РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

18 ноември 2010 година *

По дело C-142/09

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Белгия) с акт от 18 март 2009 г., постъпил в Съда на 22 април 2009 г., в рамките на административнонаказателното производство срещу

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: г-н A. Tizzano, председател на състав, г-н A. Borg Barthet, г-н M. Ilešič, г-н E. Levits (докладчик) и г-жа M. Berger, съдии,

* Език на производството: нидерландски.

генерален адвокат: г-н N. Jääskinen,
секретар: г-н A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за г-н Lahousse и Lavichy BVBA, от адв. E. De Ridder, advocaat,

— за белгийското правителство, от г-жа M. Jacobs и г-жа L. Van den Broeck, в качеството на представители,

— за правителството на Обединеното кралство, от г-жа H. Walker, в качеството на представител,

— за Комисията на Европейските общности, от г-н H. van Vliet и г-н G. Wilms, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 16 септември 2010 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 година относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61/ЕИО на Съвета. (ОВ L 124, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 35, стр. 245).

2 Запитването е отправено в рамките на административнонаказателно производство, образувано срещу г-н Lahousse и Lavichy BVBA (наричани по-нататък „лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство“), заподозрени в продажба и инсталиране на оборудване, както и за това, че дават съвети на клиентите как да настройват [да извършват тунинг] на мотопеди.

Правна уредба

Правото на Съюза

3 Директива 2002/24 установява процедурата относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства на равнище на Европейския съюз. По този начин тя отменя Директива 92/61/ЕИО на Съвета от 30 юни 1992 година относно типовото одобрение на дву- или триколесни моторни превозни средства (ОВ L 225, стр. 72), като същевременно запазва по-голямата част от нейните разпоредби.

4 Член 1 от Директива 2002/24 определя нейното приложно поле, както следва:

„1. Настоящата директива [се] прилага за всяко дву- или триколесно моторно превозно средство, с двойни или единични колела, предназначено да се движи по път, както и за неговите компоненти или [обособени технически възли].

Настоящата директива не се прилага за следните превозни средства:

[…]

г) при превозни моторни средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен;

[…]

нито за техните компоненти или [обособени технически възли], при положение че те не са предназначени да бъдат монтирани върху превозни средства, включени в настоящата директива.

[…]

2. Посочените в параграф 1 превозни средства се разделят на:

а) мотопеди, тоест двуколесни превозни средства [...] или триколесни [...] с конструктивно предвидена максимална скорост под 45 km/h и които се характеризират със следното:

i) за двуколесни мотопеди с наличие на двигател:

— при който работният обем на цилиндъра е по-малък или равен на 50 cm3, ако е с вътрешно горене, или

— чиято номинална постоянна максимална мощност е по-малка или равна на 4 kW, ако се използва електрически двигател;

ii) за триколесни мотопеди с наличие на двигател:

— при който работният обем на цилиндъра е по-малък или равен на 50 cm3, ако е с принудително запалване (положително), или

— чиято нетна максимална мощност е по-малка от 4 kW, ако се отнася за друг двигател с вътрешно горене, или

— чиято номинална постоянна максимална мощност е по-малка или равна на 4 kW, ако двигателят е електрически;

[…]“.

5 Съгласно член 2, точка 7 от Директива 2002/24 под „типово одобрение“ се има предвид процедурата, с която една държава членка установява, че даден тип превозно средство, система, обособен технически възел или компонент отговаря както на техническите предписания на настоящата директива или на специалните директиви, така и на проверките за точността на представените от производителя данни, предвидени в пълния списък, поместен в приложение I към тази директива. В това отношение посоченото приложение I препраща, що се отнася до някои технически характеристики на компонентите и на обособените технически възли, към посочените директиви, и по-специално към Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1997 година относно някои компоненти или характеристики на [дву-] или триколесните моторни превозни средства (ОВ L 226, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 5, стр. 3).

