SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 18. novembra 2010*

V zadevi C-142/09,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgija) z odločbo z dne 18. marca 2009, ki je prispela na Sodišče 22. aprila 2009, v kazenskem postopku proti

Vincentu Willyju Lahoussu,

Lavichy BVBA,

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi A. Tizzano, predsednik senata, A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (poročevalec), sodniki, in M. Berger, sodnica,

* Jezik postopka: nizozemščina.

generalni pravobranilec: N. Jääskinen,
sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za V. W. Lahoussa in Lavichy BVBA E. De Ridder, odvetnik,

– za belgijsko vlado M. Jacobs in L. Van den Broeck, zastopnici,

– za vlado Združenega kraljestva H. Walker, zastopnica,

– za Komisijo Evropskih skupnosti H. van Vliet in G. Wilms, zastopnika,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 16. septembra 2010

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2002/24/ES z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS (UL L 124, str. 1).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru kazenskega postopka proti V. W. Lahoussu in družbi Lavichy BVBA (v nadaljevanju: obdolženca), ki sta osumljena prodaje in vgradnje naprav ter svetovanja strankam za dodelavo mopedov.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 Direktiva 2002/24 določa postopek za homologacijo dvo- in trikolesnih motornih vozil na ravni Evropske unije. S to direktivo je tako bila razveljavljena Direktiva 92/61/EGS z dne 30. junija 1992 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil (UL L 225, str. 72), pri čemer je bila ohranjena večina določb.

4 V členu 1 Direktive 2002/24 je njeno področje uporabe opredeljeno tako:

„1. Ta direktiva se uporablja za vsa dvo- in trikolesna motorna vozila, z dvojnimi kolesi ali brez njih, namenjena za vožnjo po cesti, in tudi za njihove sestavne dele ali samostojne tehnične enote.

Ta direktiva se ne uporablja za naslednja vozila:

[…]

(d) vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali na terenu;

[…]

niti za njihove sestavne dele ali samostojne tehnične enote, razen če so ti namenjeni za vgradnjo na vozila, za katera velja ta direktiva.

[…]

2. Vozila, navedena v prvem odstavku, se dalje delijo na:

(a) mopede, tj. dvokolesna vozila […] ali trikolesna vozila […], katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h in z naslednjimi značilnostmi:

(i) pri dvokolesnih vozilih z motorjem, katerega:

– delovna prostornina ne presega 50 cm^3 pri motorju z notranjim zgorevanjem ali

– največja trajna nazivna moč ne presega 4 kW pri elektromotorju;

(ii) pri trikolesnih vozilih z motorjem, katerega:

– delovna prostornina ne presega 50 cm^3 pri motorju na prisilni vžig ali

– največja trajna nazivna moč ne presega 4 kW pri elektromotorju;

– največja trajna nazivna moč ne presega 4 kW pri elektromotorju;

[…]“

5 V skladu s členom 2(7) Direktive 2002/24 „homologacija“ pomeni postopek, s katerim država članica potrdi, da določen tip vozila, sistema, samostojne tehnične enote ali sestavnega dela izpolnjuje tehnične zahteve, določene v tej direktivi ali v posamičnih direktivah, in da ustreza preverjenim podatkom, kakor jih je vpisal proizvajalec skladno s seznamom v Prilogi I k tej direktivi. V zvezi s tem Priloga I glede nekaterih tehničnih značilnosti sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot napotuje na navedene direktive in zlasti na Direktivo 97/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1997 o določenih sestavnih delih in značilnostih dvo- ali trikolesnih motornih vozil (UL L 226, str. 1).

