WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 18 listopada 2010 r.*

W sprawie C-142/09

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgia) postanowieniem z dnia 18 marca 2009 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 22 kwietnia 2009 r., w postępowaniu karnym przeciwko

Vincentowi Willy'emu Lahousse'owi,

Lavichy BVBA,

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: A. Tizzano, prezes izby, A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (sprawozdawca) i M. Berger, sędziowie,

* Język postępowania: niderlandzki.

rzecznik generalny: N. Jääskinen,
sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu V.W. Lahousse'a oraz Lavichy BVBA przez E. De Riddera, advocaat,

— w imieniu rządu belgijskiego przez M. Jacobs oraz L. Van den Broeck, działające w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez H. Walker, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez H. van Vlieta oraz G. Wilmsa, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 16 września 2010 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.U. L 124, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach postępowania karnego wszczętego przeciwko V.W. Lahousse'owi oraz Lavichy BVBA (zwanym dalej „oskarżonymi"), podejrzanym o sprzedaż i montaż sprzętu oraz doradzanie klientom w kwestii zwiększenia osiągów motorowerów.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Dyrektywa 2002/24 wprowadza procedurę homologacji dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych na poziomie Unii Europejskiej. Tym samym uchyla ona dyrektywę Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 225, s. 72), zachowując jednak większość jej przepisów.

4 Artykuł 1 dyrektywy 2002/24 określa jej zakres stosowania w następujący sposób:

„1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wszystkich dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, z kołami podwójnymi lub innymi, przeznaczonych do poruszania się po drogach oraz do części lub oddzielnych zespołów takich pojazdów.

Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do następujących pojazdów:

[…]

d) pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi;

[…]

ani do ich części lub zespołów, chyba że są one przeznaczone do stosowania w pojazdach objętych niniejszą dyrektywą.

[…]

2. Pojazdy, o których mowa w ust. 1, dzieli się dalej na:

a) motorowery, to jest pojazdy dwukołowe […] lub pojazdy trzykołowe […] o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nie większej niż 45 km/h i mające:

i) w przypadku pojazdu dwukołowego [silnik, którego]:

— pojemność skokowa nie przekracza 50 cm3 w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub

— w przypadku silnika elektrycznego – maksymalna ciągła moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW;

ii) w przypadku pojazdu trzykołowego [silnik, którego]:

— pojemność skokowa nie przekracza 50 cm3 w przypadku silnika z zapłonem iskrowym (dodatni) lub

— w przypadku innych silników ze spalaniem zewnętrznym – maksymalna użyteczna moc wyjściowa nie przekracza 4 kW, lub

— w przypadku silnika elektrycznego – maksymalna ciągła moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW;

[…]”.

5 Na podstawie art. 2 pkt 7 dyrektywy 2002/24 „homologacja typu” oznacza procedurę, zgodnie z którą państwo członkowskie zaświadcza, że dany typ pojazdu, układ, oddzielny zespół lub część spełnia wymagania techniczne określone w niniejszej dyrektywie lub odrębnych dyrektywach oraz badania poprawności danych producenta przewidziane w liście podanej w załączniku I do owej dyrektywy. W tym zakresie w odniesieniu do niektórych właściwości technicznych części i oddzielnych zespołów ów załącznik I odsyła do wskazanych dyrektyw, a w szczególności do dyrektywy 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych (Dz.U. L 226, s. 1).

6 Artykuł 3 dyrektywy 2002/24 ma następujące brzmienie:

„Wnioski o homologację typu producent składa do organu zatwierdzającego państwa członkowskiego. Do wniosku należy dołączyć kartę informacyjną, której wzór w przypadku homologacji typu pojazdów jest określony w załączniku II, a w przypadku homologacji typu układów, oddzielnych zespołów lub części znajduje się w załączniku lub dodatku do dyrektywy dotyczącej odpowiedniego układu, oddzielnego zespołu lub części, a także inne dokumenty wymienione w karcie informacyjnej. Wnioski dla danego typu pojazdu, układu, oddzielnego zespołu lub części można składać tylko w jednym państwie członkowskim”.