6 Член 3 от Директива 2002/24 гласи следното:

„Всяко заявление за типово одобрение се подава от производителя до одобряващия орган на дадена държава членка. То се придружава от информационен документ, чи[й]то образец за одобрение на превозни средства фигурира в приложение II, а за одобрението на системи, обособени технически възли или компоненти е поместен в приложение или допълнение [към специалната директива, отнасяща се до съответните] системи, обособени технически възли или компоненти, като се придружава също така и от други документи, отбелязани в информационния документ. Заявление за даден тип превозно средство, система, обособен технически възел или компонент може да бъде подадено само в една единствена държава членка“.

7 Член 4, параграф 1 от Директива 2002/24 посочва:

„Всяка държава членка извършва одобрението на всеки тип превозно средство, система, обособен технически възел или компонент, които отговарят на следните условия:

[…]

б) системата, обособеният технически възел или компонентът отговарят на техническите предписания от специалната директива, които се отнасят до тях и съответстват на представените от производителя данни, предвидени в пълния списък, поместен в приложение I“.

8 Член 15 от тази директива гласи:

„1. Държавите членки не забраняват пускането на пазара, продажбата, пускането в движение или използването на новите превозни средства, които отговарят на настоящата директива. Единствено превозните средства, които отговарят на настоящата директива, могат да бъдат представени за първоначална регистрация.

2. Държавите членки не забраняват пускането на пазара, продажбата […] или използването на нови [обособени технически възли] или компоненти, които отговарят на настоящата директива. Единствено [обособените технически възли] и компонентите, които отговарят на настоящата директива, могат да бъдат пускани на пазара и продавани за първи път, за да бъдат използвани в държавите членки.

[…]

4. Настоящата директива не засяга правото на държавите членки да предписват, при спазване на договора, изискванията, които считат за необходими, за да се осигури защитата на потребителите по време на използването на въпросните превозни средства, стига това да не наложи промени в превозните средства“.

9 Съгласно съображение 3 от Директива 97/24/ЕО:

„като имат предвид, че установяването на хармонизирани изисквания за тези компоненти и характеристики на [дву-] или триколесните моторни превозни средства е необходимо, за да позволи въвеждането за всеки тип от споменатите превозни средства на процедурите за типово одобрение, които са предмет на Директива 92/61 […]“.

10 Глава 7 от приложението към Директива 97/24, озаглавена „Мерки срещу [промяната на техническите характеристики] на двуколесните мотопеди и на мотоциклетите“, включва в точка 1 следните определения:

„Определения

За целите на настоящата глава:

1.1. „мерки срещу [промяната на техническите характеристики] на двуколесните мотопеди и на мотоциклетите“ са комплексът от технически изисквания и спецификации, имащи за цел да предотвратят, доколкото е възможно, неразрешените [промени], които могат да засегнат безопасността, по-специално чрез повишаване на показателите на превозните средства, и околната среда;

[…]

1.3.1. превозни средства от категория А са мотопедите,

[…]

„неразрешен[а промяна]“ е [промяна, която] не се допуска от предписанията на тази глава;

[…]“.

11 Глава 7, точка 2 от приложението към Директива 97/24 по-конкретно включва общите предписания относно взаимозаменяемостта на неидентичните части между типово одобрените превозни средства. От точка 2.1.1 от посочената глава 7 следва, че инсталирането на части не може да води до повишаване на максималната конструктивна скорост с повече от 5 km/h за превозно средство от категория A и че в никакъв случай не трябва да се надвишава тази максимална скорост.

12 Глава 7, точка 3 от приложението към Директива 97/24 относно специалните изисквания към превозните средства от категории A и B предвижда следното:

„Изискванията на този раздел са задължителни само когато прилагани поотделно или заедно те се окажат необходими за избягване на [промени на техническите характеристики], които имат за резултат повишаване на максималната [конструктивна] скорост с повече от 5 км/ч за превозно средство от категория A […]. В никакъв случай не трябва да се надвишават максималната [конструктивна] скорост или максималната мощност нето на двигателя за съответната категория.

