ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 18. novembra 2010 *

Vo veci C-142/09,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgicko) z 18. marca 2009 a doručený Súdnemu dvoru 22. apríla 2009, ktorý súvisí s trestným konaním proti:

Vincentovi Willymu Lahousseovi,

Lavichy BVBA,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory A. Tizzano, sudcovia A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (spravodajca) a M. Berger,

* Jazyk konania: holandčina.

generálny advokát: N. Jääskinen,
tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— V. W. Lahousse a Lavichy BVBA, v zastúpení: E. De Ridder, advocaat,

— belgická vláda, v zastúpení: M. Jacobs a L. Van den Broeck, splnomocnené zástupkyne,

— vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: H. Walker, splnomocnená zástupkyňa,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: H. van Vliet a G. Wilms, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 16. septembra 2010,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Ú. v. ES L 124, s. 1; Mim. vyd. 13/029, s. 399).

2 Tento návrh bol podaný v rámci trestného konania vedeného proti Vincentovi Willymu Lahousseovi a spoločnosti Lavichy BVBA (ďalej len „obžalovaní“) podozrivým z predaja a montovania zariadení a poskytovania rád zákazníkom týkajúcich sa zvyšovania výkonnosti mopedov.

Právny rámec

Právo Únie

3 Smernica 2002/24 zavádza postup pre typové schválenie dvojkolesových alebo trojkolesových motorových vozidiel na úrovni Európskej únie. Zavedením tohto postupu uvedená smernica zrušila smernicu 92/61/EHS Rady z 30. júna 1992 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 225, s. 72) pričom väčšina jej ustanovení zostala zachovaná.

4 Článok 1 smernice 2002/24 vymedzuje jej pôsobnosť takto:

„1. Táto smernica platí pre všetky dvojkolesové alebo trojkolesové motorové vozidlá, so zdvojenými kolesami alebo iné, určené k premávke na ceste a pre komponenty alebo samostatné technické jednotky takých vozidiel.

Táto smernica neplatí pre nasledovné vozidlá:

…

d) vozidlá určené k používaniu v súťažiach, na cestách alebo v teréne;

…

ani pre komponenty alebo technické jednotky týchto vozidiel, pokiaľ nie sú určené k montáži na vozidlá, pre ktoré platí táto smernica.

…

2. Vozidlá uvedené v odseku 1 sa ďalej delia na:

a) mopedy, t. j. dvojkolesové vozidlá alebo trojkolesové vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou max. 45 km/h a charakterizované:

i) v prípade dvojkolesového typu motorom, ktorého:

— zdvihový objem valcov nepresahuje 50 cm3 v prípade motora s vnútorným spaľovaním, alebo

— maximálny trvalý menovitý výkon nie je väčší ako 4 kW v prípade elektrického motora;

ii) v prípade trojkolesového typu, motorom, ktorého:

— zdvihový objem valcov nepresahuje 50 cm3, ak sa jedná o typ s iskrovým (priamym) spaľovaním, alebo

— maximálny trvalý menovitý výkon nie je väčší ako 4 kW v prípade elektrického motora;

— maximálny trvalý menovitý výkon nie je väčší ako 4 kW v prípade elektrického motora;

…“

5 Podľa článku 2 bodu 7 smernice 2002/24 „typové schválenie“ znamená postup, ktorým členský štát osvedčuje, že určitý typ vozidla, systém, samostatná technická jednotka alebo komponent spĺňa technické požiadavky stanovené v tejto smernici alebo samostatných smerniciach a vyhovel kontrolám správnosti údajov výrobcu, ako je uvedené v zozname v prílohe tejto smernice. V tejto súvislosti pokiaľ ide o určité technické vlastnosti komponentov a samostatných technických jednotiek, uvedená príloha I odkazuje na uvedené smernice, konkrétne na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES zo 17. júna 1997 o niektorých komponentoch a charakteristikách dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel (Ú. v. ES L 226, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 34).