7 Artykuł 4 ust. 1 dyrektywy 2002/24 wskazuje:

„Państwo członkowskie dokonuje homologacji pojazdów wszystkich typów, układów, oddzielnych zespołów lub części, jeśli spełnione zostaną następujące warunki:

[…]

b) układ, oddzielny zespół lub część spełnia wymogi techniczne odpowiedniej odrębnej dyrektywy i jest według opisu producenta zgodna z danymi w przewidzianymi w liście przedstawionej w załączniku I".

8 Artykuł 15 owej dyrektywy stanowi:

„1. Państwa członkowskie nie zabraniają wprowadzania na rynek, sprzedaży, dopuszczania do ruchu lub używania nowych pojazdów zgodnych z niniejszą dyrektywą. Jedynie pojazdy zgodne z niniejszą dyrektywą można zgłaszać do pierwszej rejestracji.

2. Państwa członkowskie nie zabraniają wprowadzania na rynek, sprzedaży lub używania nowych oddzielnych zespołów lub nowych części zgodnych z niniejszą dyrektywą. Jedynie oddzielne zespoły lub części zgodne z niniejszą dyrektywą mogą być wprowadzane na rynek i sprzedawane po raz pierwszy do użytku w państwach członkowskich.

[…]

4. Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na prawo państw członkowskich do ustanawiania – zgodnie z traktatem – wymogów, które uznają one za konieczne do zapewnienia ochrony użytkowników w okresie używania odpowiednich pojazdów, pod warunkiem że nie pociąga to za sobą wprowadzania zmian w pojazdach".

9 Zgodnie z motywem 3 dyrektywy 97/24:

„Sporządzenie zharmonizowanych przepisów dotyczących części oraz właściwości dwukołowych i trójkołowych pojazdów silnikowych jest niezbędne, aby umożliwić w odniesieniu do tych pojazdów wdrażanie postępowań w sprawie wydawania homologacji typu oraz homologacji typu części objętych dyrektywą […] 92/61 […]".

10 Rozdział 7 załącznika do dyrektywy 97/24, zatytułowany „Środki zapobiegające nieuprawnionym ingerencjom w dwukołowe motorowery i motocykle", w pkt 1 zawiera następujące definicje:

„1. Do celów niniejszego rozdziału:

1.1. »Środki zapobiegające nieuprawnionym ingerencjom w dwukołowe motorowery i motocykle« oznacza[ją] wszelkie techniczne wymagania i specyfikacje, których celem jest zapobieganie w możliwie dalekim stopniu nieuprawnionym modyfikacjom, które zwłaszcza w wyniku zwiększenia osiągów pojazdu mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne.

[…]

1.3.1. Pojazdy kategorii A – motorowery

[…]

1.4. »Nieuprawnione modyfikacje« oznacza[ją] modyfikacje, które nie są zezwolone niniejszym rozdziałem;

[…]”.

11 Punkt 2 rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24 obejmuje między innymi przepisy ogólne dotyczące wymienności nieidentycznych części pomiędzy pojazdami posiadającymi homologację. Z pkt 2.1.1 omawianego rozdziału 7 wynika, że wymienność części nie może skutkować zwiększeniem konstrukcyjnej prędkości maksymalnej w przypadku pojazdu klasy A o więcej niż 5 km/godz. oraz że ta konstrukcyjna prędkość maksymalna nie może być w żadnym przypadku przekroczona.

12 Punkt 3 rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24, odnoszący się do wymagań szczególnych dotyczących pojazdów kategorii A i B, przewiduje, co następuje:

„Wymagania niniejszego podpunktu są obowiązkowe, chyba że jedno lub kilka z tych wymagań jest niezbędne do zapobieżenia [temu], aby poprzez nieuprawnione modyfikacje zwiększana była maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdów kategorii A o więcej niż 5 km/godz […]. Konstrukcyjna prędkość maksymalna i maksymalna moc netto silnika określonej kategorii nie mogą być w żadnym przypadku przekraczane.

[…]”.

Prawo krajowe

13 Artykuł 1 ust. 5 ustawy z dnia 21 czerwca 1985 r. w sprawie wymogów technicznych, jakim powinny odpowiadać wszystkie pojazdy transportu lądowego, ich części, jak również akcesoria bezpieczeństwa (*Belgisch Staatsblad* z dnia 13 sierpnia 1985 r., s. 11647) stanowi, że:

„Wytwarzanie, przywóz, posiadanie dla celów sprzedaży, oferta sprzedaży, sprzedaż lub nieodpłatna dystrybucja sprzętu przeznaczonego do zwiększenia mocy silnika lub prędkości motorowerów są zabronione, tak jak i oferta usług lub dostarczanie wskazówek na temat montażu tego sprzętu".