[…]“.

Националното право

13 Съгласно член 1, параграф 5 от Закона от 21 юни 1985 г. за техническите условия, на които трябва да отговарят всички наземни превозни средства, техните компоненти, както и предпазните приспособления (*Belgisch Staatsblad,* 13 август 1985 г., стр. 11647):

„Забранява се производството, вносът, притежаването с цел продажба, предлагането за продажба, продажбата и безплатното разпространение на оборудване, чиято цел е да увеличи мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите, както и предлагането на услуги или указания с оглед на монтирането на това оборудване“.

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

14 Г-н Lahousse и г-н Lavichy са управители на Lavichy BVBA — магазин за продажба, наемане, поддръжка и поправка на велосипеди и на мотопеди. Във връзка с това в него се продава и инсталира оборудване, което позволява да се увеличи мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите.

15 След разследване, претърсване и изземване на веществени доказателства лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство, са осъдени от Politierechtbank te Sint-Niklaas [Полицейски трибунал, Saint-Nicolas] за нарушение на член 1, параграф 5 от Закона от 21 юни 1985 г., поради това че са продавали оборудване, чиято цел е да увеличи мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите, както и че са предлагали услуги във връзка с това.

16 Лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство, обжалват това съдебно решение пред запитващата юрисдикция.

17 Тази юрисдикция счита, че съществува потенциално противоречие между член 1, параграф 5 от Закона от 21 юни 1985 г. и Директива 2002/24, доколкото тази национална разпоредба не предвижда изключение от своето приложно поле, за разлика от Директива 2002/24. При това положение Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли Директива 2002/24/ЕО, по-конкретно член 1, параграф 1, [втора алинея,] буква г) от нея, съгласно който тя не се прилага при превозни моторни средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен, да се тълкува в смисъл, че позволява на държавите членки да разширяват приложното ѝ поле, така че тази директива да стане приложима за всяко движение по земя (с други думи за използването на дву- или триколесни моторни превозни средства и извън обществените пътища и върху частни терени), без да се предвижда такова изключение за превозните средства, предназначени за състезания по път (надпревара) или по всякакъв вид пресечен терен?“.

По преюдициалния въпрос

Предварителни бележки

По прилагането на Директива 2002/24

18 От акта за преюдициално запитване е видно, че деянията, за които се твърди че са извършени от лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство, са настъпили между 1 януари 2002 г. и 7 декември 2005 г.

19 Доколкото Директива 2002/24 е приета на 18 март 2002 г. с цел отмяната на Директива 92/61, последната е била приложима за част от деянията, за които се твърди, че са извършени от лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство.

20 При все това и както следва от съображение 4 от нея, Директива 2002/24 се ограничава да изясни някои административни предписания и да допълни предписанията, които се съдържат в приложенията към Директива 92/61.

21 Ето защо, както изтъква генералният адвокат в точка 28 от своето заключение, понятията, чието тълкуване запитващата юрисдикция иска, както и правилата на процедурата за типово одобрение, предвидени от правото на Съюза относно дву- и триколесните моторни превозни средства, остават непроменени.

Относно процедурата за типово одобрение, предвидена в Директиви 92/61 и 2002/24

22 От трето съображение от Директива 92/61 следва, че тя цели да установи предписания за определяне на технически характеристики, които да заместят различните национални предписания, за да се улесни търговският обмен в Европейската общност на дву- и триколесните моторни превозни средства.

23 Тъй като предписанията са общи за всички държави членки, Директиви 92/61 и 2002/24 въвеждат механизъм за типово одобрение, т.е. процедура, която в крайна сметка позволява на органите на всяка държава членка да се уверят, че превозните средства, които са били типово одобрени в друга държава членка и са предназначени за предлагане за продажба, пускане в движение или за да бъдат използвани на нейна територия, отговарят на тези предписания.