6 Člen 3 Direktive 2002/24 določa:

„Vlogo za podelitev homologacije vloži proizvajalec v posamezni državi članici. Vlogi mora priložiti opisni list, katerega vzorec je za homologacijo vozila podan v Prilogi II, za homologacijo sistema, samostojne tehnične enote ali sestavnega dela pa v prilogi ali dopolnilu k direktivi za ustrezni sistem, samostojno tehnično enoto ali sestavni del, in tudi druge dokumente, navedene v opisnem listu. Vloga za posamezni tip vozila, sistema, samostojne tehnične enote ali sestavnega dela se lahko vloži samo v eni državi članici.“

7 Člen 4(1) Direktive 2002/24 določa:

„Vsaka država članica podeli homologacijo vsem tipom vozil, sistemov, samostojnih tehničnih enot ali sestavnih delov, če ti izpolnjujejo naslednja pogoja:

[…]

(b) sistem, samostojna tehnična enota ali sestavni del izpolnjuje tehnične zahteve ustrezne posamične direktive in ustreza opisu proizvajalca na podlagi podatkov, navedenih v seznamu v Prilogi I.“

8 Člen 15 te direktive določa:

„1. Države članice ne smejo prepovedati dajanja na trg, prodaje, začetka uporabe ali uporabe novih vozil, ki so skladna s to direktivo. Prvič je mogoče registrirati samo vozila, skladna s to direktivo.

2. Države članice ne smejo prepovedati dajanja na trg, prodaje ali uporabe novih samostojnih tehničnih enot ali novih sestavnih delov, ki so skladni s to direktivo. Prvič se lahko dajo na trg in v prodajo v državah članicah samo samostojne tehnične enote in sestavni deli, skladni s to direktivo.

[…]

4. Ta direktiva ne vpliva na pravico držav članic, da skladno s Pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti določijo zahteve, ki jih štejejo za potrebne za zagotovitev varstva uporabnikov med uporabo zadevnih vozil, če zato niso potrebne spremembe na vozilih.“

9 V uvodni izjavi 3 Direktive 97/24 je navedeno:

„ker je treba pripraviti usklajene zahteve v zvezi s sestavnimi deli in značilnostmi dvo- ali trikolesnih motornih vozil zaradi izvajanja postopkov homologacije vozil in sestavnih delov, ki jih zajema Direktiva […] 92/61[…]“.

10 Poglavje 7 Priloge k Direktivi 97/24, naslovljeno „Ukrepi proti nepooblaščenim posegom na dvokolesnih kolesih z motorjem (mopedih) in motornih kolesih (motociklih)“, v točki 1 vsebuje te opredelitve:

„Pomen izrazov

V tem poglavju:

1.1 […] Izraz ‚ukrepi proti nepooblaščenim posegom na dvokolesnih mopedih in motociklih‘ pomeni vrsto tehničnih zahtev in specifikacij, katerih cilj je čim bolj preprečiti nepooblaščene spremembe, zlasti tiste, ki povečujejo največje zmogljivosti vozila in so škodljive za okolje.

[…]

1.3.1 Vozila kategorije A – mopedi.

[…]

1.4. Izraz ‚nepooblaščena sprememba' pomeni spremembo, ki po tem poglavju ni dovoljena.

[…]".

11 V točki 2 poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 so zlasti navedene splošne določbe o zamenljivosti ne povsem enakih delov med homologiranimi vozili. Iz točke 2.1.1 navedenega poglavja 7 izhaja, da zaradi vgradnje delov največja konstrukcijsko določena hitrost vozila kategorije A ne sme biti povečana za več kot 5 km/h in da ta največja hitrost v nobenem primeru ne sme biti prekoračena.

12 V točki 3 poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 o posebnih zahtevah za vozila kategorij A in B je določeno:

„Zahteve v tej točki niso obvezne, razen če se posamična zahteva ali skupina zahtev izkaže kot potrebna za preprečitev nepooblaščenih posegov, ki bi lahko povečali največjo konstrukcijsko določeno hitrost za več kot 5 km/h pri vozilih kategorije A […]. V nobenem primeru ne sme biti presežena največja konstrukcijsko določena hitrost oziroma največja nazivna moč motorja ustrezne kategorije.