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

14 V.W. Lahousse i Lavichy są członkami zarządu spółki Lavichy BVBA, sklepu zajmującego się sprzedażą, wynajmem, konserwacją i naprawą wszelkich rowerów i motorowerów. W tym sklepie jest sprzedawany i montowany sprzęt pozwalający na zwiększenie mocy silnika lub prędkości motorowerów.

15 W następstwie dochodzenia, przeszukania i zatrzymania dowodów oskarżenia, oskarżeni zostali uznani przez Politierechtbank te Sint-Niklaas za winnych naruszenia art. 1 ust. 5 ustawy z dnia 21 czerwca 1985 r. z tytułu sprzedaży sprzętu przeznaczonego do zwiększenia mocy silnika lub prędkości motorowerów oraz oferowania usług w tym zakresie.

16 Oskarżeni wnieśli odwołanie od tego wyroku do sądu krajowego.

17 Sąd ten uznał, że istnieje potencjalna sprzeczność pomiędzy art. 1 ust. 5 ustawy z dnia 21 czerwca 1985 r. a dyrektywą 2002/24, ponieważ przywołany przepis krajowy nie zna wyjątku od zakresu swego stosowania, niezgodnie z dyrektywą 2002/24. W tych okolicznościach Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:

„Czy wykładni dyrektywy 2002/24, a konkretnie art. 1 ust. 1 [akapit drugi] lit. d), zgodnie z którym dyrektywa nie stosuje się do pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi należy dokonywać w ten sposób, że zezwala ona państwom członkowskim na poszerzenie jej zakresu stosowania, a zatem obowiązywania w ramach wszelkiego ruchu lądowego (czyli do używania dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych również poza drogami publicznymi i na terenie prywatnym), nie przyznając odstępstwa w zakresie pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach (wyścigach) i poza nimi?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

Uwagi wstępne

W przedmiocie stosowania dyrektywy 2002/24

18 Z postanowienia odsyłającego wynika, że czyny zarzucane oskarżonym miały miejsce w okresie między 1 stycznia 2002 r. a 7 grudnia 2005 r.

19 Ponieważ dyrektywa 2002/24 została przyjęta w dniu 18 marca 2002 r. w celu uchylenia dyrektywy 92/61, ta ostatnia miała zastosowanie do części czynów zarzucanych oskarżonym.

20 Jednakże – jak wynika z jej motywu 4 – dyrektywa 2002/24 ogranicza się do wyjaśnienia niektórych instrukcji administracyjnych i uzupełnienia norm określonych w załącznikach do dyrektywy 92/61.

21 Zatem, jak stwierdził rzecznik generalny w pkt 28 swojej opinii, pojęcia, o których wykładnię wnosi sąd krajowy oraz rodzaje postępowania homologacyjnego przewidziane przez prawo Unii w zakresie dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, pozostały niezmienione.

W przedmiocie procedury homologacji typu przewidzianej przez dyrektywy 92/61 i 2002/24

22 Jak wynika z jej motywu trzeciego, dyrektywa 92/61 ma na celu ustanowienie wymogów określających właściwości techniczne poprzez zastąpienie różnych norm krajowych w celu ułatwienia wewnętrznej wymiany we Wspólnocie Europejskiej w odniesieniu do dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych.

23 Ponieważ normy są wspólne dla wszystkich państw członkowskich, dyrektywy 92/61 i 2002/24 wprowadzają mechanizm homologacji typu, to jest procedurę, która ostatecznie pozwala organom każdego państwa członkowskiego upewnić się, że pojazdy podlegające homologacji w innym państwie członkowskim i przeznaczone do sprzedaży, dopuszczania do ruchu lub używania na jego terytorium spełniają te normy.

24 W ten sposób poprzez procedurę homologacji typu państwo członkowskie zaświadcza, że dany typ pojazdu, układ, oddzielny zespół lub część spełnia również wymagania techniczne określone w dyrektywach 92/61 i 2002/24 lub odrębnych dyrektywach oraz badania poprawności danych producenta, przewidziane w liście podanej w załączniku I odpowiednio do dyrektyw 92/61 i 2002/24.

