A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2010. november 18.*

A C-142/09. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgium) a Bírósághoz 2009. április 22-én érkezett, 2009. március 18-i határozatával terjesztett elő az előtte

Vincent Willy Lahousse

és

a **Lavichy BVBA**

ellen folyamatban lévő büntetőeljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano tanácselnök, A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (előadó) és M. Berger bírák,

* Az eljárás nyelve: holland.

főtanácsnok: N. Jääskinen,
hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– V. W. Lahousse és a Lavichy BVBA képviseletében E. De Ridder advocaat,

– a belga kormány képviseletében M. Jacobs és L. Van den Broeck, meghatalmazotti minőségben,

– az Egyesült Királyság Kormánya képviseletében H. Walker, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében H. van Vliet és G. Wilms, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2010. szeptember 16-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek] típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 124., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet 29. kötet 399. o.) értelmezésére irányul.

2 E kérelmet a V. W. Lahousse és a Lavichy BVBA (a továbbiakban: vádlottak) ellen indított büntetőeljárásban terjesztették elő, akiket azzal gyanúsítanak, hogy különböző felszereléseket árusítottak és építettek be, továbbá ügyfeleiknek tanácsokat adtak a segédmotoros kerékpárok teljesítményének fokozása céljából.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2002/24 irányelv állapítja meg a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen két- és háromkerekű járművek] típusjóváhagyásának eljárását az Európai Unió szintjén. Ezzel hatályon kívül helyezi a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról szóló, 1992. június 30-i 92/61/EGK irányelvet (HL L 225., 72. o.;), megtartva rendelkezéseinek nagyobb részét.

4 A 2002/24 irányelv 1. cikke a következőképpen határozza meg hatályát:

„(1) Ezen irányelv minden motorkerékpárra és segédmotoros kerékpárra [helyesen: két- és háromkerekű gépjárműre] vonatkozik, függetlenül attól, hogy ikerkerekes vagy másfajta kivitelű, továbbá az ilyen járművek alkatrészeire és önálló műszaki egységeire.

Ez az irányelv nem vonatkozik az alábbi járművekre:

[…]

d) a közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművek;

[…]

sem pedig ezek alkatrészeire vagy önálló műszaki egységeire, kivéve ha ezeket az ezen irányelv alkalmazási körébe tartozó járműbe való beépítésre szánják.

[…]

(2) Az (1) bekezdésben említett járművek az alábbi csoportokba sorolhatók:

a) segédmotoros kerékpárok (robogók), azaz kétkerekű segédmotoros kerékpárok [helyesen: kétkerekű gépjárművek] […] vagy háromkerekű segédmotoros kerékpárok [helyesen: háromkerekű gépjárművek] […], amelyek legnagyobb tervezési sebessége 45 km/h, és az alábbi jellemzőkkel rendelkeznek:

i) kétkerekű típusnál a motor:

– hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm^3-nél a belsőégésű motorok esetében, vagy

– folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítménye nem több 4 kW-nál elektromos motor esetében;

ii) háromkerekű típusnál a motor:

– hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm^3-nél a külső gyújtású motorok esetében, vagy

– legnagyobb hasznos teljesítménye nem több 4 kW-nál egyéb belsőégésű motorok esetében, vagy

– folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítménye nem több 4 kW-nál elektromos motorok esetében;

[…]”

5 A 2002/24 irányelv 2. cikkének 7. pontja értelmében a „típusjóváhagyás” az az eljárás, amelynek révén egy tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, önálló műszaki egység vagy alkatrész adott típusa teljesíti az ezen irányelvben vagy a külön irányelvekben meghatározott műszaki követelményeket, valamint az I. mellékletben meghatározott teljes körű listában előírtak alapján a gyártó által megadott adatok megfelelősége ellenőrzésének eleget tesz. E tekintetben az I. melléklet az alkatrészek és önálló műszaki egységek bizonyos jellemzőit illetően a hivatkozott irányelvekre, és különösen a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok egyes alkatrészeiről és jellemzőiről szóló, 1997. június 17-i 97/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (HL L 226., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet 3. kötet 34. o.) utal.