6 Článok 3 smernice 2002/24 znie takto:

„Žiadosti o typové schválenie podáva výrobca schvaľovaciemu orgánu v danom členskom štáte. Žiadosti obsahujú informačný dokument, ktorého vzor pre účely typového schválenia vozidla je uvedený v prílohe II a pre účely typového schválenia systémov, samostatných technických jednotiek alebo komponentov je uvedený v prílohe alebo dodatku k smernici pre príslušný systém, samostatnú technickú jednotku alebo komponent a ich súčasťou musia byť aj ostatné dokumenty uvedené v informačnom dokumente. Žiadosti pre daný typ vozidla, systém a samostatnú technickú jednotku alebo komponent sa môžu predkladať iba jednému členskému štátu.“

7 Článok 4 ods. 1 smernice 2002/24 stanovuje:

„Každý členský štát udelí typové schválenia pre všetky typy vozidiel, systémov, samostatných technických jednotiek alebo komponentov, ak tieto spĺňajú nasledovné podmienky:

…

b) systém, samostatná technická jednotka alebo komponent spĺňa technické požiadavky príslušnej samostatnej smernice a je v súlade s údajmi uvedenými v podrobnom zozname prílohy I tak ako to popisuje výrobca.“

8 Článok 15 tejto smernice stanovuje:

„1. Členské štáty nezabránia uvedeniu na trh, predaj, uvedenie do prevádzky alebo používanie nových vozidiel, vyhovujúcich tejto smernici. Iba vozidlá vyhovujúce tejto smernici môžu byť predvedené k prvej registrácii.

2. Členské štáty nezabránia uvedeniu na trh, predaj alebo používanie nových samostatných technických jednotiek alebo nových komponentov vyhovujúcich tejto smernici. Iba samostatné technické jednotky a komponenty, vyhovujúce tejto smernici, môžu byť uvádzané na trh a predávané prvý krát na používanie v členských štátoch.

…

4. Uvedenie na trh, predaj alebo použitie systémov, samostatných technických jednotiek alebo komponentov pre tieto vozidlá nie je obmedzené žiadnym časovým limitom.“

9 Podľa odôvodnenia č. 3 smernice 97/24:

„keďže je potrebné vypracovať zosúladené požiadavky týkajúce sa týchto komponentov a charakteristík dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, aby bolo možné zavedenie postupu typového schvaľovania a typového schvaľovania komponentov, pre ktoré sa uplatňuje smernica 92/61/EHS z 30. júna 1992 o typovom schválení dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel…“.

10 V kapitole 7 prílohy smernice 97/24 s názvom „Opatrenia proti neoprávneným úpravám dvojkolesových mopedov a motocyklov“ sa uvádzajú tieto definície:

„Definíciena

účely tejto kapitoly:

1.1. ‚opatrenia proti neoprávneným úpravám dvojkolesových mopedov a motocyklov‘ znamenajú rad technických požiadaviek a špecifikácií, ktorých cieľom je, pokiaľ je to možné, zabrániť neoprávneným modifikáciám, ktoré môžu, najmä zvýšením výkonu vozidla, znížiť bezpečnosť a spôsobiť škody na životnom prostredí;

…

1.3.1. kategória vozidiel A — mopedy,

…

1.4. ‚neoprávnená modifikácia' znamená modifikáciu, ktorá nie je prípustná podľa tejto kapitoly;

…".

11 Bod 2 kapitoly 7 prílohy smernice 97/24 obsahuje najmä všeobecné požiadavky týkajúce sa zameniteľnosti neidentických častí medzi vozidlami, ktoré majú typové schválenie komponentu. Z bodu 2.1.1 uvedenej kapitoly 7 vyplýva, že zamontovaním konštrukčných častí sa v žiadnom prípade nesmie prekročiť maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla kategórie A o viac než 5 km/h.

12 Bod 3 kapitoly 7 prílohy smernice 97/24, ktorá sa týka špecifických požiadaviek na vozidlá kategórie A a B, stanovuje:

„Požiadavky tohto bodu nie sú záväzné, kým jedna požiadavka alebo kombinácia požiadaviek nepreukáže potrebu sťažiť neoprávnené úpravy, ktorých výsledkom je zvýšenie maximálnej konštrukčnej rýchlosti vozidla o viac než 5 km/h.… V žiadnom prípade sa nesmie prekročiť maximálna konštrukčná rýchlosť alebo maximálny čistý výkon príslušnej kategórie.