25 Producent pojazdu mogącego podlegać dyrektywom 92/61 i 2002/24 jest zobowiązany do złożenia wniosku o homologację do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym zamierza on wprowadzić do sprzedaży dany typ pojazdu. Organy te kontrolują zatem, czy ten typ pojazdu spełnia wymogi techniczne określone w odpowiednich dyrektywach.

26 Dla każdego pojazdu, dla którego właściwe organy krajowe przystąpiły do homologacji, producent przygotowuje świadectwo zgodności, które jest przyznawane dla każdego pojazdu. Następnie organy innych państw członkowskich, do których złożono wniosek o wprowadzenie na rynek lub dopuszczenie do ruchu tego pojazdu, ograniczają się w tej sytuacji do stwierdzenia, że odpowiada on przyznanemu świadectwu zgodności. Identyczna procedura ma zastosowanie do części i oddzielnych zespołów pojazdów objętych dyrektywami 92/61 i 2002/24 lub przeznaczonych do stosowania w takich pojazdach w zakresie wymogów technicznych przewidzianych w odrębnych dyrektywach.

27 Poprzez procedurę homologacji typu na poziomie Unii został więc ustanowiony mechanizm wzajemnego uznawania kontroli zgodności z wymogami przewidzianymi przez dyrektywy 92/61 i 2002/24 oraz przez odrębne dyrektywy, przeprowadzanych przez organy zatwierdzające różnych państw członkowskich.

28 W konsekwencji procedura taka umożliwia ułatwienie obrotu na wspólnym rynku dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych oraz ich oddzielnych zespołów

i części, ponieważ z jednej strony towary produkowane zgodnie z zatwierdzonym typem nie podlegają już kontroli w świetle wymogów technicznych przewidzianych w dyrektywach 92/61 i 2002/24 i w odrębnych dyrektywach, a z drugiej strony zgodnie z art. 15 ust. 1 i 2 dyrektyw 92/61 i 2002/24, skoro nowy pojazd, zespół lub część są zgodne z tymi dyrektywami lub z odrębnymi dyrektywami, państwa członkowskie nie mogą ograniczać ich wprowadzania na rynek, sprzedaży, dopuszczania do ruchu lub używania, z zastrzeżeniem art. 15 ust. 5 dyrektywy 92/61 oraz art. 15 ust. 4 dyrektywy 2002/24.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

29 Poprzez swoje pytanie prejudycjalne sąd krajowy zasadniczo dąży do ustalenia, czy dyrektywy 92/61 i 2002/24 należy interpretować w ten sposób, że państwo członkowskie może rozszerzyć procedurę homologacji typu ustanowioną przez rzeczone dyrektywy dla wchodzących w ich zakres pojazdów, części i oddzielnych zespołów na pojazdy niewchodzące w zakres jej stosowania, to jest pojazdy przeznaczone do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi.

30 Po pierwsze, należy przypomnieć, że z art. 1 ust. 1 dyrektyw 92/61 i 2002/24 wynika, iż znajdują one zastosowanie do wszystkich dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, z kołami podwójnymi lub innymi, przeznaczonych do poruszania się po drogach, to jest w szczególności motorowerów, oraz do ich części lub oddzielnych zespołów. W tym względzie na podstawie ust. 2 tego artykułu pod pojęciem motoroweru zasadniczo rozumie się pojazdy dwukołowe lub pojazdy trzykołowe wyposażone w silnik ze spalaniem wewnętrznym o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm^3 lub wyposażone w silnik elektryczny, którego maksymalna ciągła moc znamionowa jest niewiększa niż 4 kW.

31 Z art. 1 ust. 1 akapit drugi tiret czwarte dyrektywy 92/61 i art. 1 ust. 1 akapit drugi lit. d) dyrektywy 2002/24 wynika, że nie mają one zastosowania do pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi ani do ich części lub zespołów.

32 Jak podkreśliła Komisja Wspólnot Europejskich w swoich uwagach na piśmie, dla tych pojazdów nie uznano za konieczne lub uznano za nieproporcjonalne ustanowienie specyfikacji zharmonizowanych na poziomie Unii.