[…]"

Nacionalno pravo

13 Člen 1(5) zakona z dne 21. junija 1985 o tehničnih zahtevah, ki jim mora ustrezati vsako vozilo za prevoz po kopnem, njegovi sestavni deli in varnostna oprema (*Belgisch Staatsblad* z dne 13. avgusta 1985, str. 11647) določa:

„Prepovedani so izdelovanje, uvoz, posedovanje z namenom prodaje, ponujanje v prodajo, prodaja in brezplačna dostava opreme, namenjene povečevanju moči motorja in/ali hitrosti mopedov, in pomoč ali svetovanje pri vgradnji te opreme."

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

14 V. W. Lahousse in g. Lavichy sta poslovodji družbe Lavichy BVBA, trgovine za prodajo, najem, servisiranje in popravilo koles in mopedov. V tej trgovini se tako prodaja in vgrajuje oprema za povečanje moči motorja in/ali hitrosti mopedov.

15 Po preiskavi, hišni preiskavi in zasegu dokaznega gradiva je Politierechtbank te Sint-Niklaas obdolženca obsodilo zaradi kršitve člena 1(5) zakona z dne 21. junija 1985, ker sta prodajala opremo, namenjeno povečanju moči motorja in/ali hitrosti mopeda, ter ponujala pomoč pri tem.

16 Obdolženca sta pri predložitvenem sodišču vložila pritožbo zoper to sodbo.

17 To sodišče meni, da obstaja možnost prostislovja med členom 1(5) zakona z dne 21. junija 1985 in Direktivo 2002/24, ker naj v tej nacionalni določbi v nasprotju z Direktivo 2002/24 ne bi bila predvidena nobena izjema od področja uporabe tega zakona. Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde je tako prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba Direktivo 2002/24, zlasti njen člen 1(1), [drugi pododstavek,] točka (d), ki se ne uporablja za vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali na terenu, razlagati tako, da državam članicam dopušča razširitev njene uporabe na ves prevoz po kopnem (to je za uporabo dvo- ali trikolesnih motornih vozil tudi zunaj javnih poti in/ali na zasebnih zemljiščih), ne da bi odobrile izjemo za vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti (dirke) ali na terenu?“

Vprašanje za predhodno odločanje

Uvodne ugotovitve

Uporaba Direktive 2002/24

18 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da so dejanja, ki se očitajo obdolžencema, potekala med 1. januarjem 2002 in 7. decembrom 2005.

19 Ker je bila Direktiva 2002/24 sprejeta 18. marca 2002, da bi se razveljavila Direktiva 92/61, se je zadnjenavedena direktiva uporabljala za del dejanj, očitanih obdolžencema.

20 Toda kot je razvidno iz uvodne izjave 4 Direktive 2002/24, ta direktiva zgolj podrobneje določa nekatere upravne določbe in dopolnjuje določbe iz prilog k Direktivi 92/61.

21 Zato so, kot je generalni pravobranilec poudaril v točki 28 sklepnih predlogov, pojmi, za razlago katerih prosi predložitveno sodišče, ter podrobna pravila postopka homologacije, ki jih določa pravo Unije glede dvo- in trikolesnih motornih vozil, ostala nespremenjena.

Postopek homologacije, določen z direktivama 92/61 in 2002/24

22 Kot je razvidno iz tretje uvodne izjave Direktive 92/61, ta uvaja zahteve, ki določajo tehnične značilnosti, tako da nadomeščajo različne nacionalne zahteve, da bi se olajšalo trgovanje v Evropski skupnosti v zvezi z dvo- in trikolesnimi motornimi vozili.

23 Ker so zahteve skupne vsem državam članicam, direktivi 92/61 in 2002/24 uvajata postopek homologacije, torej postopek, ki nazadnje organom vsake države članice omogoča, da se prepričajo, da vozila, ki so bila predmet homologacije v drugi državi članici in so namenjena prodaji, prometu ali uporabi na njenem ozemlju, izpolnjujejo te zahteve.

24 Tako država članica s postopkom homologacije potrdi, da tip vozila, sistema, samostojne tehnične enote ali sestavnega dela izpolnjuje tehnične zahteve, določene v direktivah 92/61 in 2002/24 ali v posamičnih direktivah, in da ustreza preverjenim podatkom, kakor jih je vpisal proizvajalec skladno s seznamom v Prilogi I k vsaki od direktiv 92/61 in 2002/24.