6 A 2002/24 irányelv 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A típusjóváhagyás megadása iránti kérelmet a gyártó egy tagállam jóváhagyó hatóságához nyújtja be. A kérelemhez egyrészt egy adatközlő lapot kell csatolni, amelynek a járművek típusjóváhagyása céljára szolgáló mintája a II. mellékletben található, míg a rendszerek, önálló műszaki egységek vagy alkatrészek típusjóváhagyásának céljára szolgáló minta az adott rendszerre, önálló műszaki egységre vagy alkatrészre vonatkozó irányelvhez csatolt mellékletben vagy függelékben található, másrészt az adatközlő lapban említett további dokumentumokat. A jármű, rendszer, önálló műszaki egység vagy alkatrész adott típusára vonatkozó kérelmeket csak egyetlen tagállamban lehet benyújtani.”

7 A 2002/24 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése előírja:

„A tagállam kiadja a típusjóváhagyást a járművek, rendszerek, önálló műszaki egységek vagy alkatrészek valamennyi típusára, ha ezek a következő feltételeknek megfelelnek:

[…]

b) a rendszer, önálló műszaki egység vagy alkatrész teljesíti az arra vonatkozó külön irányelvben foglalt műszaki követelményeket, és megfelel az I. mellékletben foglalt teljes körű listában előírt, gyártó által megadott adatoknak."

8 Ezen irányelv 15. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A tagállamok nem tilthatják meg az ezen irányelvben foglalt rendelkezéseknek megfelelő új járművek kereskedelmi forgalomba hozatalát, értékesítését, forgalomba helyezését vagy használatát. Első nyilvántartásba vétel céljából csak az ennek az irányelvnek megfelelő járművek mutathatók be.

(2) A tagállamok nem tilthatják meg az ezen irányelvben foglalt rendelkezéseknek megfelelő új önálló műszaki egységek vagy alkatrészek forgalomba hozatalát, értékesítését, forgalomba helyezését vagy használatát. Kizárólag az ezen irányelvnek megfelelő önálló műszaki egységek vagy alkatrészek hozhatók forgalomba és értékesíthetők első ízben a tagállamokban való felhasználás céljából.

[…]

(4) Ez az irányelv nincs kihatással a tagállamok azon jogára, hogy – a Szerződésnek megfelelően – meghatározzák azokat a követelményeket, amelyeket a kérdéses járművek használata során szükségeseknek tartanak a felhasználók védelmének biztosításához, feltéve hogy ez nem vonja maga után a járművek módosítását."

9 A 97/24 irányelv (3) preambulumbekezdése értelmében:

„mivel szükség van a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok ezen alkatrészeire és jellemzőire vonatkozó harmonizált előírások megalkotására annak érdekében, hogy a […] 92/61/EGK […] irányelv által érintett típusjóváhagyási és alkatrész-típusjóváhagyási eljárások megvalósuljanak a fent említett járművek minden típusára vonatkozóan”.

10 A 97/24 irányelv melléklete „Szakszerűtlen beavatkozások [helyesen: illetéktelen beavatkozások] elleni intézkedések kétkerekű mopedek [helyesen: segédmotoros kerékpárok] és motorkerékpárok esetében” című 7. fejezetének 1. pontjában a következő meghatározások szerepelnek:

„Fogalommeghatározások

Ennek a fejezetnek az alkalmazásában:

1.1. »szakszerűtlen [helyesen: illetéktelen] beavatkozások elleni intézkedések kétkerekű mopedek [helyesen: segédmotoros kerékpárok] és motorkerékpárok esetében«: egy sor olyan műszaki előírás és követelmény, amelyek célja a lehetőségekhez képest megakadályozni a biztonságot különösen a jármű teljesítményének növelése útján hátrányosan befolyásoló és a környezetet károsító illetéktelen módosításokat;

[…]

1.3.1. A. kategóriájú járművek – mopedek [helyesen: segédmotoros kerékpárok],

[…]

1.4. »illetéktelen módosítás«: olyan módosítás, amelyet ez a fejezet nem enged meg."