33 Należy zatem stwierdzić, że ten typ pojazdów odpowiada potrzebom różnym od tych objętych dyrektywami 92/61 i 2002/24, ponieważ nie jest on przeznaczony do poruszania się po drogach publicznych. Po pierwsze, pojazdy te nie podlegają równie wiążącym normom w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego, a po drugie, ich produkcja musi być bardziej ograniczona ilościowo niż produkcja motorowerów przeznaczonych do poruszania się po drogach publicznych, co czyni mało znaczącym mechanizm homologacji typu.

34 Wynika z tego, że przeznaczenie pojazdu określa możliwość korzystania przez niego z mechanizmu homologacji na poziomie Unii ustanowionego przez dyrektywy 92/61 i 2002/24 w mniejszym stopniu niż jego zdolność spełnienia wymogów technicznych nałożonych przez owe dyrektywy.

35 Zatem w odniesieniu do okoliczności sprawy przed sądem krajowym mogą mieć miejsce dwa wypadki: albo sprzęt zajęty u oskarżonych podlega homologacji na poziomie Unii, a więc korzysta z ułatwień wynikających z mechanizmu uregulowanego przez dyrektywy 92/61 i 2002/24 w odniesieniu do wprowadzania go do sprzedaży, dopuszczania do ruchu i używania, albo sprzęt ten nie podlega takiej homologacji,

tak że wprowadzanie go na rynek, sprzedaż, dopuszczanie do ruchu lub używanie z natury nie wchodzą w zakres tych dyrektyw, lecz prawa krajowego.

36 W tym względzie należy przede wszystkim podkreślić, że ani w postanowieniu odsyłającym, ani w uwagach przedstawionych Trybunałowi nie wskazano, w jakim zakresie sprzęt zajęty u oskarżonych, za którego sprzedaż i montaż są oni ścigani, skorzystał z procedury homologacji na podstawie dyrektyw 92/61 i 2002/24. Z samego tego postanowienia wynika, że sprzęt ten jest przeznaczony do montowania w motorowerach i że ma on na celu zwiększenie ich prędkości lub mocy silnika w celu przekształcenia ich w pojazdy przeznaczone do używania w zawodach sportowych.

37 W tych okolicznościach w celu udzielenia użytecznej odpowiedzi sądowi krajowemu po pierwsze należy podkreślić, że wśród odrębnych dyrektyw wymienionych w załączniku I do dyrektywy 2002/24, dyrektywa 97/24 w swoim załączniku określiła środki zapobiegające nieuprawnionym ingerencjom zwłaszcza w dwukołowe motorowery. W szczególności zakazuje się tam montowania w motorowerze części przeznaczonych dla pojazdów o mocy większej niż moc motoroweru w ten sposób, że w rezultacie jego prędkość zwiększyłaby się o więcej niż 5 km/godz. Ponadto konstrukcyjna prędkość maksymalna albo maksymalna moc netto silnika w żadnym przypadku nie mogą być przekroczone.

38 Zatem z jednej strony owe wymogi techniczne muszą stanowić przeszkodę dla homologacji na poziomie Unii, w rozumieniu dyrektyw 92/61 i 2002/24, części lub zespołów technicznych, które skutkują zwiększeniem prędkości motoroweru o więcej niż 5 km/godz. lub umożliwiają przekroczenie konstrukcyjnej prędkości maksymalnej albo maksymalnej mocy netto silnika.

39 Z drugiej strony należy przypomnieć, że aby część lub oddzielny zespół mogły korzystać z mechanizmu homologacji przewidzianego przez dyrektywy 92/61 i 2002/24, powinny one dotyczyć pojazdu, do jakiego mają zastosowanie owe dyrektywy, tj. w szczególności pojazdu dwukołowego, którego pojemność skokowa silnika nie przekracza 50 cm^3 w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub maksymalna ciągła moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW w przypadku silnika elektrycznego, lub też być przeznaczone do stosowania w takim pojeździe.

40 Zatem w świetle obecnego stanu prawa Unii nie może korzystać z mechanizmu homologacji na poziomie Unii część lub oddzielny zespół, których celem jest modyfikacja właściwości technicznych motoroweru w taki sposób, że nie będzie on już odpowiadał definicji nadanej mu przez dyrektywy 92/61 i 2002/24, w szczególności w odniesieniu do jego mocy.

41 Po drugie, jako że części skonfiskowane w sprawie przed sądem krajowym nie korzystają z mechanizmu homologacji na poziomie Unii przewidzianego przez dyrektywy 92/61 i 2002/24, należy przypomnieć, że ich wprowadzenie na rynek, sprzedaż i używanie należą do zakresu prawa krajowego.