25 Proizvajalec vozila, ki utegne biti zajeto z direktivama 92/61 in 2002/24, mora vlogo za podelitev homologacije vložiti pri pristojnih organih države članice, v kateri želi prodajati neki tip vozila. Navedeni organi torej preverijo, ali ta tip vozila izpolnjuje tehnične zahteve iz upoštevnih direktiv.

26 Za vsako vozilo, za katero je pristojni nacionalni organ podelil homologacijo, proizvajalec izda potrdilo o skladnosti, ki je priloženo vsakemu vozilu. Nato organi držav članic, pri katerih je vložena prošnja za dajanje navedenega vozila na trg ali v promet, zgolj preverijo, ali to vozilo ustreza potrdilu o skladnosti, ki mu je priloženo. Enak postopek se glede tehničnih zahtev, določenih v posamičnih direktivah, uporablja za sestavne dele in samostojne tehnične enote vozil, zajetih z direktivama 92/61 in 2002/24, ali za tiste, ki so namenjeni vgradnji v taka vozila.

27 S postopkom homologacije na ravni Unije je torej uveden mehanizem vzajemnega priznavanja nadzora skladnosti z zahtevami, določenimi z direktivama 92/61 in 2002/24 ter s posamičnimi direktivami, ki jih izvajajo organi različnih držav članic, pristojni za homologacijo.

28 Tak postopek zato omogoča lažji promet na skupnem trgu z dvo- in trikolesnimi motornimi vozili ter z njihovimi samostojnimi tehničnimi enotami in sestavnimi deli, saj,

prvič, blago, proizvedeno v skladu s homologiranim tipom, ni več predmet nadzora v zvezi s tehničnimi zahtevami iz direktiv 92/61 in 2002/24 ter posamičnih direktiv in, drugič, člen 15(1) in (2) direktiv 92/61 in 2002/24 določa, da kadar so novo vozilo, nova samostojna tehnična enota ali nov sestavni del skladni s tema direktivama in s posamičnimi direktivami, države članice ob upoštevanju člena 15(5) Direktive 92/61 in člena 15(4) Direktive 2002/24 ne smejo prepovedati njihovega dajanja na trg, prodaje, dajanja v promet ali uporabe.

Vprašanje za predhodno odločanje

29 Predložitveno sodišče z vprašanjem za predhodno odločanje v bistvu sprašuje, ali je treba direktivi 92/61 in 2002/24 razlagati tako, da lahko država članica postopek homologacije za vozila ter njihove sestavne dele in samostojne tehnične enote, uveden s tema direktivama, razširi na vozila, ki ne spadajo na njuno področje uporabe, in sicer na vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali na terenu.

30 Prvič, treba je opozoriti, da je iz člena 1(1) direktiv 92/61 in 2002/24 razvidno, da se uporabljata za vsa dvo- in trikolesna motorna vozila, z dvojnimi kolesi ali brez njih, namenjena za vožnjo po cesti, torej zlasti za mopede in tudi za njihove sestavne dele ali samostojne tehnične enote. V zvezi s tem v skladu s členom 1(2) moped v bistvu pomeni dvo- ali trikolesno vozilo z motorjem z notranjim izgorevanjem, katerega delovna prostornina ne presega 50 cm^3, ali z elektromotorjem, katerega največja trajna nazivna moč ne presega 4 kW.

31 Iz člena 1(1), drugi pododstavek, četrta alinea, Direktive 92/61 in iz člena 1(1), drugi pododstavek, točka (d), Direktive 2002/24 je razvidno, da se ti ne uporabljata za vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali na terenu niti za njihove sestavne dele ali samostojne tehnične enote.

32 Kot je Komisija Evropskih skupnosti poudarila v pisnih stališčih, se za ta vozila ni štelo za nujno oziroma se je štelo za nesorazmerno določiti usklajene specifikacije na ravni Unije.