11 A 97/24 irányelv 7. fejezetének 2. pontja többek között általános előírásokat tartalmaz az alkatrész-típusjóváhagyással rendelkező járművek esetében a nem azonos alkatrészek felcserélhetőségére nézve. Az említett 7. fejezet 2.1.1. pontjából kitűnik, hogy ez a felcserélhetőség az A. kategóriájú járművek esetében a jármű maximális névleges sebességének 5 km/h-nál nagyobb növekedését nem idézheti elő, és e maximális tervezett sebességet nem szabad túllépni.

12 A 97/24 irányelv 7. fejezetének az A. és B. kategóriájú járművekre vonatkozó különleges előírásokról szóló 3. pontja kimondja:

„E szakasz előírásai nem kötelező jellegűek, hacsak nem szükséges egy előírás vagy több előírás együttes alkalmazása olyan szakszerűtlen [helyesen: illetéktelen] beavatkozás megakadályozására, amely A. kategóriájú járművek esetében a jármű maximális tervezett sebességének 5 km/h-nál nagyobb növekedését [...] eredményezné. Azonban az adott kategóriára vonatkozóan semmilyen esetben sem haladható meg a maximális tervezett sebesség vagy a maximális hasznos teljesítmény."

A nemzeti jog

13 A minden szárazföldi közlekedésben részt vevő járművekkel, azok alkatrészeivel és biztonsági kiegészítőikkel szemben támasztott műszaki követelményekről szóló 1985. június 21-i törvény (a Belgisch Staatsblad 1985. augusztus 13-i száma, 11647. o.) 1. cikkének (5) bekezdése értelmében:

„Tilos a segédmotoros kerékpárok motorteljesítményének és/vagy sebességének növelésére alkalmas felszerelések előállítása, behozatala, eladási céllal való birtoklása, megvételre kínálása, eladása és ingyenes átadása, valamint az ilyen készülékek beszereléséhez való segítségnyújtás vagy tanácsadás."

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra terjesztett kérdés

14 V. W. Lahousse és Lavichy a Lavichy BVBA üzletvezetői, amely kerékpárok és segédmotoros kerékpárok értékesítésével, kölcsönzésével, karbantartásával és javításával foglalkozó üzlet. E tevékenység keretében segédmotoros kerékpárok motorteljesítményének és/vagy sebességének növelésére alkalmas felszereléseket árulnak és építenek be.

15 A vizsgálat lefolytatását, házkutatást és bizonyítékok lefoglalását követően a vádlottakat a Politierechtbank te Sint-Niklaas bűnösnek találta az 1985. június 21-i törvény 1. cikke (5) bekezdésének megsértésében, mivel a motor teljesítményének és/vagy a segédmotoros kerékpárok sebességének növelésére alkalmas alkatrészeket értékesítettek, valamint ehhez szolgáltatásokat nyújtottak.

16 A vádlottak ezen ítélettel szemben a kérdést előterjesztő bírósághoz fellebbeztek.

17 E bíróság lehetséges ellentmondást vélt felfedezni az 1985. június 21-i törvény 1. cikkének (5) bekezdése és a 2002/24 irányelv között – mivel e nemzeti rendelkezés a 2002/24 irányelvvel ellentétben nem írt elő kivételeket hatálya alól –, ezért úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a 2002/24 irányelvet, különösen annak 1. cikke (1) bekezdése [első albekezdésének] d) pontját (amely szerint az irányelv a közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre nem vonatkozik), hogy az lehetővé teszi a tagállamok számára ezen irányelv alkalmazásának kiterjesztését minden szárazföldi közlekedésre (azaz a két- vagy háromkerekű gépjárműveknek a közúton kívüli és/vagy magánterületen való használatára is), anélkül hogy a közúton (verseny) vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre vonatkozó kivételt engedélyeznék?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

Előzetes megjegyzések

A 2002/24 irányelv alkalmazásáról

18 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az derül ki, hogy a vádlottak terhére rótt tények 2002. január 1-je és 2005. december 7-e között valósultak meg.

