taikymo sritį.

42 Todėl, kaip savo išvados 82 ir 83 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, valstybei narei iš principo niekas nedraudžia pagal analogiją taikyti tipo patvirtinimo Sąjungos lygiu mechanizmo, numatyto direktyvose 92/61 ir 2002/24, ir leisti į nacionalinę rinką pateikti transporto priemones, sudėtines dalis ar atskirus techninius mazgus, kurių tipas buvo atskirai patvirtintas kitoje valstybėje narėje, kai jiems nebetaikomas tipo patvirtinimo Sąjungos lygiu mechanizmas.

43 Tačiau tokiu atveju naudodamasi teisės aktais numatytomis kompetencijomis valstybė narė turi laikytis Sąjungos teisės ir visų pirma SESV 34 ir 36 straipsnių.

44 Šioje byloje reikia konstatuoti, kad bendras draudimas parduoti ar naudoti įrangą, leidžiančią padidinti mopedų galią ir (arba) greitį, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, gali būti laisvo šių prekių judėjimo kliūtis (pagal analogiją žr. 2009 m. vasario 10 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-110/05, Rink. p. I-519, 58 punktą). Tokia kliūtis draudžiama pagal SESV 34 straipsnį, nes jos negalima pateisinti SESV 36 straipsnyje išvardytais bendrojo intereso pagrindais arba privalomaisiais reikalavimais.

45 Nors pagrindinėje byloje nagrinėjamą nacionalinę nuostatą galima pateisinti, be kita ko, tikslu užtikrinti kelių eismo saugumą, vis dar reikėtų, kad tokia priemonė būtų tinkama užtikrinti siekiamo tikslo įgyvendinimą ir neviršytų to, kas būtina jam pasiekti (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Komisija prieš Italiją* 59 punktą).

46 Šiuo atveju bendras draudimas parduoti ir naudoti įrangą, leidžiančią padidinti mopedų, eksploatuojamų viešuosiuose keliuose, galią ir (arba) greitį, neišvengiamai sudaro kliūtis juos naudoti, be kita ko, sporto tikslais ne viešuosiuose keliuose. Todėl visų pirma reikėtų kelti klausimą apie priemonės, kuri mažiau varžytų nei bendras draudimas ir kuri leistų taip pat veiksmingai užtikrinti kelių eismo saugumą, egzistavimą.

47 Tačiau kadangi Teisingumo Teismas šiuo atžvilgiu neturi jokios informacijos, šiuos patikrinimus turi atlikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

48 Todėl į pateiktą klausimą reikia atsakyti, jog direktyvos 92/61 ir 2002/24 turi būti aiškinamos taip, kad kai transporto priemonei arba su ja susijusiai sudėtinei daliai ar atskiram techniniam mazgui netaikoma jomis nustatyta tipo patvirtinimo tvarka, remiantis visų pirma tuo, jog jie nepatenka į šių direktyvų taikymo sritį, jų nuostatomis

valstybei narei nėra draudžiama minėtos transporto priemonės, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo atžvilgiu nacionalinėje teisėje nustatyti analogiško kitose valstybėse narėse atliktos kontrolės pripažinimo mechanizmo. Bet kuriuo atveju tokiuose teisės aktuose turi būti atsižvelgta į Sąjungos teisę ir visų pirma į SESV 34 ir 36 straipsnius.

**Dėl bylinėjimosi išlaidų**

49 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (pirmoji kolegija) nusprendžia:

**1992 m. birželio 30 d. Tarybos direktyva 92/61/EEB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ir 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, panaikinanti Tarybos direktyvą 92/61/EEB, turi būti aiškinamos taip, kad kai transporto priemonei arba su ja susijusiai sudėtinei daliai ar atskiram techniniam mazgui netaikoma jomis nustatyta tipo patvirtinimo tvarka, remiantis visų pirma tuo, jog jie nepatenka į šių direktyvų taikymo sritį, jų nuostatomis valstybei narei nėra draudžiama minėtos**

**transporto priemonės, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo atžvilgiu nacionalinėje teisėje nustatyti analogiško kitose valstybėse narėse atliktos kontrolės pripažinimo mechanizmo. Bet kuriuo atveju tokiuose teisės aktuose turi būti atsižvelgta į Sąjungos teisę ir visų pirma į SESV 34 ir 36 straipsnius.**

Parašai.