…"

Vnútroštátne právo

13 Podľa článku 1 ods. 5 zákona z 21. júna 1985 o technických podmienkach, ktorým musia zodpovedať všetky cestné prepravné vozidlá, ich konštrukčné časti, ako aj bezpečnostné príslušenstvo (*Belgisch Staatsblad* z 13. augusta 1985, s. 11647):

„Výroba, dovoz, držba na účely predaja, ponuka na predaj, predaj, distribúcia príslušenstva zdarma, ktorého účelom je zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedov, ako aj ponuka služieb alebo poskytovanie údajov na účely montáže tohto príslušenstva sú zakázané."

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

14 Vincent Willy Lahousse a pán Lavichy riadia Lavichy BVBA, prevádzkareň vykonávajúcu predaj, prenájom, údržbu a opravu bicyklov a mopedov. V tejto súvislosti sa v uvedenej prevádzkarni predáva a inštaluje príslušenstvo umožňujúce zvýšiť výkon motora a/alebo rýchlosť mopedov.

15 Po vykonaní vyšetrovania, domovej prehliadke a po zabavení dôkazov Politierechtbank te Sint-Niklaas uznal obžalovaných vinnými z porušenia článku 1 ods. 5 zákona z roku 1985, pretože predávali príslušenstvo, ktorého účelom bolo zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedov, a takisto na tieto účely ponúkali služby.

16 Obžalovaní podali proti tomuto rozsudku odvolanie na vnútroštátny súd.

17 Vnútroštátny súd sa domnieva, že existuje možný rozpor medzi článkom 1 ods. 5 zákona z roku 1985 a smernicou 2002/24, pretože tento vnútroštátny predpis neobsahuje výnimku zo svojej pôsobnosti na rozdiel od smernice 2002/24. Za týchto okolností Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde rozhodol o prerušení konania a položil Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má byť smernica 2002/24/ES, presnejšie jej článok 1 ods. 1 [druhý pododsek] písm. d), podľa ktorého sa smernica neuplatní na vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne, vykladaná v tom zmysle, že umožňuje členským štátom, aby rozšírili jej pôsobnosť, teda aby ju uplatňovali na akúkoľvek pozemnú dopravu (t. j. na používanie dvojkolesových alebo trojkolesových motorových vozidiel taktiež mimo verejných komunikácií a na súkromných pozemkoch), pričom nepripúšťa výnimku pre vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách (preteky) alebo v teréne?“

O prejudiciálnej otázke

Úvodné poznámky

O aplikácii smernice 2002/24

18 Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že k skutkom, ktoré sa kladú za vinu obžalovaným, došlo v období od 1. januára 2002 do 7. decembra 2005.

19 Keďže smernica 2002/24 bola prijatá 18. marca 2002, ktorej cieľom bolo zrušenie smernice 92/61, posledná uvedená smernica sa aplikuje na časť skutkov, ktoré sa kladú za vinu obžalovaným.

20 Z odôvodnenia č. 4 smernice 2002/24 však vyplýva, že táto smernica sa obmedzuje na vyjasnenie určitých administratívnych pokynov a doplnenie noriem obsiahnutých v prílohách k smernici 92/61.

21 Tak ako zdôraznil generálny advokát v bode 28 svojich návrhov, pojmy, o ktorých výklad žiada vnútroštátny súd, a rovnako vykonávajúce pravidlá postupu typového schválenia stanovené právom Únie, pokiaľ ide o dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá, zostali nezmenené.

O postupe typového schválenia stanovenom smernicami 92/61 a 2002/24

22 Z odôvodnenia č. 3 smernice 92/61 vyplýva, že jej cieľom je stanoviť požiadavky na technické vlastnosti, pričom na uľahčenie obchodu v rámci Európskeho spoločenstva, pokiaľ ide o dvoj- a trojkolesové motorové vozidlá nahrádza rôzne vnútroštátny požiadavky.

23 Keďže požiadavky sú spoločné pre všetky členské štáty, smernice 92/61 a 2002/24 zavádzajú mechanizmus typového schválenia t. j. postup, ktorý umožňuje *in fine* orgánom každého členského štátu ubezpečiť sa, že vozidlá, ktoré boli predmetom typového schválenia v inom členskom štáte a ktoré sú určené na predaj, do prevádzky alebo používanie na jeho území, tieto požiadavky spĺňajú.