42 Zatem, jak stwierdził rzecznik generalny w pkt 82 i 83 swojej opinii, zasadniczo nic nie stoi na przeszkodzie temu, aby państwo członkowskie w sposób analogiczny stosowało mechanizm homologacji na poziomie Unii, tak jak przewidują to dyrektywy 92/61 i 2002/24, i pozwalało na wprowadzenie na jego rynek krajowy pojazdów, części lub oddzielnych zespołów będących przedmiotem oddzielnej homologacji w innym państwie członkowskim, o ile te ostatnie nie korzystają już z mechanizmu homologacji na poziomie Unii.

43 Jednakże w tym wypadku do państwa członkowskiego należy, przy wykonywaniu jego kompetencji ustawodawczych, poszanowanie prawa Unii, a w szczególności art. 34 TFUE i 36 TFUE.

44 W niniejszej sprawie należy stwierdzić, że ogólny zakaz sprzedaży lub używania sprzętu umożliwiającego zwiększenie mocy lub prędkości motorowerów, taki jak w sprawie przed sądem krajowym, może utrudniać swobodny przepływ tych towarów (zob. analogicznie wyrok z dnia 10 lutego 2009 r. w sprawie C-110/05 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-519, pkt 58). Takie utrudnienie jest zakazane przez art. 34 TFUE, jeżeli nie może być uzasadnione jednym ze względów interesu ogólnego wymienionych w art. 36 TFUE lub nadrzędnymi wymogami.

45 Wprawdzie przepis krajowy będący przedmiotem sprawy przed sądem krajowym może znaleźć uzasadnienie, w szczególności w celu zagwarantowania bezpieczeństwa drogowego, jednak przepis taki musi być odpowiedni dla zapewnienia realizacji założonego celu i nie wykraczać poza to, co niezbędne do jego osiągnięcia (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Włochom, pkt 59).

46 W niniejszej sprawie ogólny zakaz sprzedaży i używania sprzętu pozwalającego na zwiększenie mocy lub prędkości motorowerów poruszających się po drogach publicznych musi skutkować utrudnieniem ich wykorzystywania zwłaszcza do celów sportowych poza ruchem publicznym. Należy zatem zastanowić się w szczególności nad istnieniem środka mniej ograniczającego niż ogólny zakaz, umożliwiającego zagwarantowanie bezpieczeństwa drogowego w sposób równie skuteczny.

47 Ponieważ jednak Trybunał nie posiada żadnych informacji w tym względzie, do sądu krajowego należy przeprowadzenie tej analizy.

48 W konsekwencji na zadane pytanie należy odpowiedzieć, iż przepisy dyrektyw 92/61 i 2002/24 należy interpretować w ten sposób, że jeżeli pojazd lub dotyczące go część lub oddzielny zespół nie korzystają z wprowadzanej przez rzeczone dyrektywy procedury homologacji typu, w szczególności z tego powodu, iż nie wchodzą one w zakres

stosowania wskazanych dyrektyw, ich przepisy nie sprzeciwiają się temu, aby dla owego pojazdu, części lub oddzielnego zespołu państwo członkowskie w ramach swojego prawa krajowego ustanowiło analogiczny mechanizm uznawania kontroli przeprowadzanych przez inne państwa członkowskie. W każdym wypadku przepis taki powinien respektować prawo Unii, w szczególności art. 34 TFUE i 36 TFUE.

W przedmiocie kosztów

49 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

Dyrektywę Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych oraz dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG należy interpretować w ten sposób, że jeżeli pojazd lub dotyczące go część lub oddzielny zespół nie korzystają z wprowadzanej przez rzeczone dyrektywy procedury homologacji typu, w szczególności z tego powodu, iż nie wchodzą one w zakres stosowania wskazanych dyrektyw, ich przepisy nie sprzeciwiają się temu, aby dla owego pojazdu, części lub oddzielnego zespołu

państwo członkowskie w ramach swojego prawa krajowego ustanowiło analogiczny mechanizm uznawania kontroli przeprowadzanych przez inne państwa członkowskie. W każdym wypadku przepis taki powinien respektować prawo Unii, w szczególności art. 34 TFUE i 36 TFUE.

Podpisy