19 Mivel a 2002/24 irányelvet 2002. március 18-án fogadták el a 92/61 irányelv hatályon kívül helyezése céljából, a vádlottak terhére rótt tények egy részének tekintetében ez utóbbi volt alkalmazandó.

20 Ugyanakkor, és amint az (4) preambulumbekezdéséből is következik, a 2002/24 irányelv egyes közigazgatási előírások értelmezésének tisztázására, valamint a 92/61/EGK irányelvhez csatolt mellékletekben foglalt előírások kiegészítésére szorítkozik.

21 Következésképpen, és amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 28. pontjában, azok a fogalmak, amelyek értelmezését a kérdést előterjesztő bíróság kéri, valamint a típusjóváhagyási eljárásnak az uniós jog által előírt szabályai a két- vagy háromkerekű gépjárművek vonatkozásában változatlanok maradtak.

A 92/61 irányelv és a 2002/24 irányelv által előírt típusjóváhagyási eljárásról

22 Amint az a (3) preambulumbekezdésből is következik, a 92/61 irányelv célja a műszaki jellemzőket rögzítő, a különböző nemzeti előírások helyébe lépő előírások megállapítása a célból, hogy elősegítse a kereskedelmet az Európai Közösségben a két- és háromkerekű gépjárművek tekintetében.

23 Mivel az előírások valamennyi tagállamban azonosak, a 92/61 és a 2002/24 irányelv típusjóváhagyási mechanizmust vezet be, azaz egy olyan eljárást, amely végül lehetővé teszi az egyes tagállamok hatóságai számára, hogy megbizonyosodjanak afelől, hogy azok a járművek, amelyek egy másik tagállamban megkapták a típusjóváhagyást, és amelyeket az előbbi tagállam értékesítésre, forgalomba helyezésre vagy használatra szánnak, megfelelnek ezen előírásoknak.

24 Ezzel, a típusjóváhagyási eljárás által, egy tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, önálló műszaki egység vagy alkatrész adott típusa teljesíti a 92/61 és a 2002/24 irányelvben vagy a külön[ös] irányelvekben meghatározott műszaki követelményeket, valamint eleget tesz a 92/61, illetve a 2002/24 irányelv I. mellékletben meghatározott teljes körű listában előírtak alapján a gyártó által megadott adatok megfelelősége ellenőrzésének.

25 A 92/61 és a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozó járművek gyártójának a feladata, hogy a típusjóváhagyás megadása iránti kérelmet benyújtsák azon tagállam illetékes hatóságaihoz, amelyben valamely járműtípust értékesíteni kíván. E hatóságok pedig ellenőrzik, hogy e járműtípus teljesíti-e a vonatkozó különös irányelvben foglalt műszaki követelményeket.

26 Minden olyan jármű esetében, amelynek tekintetében az illetékes nemzeti hatóság jóváhagyási eljárást végzett, a gyártó típusbizonyítványt állít ki, amelyet minden járműhöz mellékel. Ezt követően a többi tagállam hatóságai, amelyeket a szóban forgó jármű forgalomba hozatalára vagy forgalomba helyezésére irányuló kérelemmel kerestek meg, már csak annak megállapítására szorítkoznak, hogy e jármű megfelel-e a kísérő típusbizonyítványnak. Ugyanezen eljárást kell alkalmazni a különös irányelvekben foglalt műszaki követelményeket illetően a 92/61 és a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozó járművek alkatrészeire és önálló műszaki egységeire is, illetve ha ezeket az e járművekbe történő beépítésre szánták.

27 Az uniós szintű típusjóváhagyási eljárás által tehát a 92/61 és a 2002/24 irányelvben, valamint a különös irányelvekben előírt követelményeknek való megfelelőség különböző tagállamok hatóságai által végrehajtott ellenőrzésének kölcsönös elismerési mechanizmusa került bevezetésre.