24 По този начин чрез процедурата за типово одобрение една държава членка установява, че даден тип превозно средство, система, обособен технически възел или компонент отговаря както на техническите предписания на Директиви 92/61 и 2002/24 или на специалните директиви, така и на проверките за точността на представените от производителя данни, предвидени в пълния списък, поместен в приложение I съответно към Директиви 92/61 и 2002/24.

25 Производителят на дадено превозно средство, което може да попада в обхвата на Директиви 92/61 и 2002/24, трябва да подаде заявление за типово одобрение пред компетентните органи на държавата членка, в която желае да предлага за продажба даден тип превозно средство. Тогава посочените органи проверяват дали този тип превозно средство отговаря на техническите предписания на съответните директиви.

26 Производителят изготвя сертификат за съответствие, който придружава всяко превозно средство, за което компетентният национален орган е извършил типово одобрение. След това органите на другите държави членки, до които е отправена молба за пускане на пазара или за пускане в движение на посоченото превозно средство, само констатират, че то съответства на придружаващия го сертификат за съответствие. Идентична процедура се прилага за компонентите и за обособените технически възли на обхванатите от Директиви 92/61 и 2002/24 превозни средства или за компонентите и за обособените технически възли, предназначени да бъдат монтирани на такива превозни средства, що се отнася до техническите предписания, предвидени в специалните директиви.

27 Следователно посредством процедурата за типово одобрение на равнище на Съюза е създадена система за взаимно признаване на проверките за съответствие с предписанията, предвидени от Директиви 92/61 и 2002/24, както и от специалните директиви, които проверки се извършват от одобряващите органи в различните държави членки.

28 Следователно тази процедура позволява да се улесни движението в общия пазар на дву- или триколесни моторни превозни средства, както и това на техните

обособени технически възли и компоненти, тъй като, от една страна, стоките, произведени в съответствие с одобрен тип, повече не подлежат на проверка от гледна точка на техническите предписания на Директиви 92/61 и 2002/24, както и от гледна точка на специалните директиви, и от друга страна, съгласно член 15, параграфи 1 и 2 от Директиви 92/61 и 2002/24, щом дадено ново превозно средство, нов обособен технически възел или нов компонент отговаря на тези директиви или на специалните директиви, държавите членки не могат да ограничат пускането им на пазара, тяхната продажба, пускането им в движение или използването им, освен по член 15, параграф 5 от Директива 92/61 и по член 15, параграф 4 от Директива 2002/24.

По преюдициалния въпрос

29 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали Директиви 92/61 и 2002/24 трябва да се тълкуват в смисъл, че дадена държава членка може да разшири обхвата на процедурата за типово одобрение, установена от тези директиви за обхванатите от тях превозни средства, компоненти и обособени технически възли, до превозните средства, които не попадат в тяхното приложно поле, а именно предназначените за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен.

30 На първо място, е необходимо да се напомни, че от член 1, параграф 1 от Директиви 92/61 и 2002/24 следва, че те се прилагат за всяко дву- или триколесно моторно превозно средство, с двойни или единични колела, предназначено да се движи по път, тоест по-конкретно за мотопедите, както и за техните компоненти и обособени технически възли. В това отношение съгласно параграф 2 от този член мотопедите по същество са дву- или триколесни превозни средства, снабдени с двигател с вътрешно горене, при който работният обем на цилиндъра е по-малък или равен на 50 cm3, или снабдени с електрически двигател, чиято номинална постоянна максимална мощност е по-малка или равна на 4 kW.

31 От член 1, параграф 1, втора алинея, четвърто тире от Директива 92/61 и от член 1, параграф 1, втора алинея, буква г) от Директива 2002/24 следва, че те не се прилагат за превозни средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен, нито за техните компоненти или обособени технически възли.

32 Както подчертава в писменото си становище Комисията на Европейските общности, за тези превозни средства не е счетено за необходимо или е преценено, че е несъразмерно да се установят хармонизирани спецификации на равнище на Съюза.