24 Členský štát týmto postupom osvedčuje, že určitý typ vozidla, systém, samostatná technická jednotka alebo komponent spĺňa technické požiadavky stanovené v smerniciach 92/61 a 2002/24 alebo samostatných smerniciach a vyhovuje kontrolám správnosti údajov výrobcu, ktoré sú uvedené v zozname v prílohe smerníc 92/61 a 2002/24.

25 Výrobca vozidiel, ktoré môžu podliehať smerniciam 92/61 a 2002/24, predkladá žiadosť o typové schválenie na príslušné orgány členského štátu, v ktorom chce uvádzať do predaja určitý typ vozidla. Uvedené orgány skontrolujú, či tento typ vozidla spĺňa technické požiadavky príslušných smerníc.

26 Na každé vozidlo, na ktoré príslušný vnútroštátny orgán vykonal typové schválenie, výrobca vyhotoví osvedčenie o súlade, ktoré je súčasťou každého vozidla. Orgány ostatných členských štátov rozhodujúce o žiadosti o uvedenie tohto vozidla na trh alebo o jeho uvedenie do prevádzky, sa potom už len obmedzia na konštatovanie, že vozidlo vybavené osvedčením o súlade zodpovedá tomuto osvedčeniu. Ten istý postup sa uplatní na komponenty a technické jednotky podliehajúce smerniciam 92/61 a 2002/24 alebo určené na zamontovanie do týchto vozidiel, pokiaľ ide o technické požiadavky stanovené samostatnými požiadavkami.

27 Prostredníctvom postupu typového schválenia na úrovni Únie sa zavádza mechanizmus vzájomného uznávania kontrol súladu požiadaviek stanovených smernicami 92/61 a 2002/24 a samostatnými smernicami, ktoré vykonávajú orgány typového schválenia rôznych členských štátov.

28 V dôsledku toho tento postup uľahčuje pohyb dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel a technických jednotiek a komponentov na spoločnom trhu jednak preto,

že výrobky vyrobené v súlade s typovým schválením sa už nekontrolujú, pokiaľ ide o technické požiadavky smerníc 92/61 a 2002/24 a samostatných smerníc, a tiež preto, že podľa článku 15 ods. 1 a 2 smerníc 92/61 a 2002/24, pokiaľ nové vozidlo, technická jednotka alebo komponent vyhovujú týmto smerniciam alebo osobitným smerniciam, členské štáty nemôžu obmedziť ich uvedenie na trh, predaj, uvedenie do prevádzky alebo používanie s výhradou článku 15 ods. 5 smernice 92/61 a článku 15 ods. 4 smernice 2002/24.

O prejudiciálnej otázke

29 Vnútroštátny súd sa chce prostredníctvom svojej prejudiciálnej otázky v podstate dozvedieť, či sa majú smernice 92/61 a 2002/24 vykladať v tom zmysle, že členský štát môže rozšíriť postup typového schválenia zavedený týmito smernicami na vozidlá, komponenty a technické jednotky aj na vozidlá, ktoré nepatria do ich pôsobnosti, čiže na vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne.

30 Najprv je potrebné pripomenúť, že z článku 1 ods. 1 smerníc 92/61 a 2002/24 vyplýva, že tieto smernice platia pre všetky dvojkolesové alebo trojkolesové motorové vozidlá, so zdvojenými kolesami alebo iné, určené k premávke na ceste t. j. najmä mopedy a ich komponenty a technické jednotky. V tejto súvislosti podľa odseku 2 tohto článku sa mopedom v podstate rozumejú dvojkolesové vozidlá alebo trojkolesové vozidlá s motorom, ktorého zdvihový objem valcov nepresahuje 50 cm3 alebo s elektromotorom, ktorého maximálny trvalý menovitý výkon nie je väčší ako 4 kW.

31 Z článku 1 ods. 1 druhého pododseku štvrtej zarážky smernice 92/61 a článku 1 ods. 1 druhého pododseku písm. d) smernice 2002/24 vyplýva, že tieto smernice neplatia pre vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne a ani na ich komponenty alebo technické jednotky.

32 Komisia Európskych spoločenstiev vo svojich písomných pripomienkach zdôraznila, že na tieto vozidlá nebolo potrebné stanoviť harmonizované špecifikácie v rámci Únie, resp. bolo by neproporcionálne, ak by sa stanovili na úrovni Únie.