33 Ugotoviti je namreč treba, da ta tip vozil ustreza drugačnim potrebam od tistih, ki so zajete z direktivama 92/61 in 2002/24, saj niso namenjena vožnji v javnem prometu. Za ta vozila tako ne veljajo tako zavezujoče norme na področju varnosti v cestnem prometu in njihova proizvodnja je nujno številčno bolj omejena kot proizvodnja mopedov za vožnjo v javnem prometu, zaradi česar je mehanizem homologacije manj primeren.

34 Iz tega je razvidno, da je namembnost vozila manj odločilna za to, ali se bo za to vozilo lahko uporabil mehanizem homologacije na ravni Unije, ki ga določata direktivi 92/61 in 2002/24, kot njegova možnost, da izpolnjuje tehnične zahteve, ki jih določata ti direktivi.

35 Zato gre v zvezi z okoliščinami postopka v glavni stvari lahko za dva primera, in sicer so lahko naprave, zasežene pri obdolžencih, bodisi bile predmet homologacije na ravni Unije in torej zanje glede njihove prodaje, dajanja v promet ali uporabe veljajo možnosti, predvidene z mehanizmom iz direktiv 92/61 in 2002/24, bodisi te naprave niso bile predmet take homologacije, tako da njihovo dajanje na trg, prodaja, dajanje

v promet ali uporaba glede na njihovo naravo ni zajeto z navedenima direktivama, temveč z nacionalnim pravom.

36 Glede tega je treba najprej poudariti, da niti v predložitveni odločbi niti v stališčih, predloženih Sodišču, ni navedeno, koliko so bile naprave, ki so bile zasežene pri obdolžencih in zaradi prodaje in vgradnje katerih proti njima poteka pregon, predmet postopka homologacije v skladu z direktivama 92/61 in 2002/24. Iz te odločbe je zgolj razvidno, da so te naprave namenjene vgradnji v mopede in da povzročijo povečanje njihove hitrosti in/ali moči njihovega motorja, tako da ti mopedi postanejo vozila za udeležbo na športnih tekmovanjih.

37 V teh okoliščinah je treba za koristen odgovor predložitvenemu sodišču poudariti, prvič, da so med posamičnimi direktivami iz Priloge I k Direktivi 2002/24 v Prilogi k Direktivi 97/24 določeni ukrepi proti nepooblaščenim posegom med drugim na dvokolesnih kolesih z motorjem (mopedih). Zlasti je v skladu s to prilogo prepovedano v mopede vgrajevati sestavne dele, namenjene za močnejša vozila od mopeda, kadar to povzroči povečanje hitrosti za več kot 5 km/h. Poleg tega v nobenem primeru ne sme biti presežena največja konstrukcijsko določena hitrost oziroma največja nazivna moč motorja.

38 Po eni strani te tehnične zahteve tako nujno preprečujejo homologacijo sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki bi povzročile povečanje hitrosti mopeda za več kot 5 km/h ali omogočale prekoračitev največje konstrukcijsko določene hitrosti oziroma največje nazivne moči motorja, na ravni Unije v smislu direktiv 92/61 in 2002/24.

39 Po drugi strani je treba opozoriti, da mora biti sestavni del ali samostojna tehnična enota, da bi se zanjo lahko uporabil mehanizem homologacije na ravni Unije, ki ga določata direktivi 92/61 in 2002/24, namenjena za vozilo, za katero se uporabljata ti direktivi, in sicer zlasti za dvokolesno vozilo z motorjem, katerega delovna prostornina ne presega 50 cm^3 pri motorju z notranjim zgorevanjem ali katerega največja trajna nazivna moč ne presega 4 kW pri elektromotorju, oziroma mora biti namenjena za vgradnjo v tako vozilo.

40 Zato se glede na trenutno stanje prava Unije mehanizem homologacije na ravni Unije ne more uporabiti za sestavni del ali samostojno tehnično enoto, katere cilj bi bil tako spremeniti tehnične značilnosti mopeda, da ta ne bi več ustrezal opredelitvi mopeda iz direktiv 92/61 in 2002/24, zlasti glede na moč.