33 Всъщност трябва да се посочи, че този тип превозни средства отговаря на нужди, различни от обхванатите от Директиви 92/61 и 2002/24, доколкото те не са предназначени да се движат по обществените пътища. Така, от една страна, за тези превозни средства не се прилагат толкова ограничителни норми в областта на безопасността на движението по пътищата, а от друга страна, от тях със сигурност се произвежда по-малък брой от този на мотопедите, предназначени да се движат по обществените пътища, което прави механизма за типово одобрение не особено подходящ.

34 Оттук следва, че възможността дадено превозно средство да се ползва от механизма за типово одобрение на равнище на Съюза, установен от Директиви 92/61 и 2002/24, зависи не толкова от неговото предназначение, колкото от способността му да отговори на техническите предписания, наложени с тези директиви.

35 Следователно и що се отнася до обстоятелствата по главното производство, възможни са две хипотези, а именно: или оборудването, иззето от лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство, е било типово одобрено на равнище на Съюза и поради това се ползва от улесненията, които произтичат от механизма, предвиден от Директиви 92/61 и 2002/24 относно неговото предлагане за продажба, пускането му в движение и използването му, или това оборудване не е било типово одобрено, така че неговото пускане на

пазара, продажбата му, пускането му в движение или използването му по естеството си се уреждат не от посочените директиви, а от националното право.

36 В това отношение следва веднага да се подчертае, че нито в акта за преюдициално запитване, нито в представените пред Съда становища се посочва доколко оборудването, иззето от лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство, за чиято продажба и инсталиране те са преследвани, се е ползвало от процедура за типово одобрение в съответствие с Директиви 92/61 и 2002/24. От този акт е видно само, че посоченото оборудване е предназначено да бъде инсталирано на мотопеди и че води до увеличаване на тяхната скорост и/или мощността на техния двигател, за да ги превърне в превозни средства, предназначени да участват в спортни състезания.

37 При тези условия, за да се предложи полезен отговор на запитващата юрисдикция, следва да се подчертае първо, че сред специалните директиви, посочени в приложение I към Директива 2002/24, Директива 97/24 определя в своето приложение мерки срещу промяната на техническите характеристики, по-специално на двуколесните мотопеди. По-конкретно, в него се забранява инсталирането върху мотопед на компоненти, предназначени за превозни средства, чиято мощност надвишава тази на мотопедите, след като то води до повишаване на неговата скорост с повече от 5 km/h. Освен това в никакъв случай не трябва да се надвишават максималната конструктивна скорост или максималната мощност нето на двигателя.

38 Ето защо, от една страна, тези технически предписания със сигурност биха възпрепятствали типовото одобрение на равнище на Съюза, по смисъла на Директиви 92/61 и 2002/24, на компоненти или на обособени технически възли, които биха довели до повишаване на скоростта на мотопед с повече от 5 km/h или биха позволили да се надвиши максималната конструктивна скорост или максималната мощност нето на двигателя.

39 От друга страна, следва да се напомни, че за да може даден компонент или обособен технически възел да се ползва от предвидения от Директиви 92/61 и 2002/24 механизъм за типово одобрение, той трябва да е свързан с превозно средство, за което се прилагат тези директиви, а именно, по-специално, двуколесно превозно средство, което се характеризира с наличие на двигател, при който работният обем на цилиндъра е по-малък или равен на 50 cm3, ако е с вътрешно горене, или чиято номинална постоянна максимална мощност е по-малка или равна на 4 kW, ако се използва електрически двигател, или пък е предназначен да бъде инсталиран на такова превозно средство.

40 Следователно предвид действащото право на Съюза не би могъл да се ползва от механизма за типово одобрение на равнище на Съюза компонент или обособен технически възел, чиято цел е да промени техническите характеристики на мотопед така, че той повече да не отговаря на определението, което му дават Директиви 92/61 и 2002/24, по-специално що се отнася до неговата мощност.