33 Treba konštatovať, že tento typ vozidiel je určený na iné účely, ako sú účely, na ktoré sa vzťahujú smernice 92/61 a 2002/24, pretože nie sú určené na premávku na verejných komunikáciách. Tieto vozidlá nepodliehajú rovnako prísnym normám v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a vyrába sa ich nevyhnutne menej ako motocyklov určených na premávku na verejných komunikáciách, z čoho vyplýva, že mechanizmus typového schválenia má zanedbateľný význam.

34 Z uvedeného vyplýva, že možnosť využiť typové schválenie na úrovni Únie zavedené smernicami 92/61 a 2002/24 pre vozidlá je determinovaná skôr schopnosťou vozidla splniť technické požiadavky stanovené týmito smernicami ako určením použitia vozidla.

35 Pokiaľ ide o okolnosti vo veci samej, môžu nastať dva prípady: buď boli zariadenia zaistené u obžalovaných typovo schválené na úrovni Únie a vzťahujú sa na ne výhody vyplývajúce z mechanizmu upraveného smernicami 92/61 a 2002/24, čo sa týka uvedenia do predaja, prevádzky a používania, alebo tieto zariadenia neboli typovo

schválené a na ich uvedenie do predaja, prevádzky a na ich používanie sa nevzťahujú smernice, ale vnútroštátne právo.

36 V tejto súvislosti treba najprv zdôrazniť, že vo vnútroštátnom rozhodnutí ani v písomných pripomienkach predložených Súdnemu dvoru sa neuvádza, v akom rozsahu sa na zariadenia zaistené u obžalovaných vzťahuje postup typového schválenia podľa smerníc 92/61 a 2002/24. Z tohto rozhodnutia len vyplýva, že uvedené zariadenia sú určené na inštalovanie do mopedov a ich účinkom je zvýšenie rýchlosti a/alebo výkonu motora, aby sa z uvedených vozidiel stali vozidlá určené na športové súťaže.

37 Za týchto podmienok na poskytnutie užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu treba v prvom rade zdôrazniť, že medzi samostatné smernice uvedené v prílohe I smernice 2002/24 patrí smernica 97/24, ktorá vo svojej prílohe upravuje opatrenia proti neoprávneným úpravám najmä dvojkolesových mopedov. Konkrétne sa v nej zakazuje montovanie komponentov do mopedov, ktoré sú určené pre vozidlá s vyšším výkonom ako moped, pokiaľ sa ním zvýši rýchlosť o viac než 5 km/h. V každom prípade sa nesmie prekročiť maximálna konštrukčná rýchlosť alebo maximálny čistý výkon motora.

38 Na jednej strane tieto technické požiadavky nevyhnutne zabraňujú typovému schváleniu komponentov a technických jednotiek na úrovni Únie, ktorých účinkom je zvýšenie rýchlosti o viac než 5 km/h alebo ktoré umožňujú prekročiť maximálnu konštrukčnú rýchlosť alebo maximálny čistý výkon motora v zmysle smerníc 92/61 a 2002/24.

39 Na druhej strane treba pripomenúť, že na to, aby sa na komponent alebo technickú jednotku mohol vzťahovať mechanizmus typového schválenia stanovený smernicami 92/61 a 2002/24, musí sa týkať vozidla, na ktoré sa tieto smernice aplikujú t. j. najmä na dvojkolesové vozidlo s motorom, ktorého zdvihový objem valcov nepresahuje 50 cm^3 v prípade motora s vnútorným spaľovaním alebo, pokiaľ ide o elektromotor, ktorého maximálny trvalý menovitý výkon nie je väčší ako 4 kW alebo musí byť určený na montáž do tohto vozidla.

40 Vzhľadom na súčasný stav práva Únie sa na komponent alebo technickú jednotku, ktorých účelom je zmeniť technické vlastnosti mopedu takým spôsobom, že moped prestane spĺňať definíciu, ktorú mu vymedzujú smernice 92/61 a 2002/24, konkrétne pokiaľ ide o jeho výkon, nevzťahuje mechanizmus typového schválenia v rámci Únie.