28 Következésképpen ez az eljárás lehetővé teszi a két- és háromkerekű gépjárművek, valamint alkatrészeik és önálló műszaki egységeik kereskedelmét a közös piacon,

tekintettel arra, hogy – egyfelől – a valamely típusjóváhagyásnak megfelelően előállított árukat már nem kell ellenőrizni a 92/61 és a 2002/24 irányelvben, valamint a különös irányelvekben előírt követelmények vonatkozásában, másfelől pedig a 92/61 és a 2002/24 irányelv 15. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében, mivel egy új jármű, új önálló műszaki egység vagy egy új alkatrész megfelel ezen irányelveknek vagy a különös irányelveknek, a tagállamok nem korlátozhatják ezek forgalomba hozatalát, értékesítését, forgalomba helyezését vagy használatát a 92/61 irányelv 15. cikke (5) bekezdésének és a 2002/24 irányelv 15. cikke (4) bekezdésének tiszteletben tartása mellett.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

29 Kérdésében a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 92/61 és a 2002/24 irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy az ezen irányelvekben az ezek hatályába tartozó járművek, alkatrészek és önálló műszaki egységek tekintetében előírt típusjóváhagyási eljárást ki lehet-e terjeszteni az ezen irányelvek alkalmazási körébe nem tartozó, azaz közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre?

30 Először is arra kell emlékeztetni, hogy a 92/61 és a 2002/24 irányelv 1. cikkének (1) pontjából az következik, hogy ezen irányelv minden motorkerékpárra és segédmotoros kerékpárra vonatkozik – függetlenül attól, hogy az ikerkerekes vagy másfajta kivitelű –, továbbá az ilyen járművek alkatrészeire és önálló műszaki egységeire is. E tekintetben ezen cikk (2) bekezdése értelmében a segédmotoros kerékpárok két- vagy háromkerekű járművek, olyan belsőégésű motorral, amelynek hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm^3-nél, vagy olyan elektromos motorral, amelynek folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítménye nem több 4 kW-nál.

31 A 92/61 irányelv 1. cikke (1) bekezdése második albekezdésének negyedik francia bekezdéséből és a 2002/24 irányelv 1. cikke (1) bekezdése második albekezdésének d) pontjából az következik, hogy e rendelkezéseket nem kell alkalmazni a közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre.

32 Amint azt az Európai Közösségek Bizottsága is hangsúlyozta írásbeli észrevételeiben, e járművek tekintetében úgy ítélték meg, hogy nem szükséges, illetve aránytalan lenne az Unió szintjén harmonizált különös rendelkezések előírása.

33 Meg kell ugyanis állapítani, hogy e járműtípus a 92/61 és a 2002/24 irányelvek hatálya alá tartozókhoz viszonyítva eltérő szükségleteknek felel meg, mivel ezeket nem közúti közlekedésre szánták. Ily módon e járművekre nem vonatkoznak a közúti közlekedés biztonságának ilyen kötelező szabályai, másrészt pedig gyártásuk számszerűen korlátozottabb, mint a közúti közlekedésekre szánt segédmotoros kerékpároké, ami a típusjóváhagyási mechanizmus relevanciáját csökkenti.

34 Ebből következik, hogy kevésbé a jármű rendeltetése az, amely meghatározza annak lehetőségét, hogy valamely járműre a 92/61 és a 2002/24 irányelvekben előírt uniós szintű típusjóváhagyási mechanizmus vonatkozzon, mint inkább az, hogy e jármű képes-e teljesíteni az ezen irányelvek által előírt műszaki követelményeket.

35 Következésképpen, és az alapeljárás körülményeit illetően, két eset lehetséges: a vádlottaknál lefoglalt felszerelés uniós szintű jóváhagyás tárgyát alkotta, tehát részesül a 92/61 és a 2002/24 irányelv által rögzített mechanizmusból eredő könnyítésekből az értékesítését, a forgalomba helyezését vagy a használatát illetően, illetve ezen felszerelés nem alkotta tárgyát ilyen jóváhagyásnak, ily módon kereskedelmi forgalomba

hozatala, értékesítése, forgalomba helyezése vagy használata a jellegénél fogva nem a hivatkozott irányelvek, hanem a nemzeti jog hatálya alá tartozik.