41 Второ, и доколкото конфискуваните в главното производство части не се ползват от предвидения от Директиви 92/61 и 2002/24 механизъм за типово одобрение на равнище на Съюза, следва да се напомни, че тяхното пускане на пазара, продажбата и използването им се уреждат от националното право.

42 Поради това и както отбелязва генералният адвокат в точки 82 и 83 от своето заключение, по принцип нищо не пречи на дадена държава членка да приложи по аналогичен начин предвидения от Директиви 92/61 и 2002/24 механизъм за типово одобрение на равнище на Съюза и да позволи пускането на нейния вътрешен пазар на превозни средства, компоненти или обособени технически възли, които са били обект на отделно типово одобрение в друга държава членка, стига последните вече да не се ползват от механизма за типово одобрение на равнище на Съюза.

43 Все пак в тези случаи, когато упражнява законодателните си правомощия, държавата членка трябва да спазва правото на Съюза, и по-специално членове 34 ДФЕС и 36 ДФЕС.

44 В конкретния случай трябва да се посочи, че обща забрана да се продава или да се използва оборудване, което позволява да се увеличи мощността и/или скоростта на мотопедите, като разглежданата по главното производство, може да възпрепятства свободното движение на тези стоки (вж. по аналогия Решение от 10 февруари 2009 г. по дело Комисия/Италия, C-110/05, Сборник, стр. I-519, точка 58). Такава пречка е забранена от член 34 ДФЕС, доколкото не би могла да бъде обоснована с едно от съображенията от общ интерес, изброени в член 36 ДФЕС, или с императивни изисквания.

45 Дори разглежданата по главното производство национална разпоредба да може да бъде обоснована по-специално с целта да се осигури безопасността на движението по пътищата, необходимо е още тази мярка да е в състояние да гарантира осъществяването на преследваната цел и да не надхвърля необходимото за нейното постигане (вж. в този смисъл Решение по дело Комисия/Италия, посочено по-горе, точка 59).

46 В настоящия случай общата забрана за продажбата и използването на оборудване, позволяващо да се увеличи мощността и/или скоростта на мотопедите, които се движат по обществените пътища, със сигурност води до възпрепятстване на тяхното използване по-специално за спортни цели извън обществените пътища. Следователно е необходимо да се прецени по-специално дали съществува по-малко ограничителна мярка от една обща забрана, която мярка позволява да се гарантира също толкова ефикасно безопасността на движението по пътищата.

47 Тъй като обаче Съдът не разполага с никакви сведения в това отношение, запитващата юрисдикция трябва да извърши тази проверка.

48 Ето защо на поставения въпрос следва да се отговори, че Директиви 92/61 и 2002/24 трябва да се тълкуват в смисъл, че щом превозно средство, компонент или обособен технически възел, за които тези директиви се отнасят, не се ползва от въведената от тях процедура за типово одобрение, по-специално поради

това че не попада в приложното им поле, техните разпоредби допускат дадена държава членка да установи за посоченото превозно средство, компонент или обособен технически възел в своето национално право механизъм, аналогичен на признаването на проверките, извършени от други държави членки. При всички положения тази правна уредба трябва да спазва правото на Съюза, и по-специално членове 34 ДФЕС и 36 ДФЕС.

По съдебните разноски

49 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

Директива 92/61/ЕИО на Съвета от 30 юни 1992 година относно типовото одобрение на дву- или триколесни моторни превозни средства, както и Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 година относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61, трябва да се тълкуват в смисъл, че щом превозно средство, компонент или обособен технически възел, за които тези директиви се отнасят, не се ползва от въведената от тях процедура за типово одобрение, по-специално поради това че не попада в приложното им поле, техните разпоредби допускат дадена държава членка да установи за посоченото превозно средство, компонент или обособен

технически възел в своето национално право механизъм, аналогичен на признаването на проверките, извършени от други държави членки. При всички положения тази правна уредба трябва да спазва правото на Съюза, и по-специално членове 34 ДФЕС и 36 ДФЕС.

Подписи