41 Po druhé pokiaľ sa na súčiastky zaistené vo veci samej nevzťahuje mechanizmus typového schválenia na úrovni Únie stanovený smernicami 92/61 a 2002/24, treba pripomenúť, že ich uvedenie na trh, predaj a používanie podlieha vnútroštátnemu právu.

42 Ako generálny advokát zdôraznil v bodoch 82 a 83 svojich návrhov, členskému štátu v podstate nič nebráni, aby analogicky uplatnil postup typového schválenia na úrovni Únie stanovený smernicami 92/61 a 2002/24 a umožnil uviesť vozidlá, komponenty a technické jednotky, ktoré boli jednotlivo typovo schválené v inom členskom štáte, na svoj domáci trh, pokiaľ sa na ne nevzťahoval mechanizmus typového schválenia na úrovni Únie.

43 V tomto prípade je úlohou členského štátu, aby v rámci svojich zákonodarných právomocí dodržiaval právo Únie a osobitne články 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ.

44 V danom prípade treba konštatovať, že všeobecný zákaz predaja alebo používania zariadení umožňujúcich zvýšiť výkon a/alebo rýchlosť takých mopedov ako vo veci samej môže narušiť voľný pohyb tohto tovaru (pozri analogicky rozsudok z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko, C-110/05, Zb. s. I-519, bod 58). Podľa článku 34 ZFEÚ je táto prekážka zakázaná, pokiaľ ju nie je možné odôvodniť jedným z dôvodov všeobecného záujmu vymenovaných v článku 36 ZFEÚ alebo kogentnými požiadavkami.

45 Pokiaľ vnútroštátne ustanovenie vo veci samej možno odôvodniť najmä cieľom zabezpečiť bezpečnosť cestnej premávky, je okrem toho potrebné, aby toto opatrenie bolo schopné zaručiť uskutočnenie sledovaného cieľa a nešlo nad rámec toho, čo je potrebné na jeho dosiahnutie (pozri v tomto zmysle rozsudok Komisia/Taliansko, už citovaný, bod 59).

46 V danej veci účinkom všeobecného zákazu predaja a používania zariadení umožňujúcich zvýšiť výkon a/alebo rýchlosť mopedov prevádzkovaných na verejných komunikáciách je zabránenie ich používaniu najmä na športové účely mimo verejnej cestnej premávky. Preto by bolo potrebné zistiť, či neexistuje iné menej obmedzujúce opatrenie ako všeobecný zákaz, ktoré by umožňovalo zaručiť rovnako účinným spôsobom bezpečnosť cestnej premávky.

47 Keďže Súdny dvor v tejto súvislosti nedisponuje nijakým údajom, je úlohou vnútroštátneho súdu vykonať tieto zistenia.

48 V dôsledku toho je na položenú otázku potrebné odpovedať tak, že smernice 92/61 a 2002/24 sa majú vykladať v tom zmysle, že pokiaľ sa na vozidlo alebo s ním súvisiaci komponent alebo technickú jednotku nevzťahuje postup typového schválenia zavedený týmito smernicami najmä preto, lebo nespadajú do ich pôsobnosti, ich

ustanovenia nebránia tomu, aby členský štát pre uvedené vozidlo, komponent alebo technickú jednotku v rámci svojho vnútroštátneho práva zaviedol obdobný mechanizmus uznávania kontrol vykonávaných inými členskými štátmi. V každom prípade táto právna úprava musí byť v súlade s právom Únie, osobitne s článkami 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ.

O trovách

49 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol takto:

Smernica Rady 92/61/EHS z 30. júna 1992 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica 92/61, sa majú vykladať v tom zmysle, že pokiaľ sa na vozidlo alebo s ním súvisiaci komponent alebo technickú jednotku nevzťahuje postup typového schválenia zavedený týmito smernicami najmä preto, lebo nespadajú do ich pôsobnosti, ich ustanovenia nebránia tomu, aby členský

štát pre uvedené vozidlo, komponent alebo technickú jednotku v rámci svojho vnútroštátneho práva zaviedol obdobný mechanizmus uznávania kontrol vykonávaných inými členskými štátmi. V každom prípade táto právna úprava musí byť v súlade s právom Únie, osobitne s článkami 34 ZFEÚ a 36 ZFEÚ.

Podpisy