36 E tekintetben először is hangsúlyozni kell, hogy sem az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban, sem a Bíróság elé terjesztett észrevételekben nem került feltüntetésre, hogy a vádlottaknál lefoglalt felszerelés, amelynek értékesítéséért és beszereléséért büntetőeljárást indítottak ellenük, tárgyát alkotta-e a 92/61 és a 2002/24 irányelv szerinti jóváhagyási eljárásnak. E határozatból csak az derül ki, hogy ezt az anyagot segédmotoros kerékpárokba építik be, hogy megnöveljék azok sebességét és/vagy motorjuk teljesítményét a célból, hogy belőlük sportversenyeken való részvételre szánt járműveket készítsenek.

37 E tekintetben, hogy a kérdést előterjesztő bíróságnak hasznos választ lehessen adni, ki kell emelni, hogy először is a 2002/24 irányelv I. mellékletében felsorolt különös irányelvek között szerepelő 97/24 irányelv mellékletében rögzítette a – többek között – a kétkerekű segédmotoros kerékpárokon végzett illetéktelen beavatkozások elleni intézkedéseket. Tilos többek között a segédmotoros kerékpárnál nagyobb teljesítményű járművekhez szánt alkatrészek beépítése segédmotoros kerékpárba, mivel ez a sebesség több, mint 5 km/h-val történő túllépését eredményezi. Továbbá semmilyen esetben sem haladható meg a maximális tervezett sebesség vagy a maximális hasznos teljesítmény.

38 Következésképpen, egyrészt ezek a műszaki előírások szükségszerűen akadályát képezik az olyan alkatrészek vagy önálló műszaki egységek uniós szintű jóváhagyásának a 92/61 és a 2002/24 irányelv értelmében, amelyek a sebesség több, mint 5 km/h-val történő túllépését eredményezik, illetve lehetővé teszik a maximális tervezett sebességnek vagy a motor maximális hasznos teljesítményének meghaladását.

39 Másrészt emlékeztetni kell arra, hogy ahhoz, hogy valamely alkatrészre vagy önálló műszaki egységre a 92/61 és a 2002/24 irányelvben előírt jóváhagyási mechanizmus vonatkozzon, az kell, hogy ezek az ezen irányelvek hatálya alá tartozó járműhöz tartozzanak – azaz elsősorban egy olyan kétkerekű járműhöz, amelynek belsőégésű motorok esetében a hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm^3-nél, vagy elektromos motor esetében a folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítménye nem több 4 kW-nál –, illetve ilyen járműbe történő beépítésre legyenek szánva.

40 Következésképpen, az uniós jog jelenlegi állására tekintettel, nem vonatkozhat az uniós szintű jóváhagyási mechanizmus egy olyan alkatrészre vagy önálló műszaki egységre, amelynek célja egy segédmotoros kerékpár műszaki jellemzőinek megváltoztatása oly módon, hogy ez ne feleljen meg többé a 92/61 és a 2002/24 irányelvben foglalt meghatározásnak, különösen teljesítményét illetően.

41 Másodsorban, mivel az alapeljárásban lefoglalt alkatrészekre nem vonatkozott a 92/61 és a 2002/24 irányelvben előírt uniós szintű jóváhagyási mechanizmus, emlékeztetni kell arra, hogy ezek kereskedelmi forgalomba hozatala, értékesítése és használata a nemzeti jog hatályába tartozik.