41 Drugič, če se za dele, zasežene v postopku v glavni stvari, ne uporablja mehanizem homologacije na ravni Unije, določen z direktivama 92/61 in 2002/24, je treba opozoriti, da so njihovo dajanje na trg, prodaja in uporaba zajeti z nacionalnim pravom.

42 Kot je poudaril generalni pravobranilec v točkah 82 in 83 sklepnih predlogov, tako načeloma nič ne preprečuje, da bi država članica po analogiji uporabila mehanizem homologacije na ravni Unije, kot ga določata direktivi 92/61 in 2002/24, in dovolila dajanje sestavnih vozil, sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot, ki so bile predmet posamezne homologacije v drugi državi članici, na nacionalni trg, če se za te še ne uporablja mehanizem homologacije na ravni Unije.

43 Vsekakor mora v tem primeru država članica pri izvajanju zakonodajnih pristojnosti spoštovati pravo Unije in zlasti člena 34 PDEU in 36 PDEU.

44 V obravnavanem primeru je treba ugotoviti, da utegne splošna prepoved prodaje ali uporabe naprav, ki omogočajo povečanje moči in/ali hitrosti mopedov, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, omejevati prosti pretok tega blaga (glej po analogiji sodbo z dne 10. februarja 2009 v zadevi Komisija proti Italiji, C-110/05, ZOdl., str. I-519, točka 58). Takšna omejitev je prepovedana s členom 34 PDEU, če je ni mogoče utemeljiti z enim od razlogov splošnega interesa, naštetih v členu 36 PDEU, ali z nujnimi zahtevami.

45 Če je nacionalni predpis mogoče utemeljiti zlasti s ciljem zagotoviti varnost v cestnem prometu, mora biti tak ukrep tudi primeren za zagotovitev uresničitve zastavljenega cilja in ne sme presegati tega, kar je nujno potrebno, da se ta cilj doseže (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Komisija proti Italiji, točka 59).

46 V obravnavanem primeru je nujna posledica splošne prepovedi prodaje in uporabe naprav, ki omogočajo povečanje moči in/ali hitrosti mopedov v javnem prometu, preprečitev njihove uporabe zlasti za šport zunaj javnega prometa. Zato se je treba vprašati predvsem, ali obstaja manj zavezujoč ukrep od splošne prepovedi, ki bi bil enako učinkovit pri zagotavljanju varnosti v cestnem prometu.

47 Toda ker Sodišče nima na voljo nobenih podatkov glede tega, mora to preveriti predložitveno sodišče.

48 Zato je treba na predloženo vprašanje odgovoriti, da je treba direktivi 92/61 in 2002/24 razlagati tako, da če se za vozilo ali za njegov sestavni del ali samostojno tehnično enoto ne uporablja postopek homologacije, ki ga uvajata ti direktivi, med drugim zato, ker ne spadajo na področje uporabe teh direktiv, njune določbe ne

prepovedujejo, da za to vozilo, sestavni del ali samostojno tehnično enoto država članica v nacionalnem pravu uvede ustrezen mehanizem priznavanja pregledov, ki so jih opravile druge države članice. Vsekakor mora taka ureditev upoštevati pravo Unije, zlasti člena 34 PDEU in 36 PDEU.

Stroški

49 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

Direktivi Sveta 92/61/EGS z dne 30. junija 1992 o homologaciji dvo- ali trikolesnih motornih vozil in Evropskega parlamenta in Sveta 2002/24/ES z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS je treba razlagati tako, da če se za vozilo ali za njegov sestavni del ali samostojno tehnično enoto ne uporablja postopek homologacije, ki ga uvajata ti direktivi, med drugim zato, ker ne spadajo na področje uporabe teh direktiv, njune določbe ne prepovedujejo, da za to vozilo, sestavni

del ali samostojno tehnično enoto država članica v nacionalnem pravu uvede ustrezen mehanizem priznavanja pregledov, ki so jih opravile druge države članice. Vsekakor mora taka ureditev upoštevati pravo Unije, zlasti člena 34 PDEU in 36 PDEU.

Podpisi