42 Tekintettel erre – és amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 82. és 83. pontjában –, főszabály szerint semmi nem akadályozza azt, hogy valamely tagállam a 92/61 és a 2002/24 irányelvben előírt uniós szintű jóváhagyási mechanizmust analóg módon alkalmazza, és lehetővé tegye egy másik tagállamban külön jóváhagyás tárgyát alkotó alkatrészek vagy önálló műszaki egységek forgalomba hozatalát a nemzeti piacon, amennyiben ezekre nem vonatkozik az uniós szintű jóváhagyási mechanizmus.

43 Mindamellett ebben az esetben a tagállam feladata, hogy jogalkotói hatáskörének gyakorlása során tiszteletben tartsa az uniós jogot, különösen az EUMSZ 34. cikket és az EUMSZ 36. cikket.

44 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a segédmotoros kerékpárok teljesítményének és/vagy sebességének növelését lehetővé tévő felszerelések értékesítésének vagy használatának az alapügyben szereplőhöz hasonló általános tilalma alkalmas az áruk szabad mozgásának korlátozására (lásd analógia útján a C-110/05. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. február 10-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-519. o.] 58. pontját). Az ilyen korlátozást tiltja az EUMSZ 34. cikk, amennyiben az nem igazolható az EUMSZ 36. cikkben felsorolt közérdeken alapuló indokok valamelyikével vagy feltétlenül érvényesítendő követelményekkel.

45 Amennyiben a szóban forgó nemzeti rendelkezést különösen a közúti közlekedés biztonsága biztosításának célkitűzése igazolhatja is, még az is szükséges, hogy az ilyen intézkedés alkalmas legyen az általa elérni kívánt cél megvalósítására, és ne haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket (a fent hivatkozott Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 59. pontja).

46 A jelen ügyben a közúton közlekedő segédmotoros kerékpárok teljesítményének és/vagy sebességének növelését lehetővé tévő felszerelések értékesítésének és használatának általános tilalma szükségszerűen azzal a hatással jár, hogy megakadályozza például a közúti közlekedésen kívüli, sportcélokra történő alkalmazást. Következésképpen elsősorban arra a kérdésre kell választ adni, hogy nem létezik-e az általános tilalomnál kevésbé korlátozó intézkedés, amely hasonlóan hatékony módon teszi lehetővé a közúti közlekedés biztonságának biztosítását.

47 Mivel a Bíróság e tekintetben semmiféle információval nem rendelkezik, a nemzeti bíróság feladata ezen ellenőrzések elvégzése.

48 Következésképpen az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 92/61 és a 2002/24 irányelv rendelkezéseit úgy kell értelmezni, hogy amennyiben valamely járműre, alkatrészre vagy önálló műszaki egységre nem vonatkozik az ezen irányelvekben előírt jóváhagyási eljárás, különösen azon okból, hogy az nem tartozik az

irányelvek hatálya alá, ez utóbbiak rendelkezéseivel nem ellentétes, ha a szóban forgó jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység tekintetében valamely tagállam nemzeti joga keretében a más tagállamokban végzett ellenőrzések elismerésének mechanizmusával analóg mechanizmust ír elő. Mindenesetre e szabályozásnak tiszteletben kell tartania az uniós jogot, különösen az EUMSZ 34 cikket és az EUMSZ 36. cikket.

A költségekről

49 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

A motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek] típusjóváhagyásáról szóló, 1992. június 30-i 92/61/EGK tanácsi irányelv, illetve a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek] típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezéseit úgy kell értelmezni, hogy amennyiben valamely járműre, alkatrészre vagy önálló műszaki egységre nem vonatkozik az ezen irányelvekben előírt jóváhagyási eljárás, különösen azon okból, hogy ezek nem tartoznak az irányelvek hatálya alá, ez utóbbiak rendelkezéseivel nem ellentétes, ha a szóban forgó jármű, alkatrész vagy önálló

műszaki egység tekintetében valamely tagállam nemzeti joga keretében a más tagállamokban végzett ellenőrzések elismerésének mechanizmusával analóg mechanizmust ír elő. Mindenesetre e szabályozásnak tiszteletben kell tartania az uniós jogot, különösen az EUMSZ 34 cikket és az EUMSZ 36. cikket.

Aláírások