SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS NIILO JÄÄSKINEN vom 16. September 2010[1]

1. Mit ihrer Vorlagefrage[2] ersucht die Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Gericht erster Instanz Dendermonde) um die Auslegung von Art. 1 Abs. 1 Buchst. d der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates[3].

2. Insbesondere ist der Gerichtshof aufgerufen, sich zu nationalen Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen zu äußern. Die in Rede stehende nationale Regelung verbietet nämlich u. a. das Inverkehrbringen und die Benutzung von Vorrichtungen zur Steigerung der Motorleistung und/oder der Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern. Der Gerichtshof hat sich also mit der Frage zu befassen, ob und gegebenenfalls inwieweit für eine Vorrichtung, die dazu dient, ein Kleinkraftrad so zu frisieren, dass es den technischen Spezifikationen des Unionsrechts nicht mehr entspricht, der durch das Unionsrecht gewährleistete freie Warenverkehr in Anspruch genommen werden kann.

3. Im Rahmen der vorliegenden Schlussanträge ist zu beachten, dass es sich bei dem Begriff des „Kleinkraftrads“ im Sinne der Richtlinie 2002/24 um einen autonomen und eindeutigen Begriff handelt. Im Sinne des abgeleiteten Rechts stellt also jedes als Kleinkraftrad bezeichnete Fahrzeug, das die Voraussetzungen dieses Begriffs nicht erfüllt, ein „Nicht-Kleinkraftrad“ dar.

I — Rechtlicher Rahmen

A — *Unionsrecht*

4. Mit der Richtlinie 2002/24 ist die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge[4] aufgehoben worden.

1 — Originalsprache: Französisch.

2 — Da es im Ausgangsverfahren um die Anwendung eines 1985 erlassenen nationalen Gesetzes geht, folgen die Verweise auf Bestimmungen des EG-Vertrags der Nummerierung vor Inkrafttreten des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

3 — ABl. L 124, S. 1.

4 — ABl. L 225, S. 72.

5. Nach dem sechsten Erwägungsgrund der Richtlinie 2002/24 soll das Verfahren der Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge es jedem Mitgliedstaat ermöglichen, festzustellen, ob jeder Fahrzeugtyp den in den Einzelrichtlinien vorgesehenen und auf dem Betriebserlaubnisbogen angegebenen Kontrollen unterzogen wurde.

6. So ist in Art. 1 der Richtlinie 2002/24 bestimmt:

„(1) Diese Richtlinie gilt für alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge mit oder ohne Doppelrad sowie deren Bauteile oder selbständige technische Einheiten.

Diese Richtlinie gilt nicht für die nachstehend genannten Fahrzeuge:

…

d) Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind;

…

und auch nicht für deren Bauteile und technische Einheiten, sofern diese nicht zum Einbau in Kraftfahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie bestimmt sind.

…“

7. In Art. 4 der Richtlinie ist bestimmt:

„(1) Die Mitgliedstaaten erteilen die Typgenehmigung für alle Typen von Fahrzeugen, Systemen, selbständigen technischen Einheiten oder Bauteilen, wenn diese die nachstehenden Bedingungen erfüllen:

…

b) Das System, die selbständige technische Einheit oder das Bauteil erfüllt die technischen Anforderungen der einschlägigen Einzelrichtlinie und entspricht den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang I.

…“

8. Art. 15 in Kapitel III („Bedingungen für den freien Warenverkehr, Übergangsbestimmungen, Ausnahmeregelungen und alternative Verfahren“) der Richtlinie bestimmt:

„(1) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Benutzung neuer Fahrzeuge nicht verbieten, wenn sie dieser Richtlinie entsprechen. Nur bei Fahrzeugen, die dieser Richtlinie entsprechen, ist eine Erstzulassung möglich.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen, den Verkauf oder die Benutzung

neuer selbständiger technischer Einheiten oder neuer Bauteile nicht verbieten, wenn sie dieser Richtlinie entsprechen. Nur selbständige technische Einheiten und Bauteile, die dieser Richtlinie entsprechen, dürfen zur Benutzung in den Mitgliedstaaten in Verkehr gebracht und erstmals verkauft werden.

(3) In Abweichung von den Absätzen 1 und 2 gilt Folgendes:

a) Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, Systeme, selbständige technische Einheiten und Bauteile von der Einhaltung von Vorschriften der Einzelrichtlinien befreien, wenn diese bestimmt sind

i) entweder für die Herstellung von Kleinserien von jährlich höchstens 200 Einheiten je Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit,

ii) oder für die Streitkräfte, die Organe zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder Stellen für öffentliche Arbeiten.

Diese Ausnahmeregelungen sind den anderen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats nach ihrer Gewährung mitzuteilen. Diese Mitgliedstaaten entscheiden binnen drei Monaten, ob sie die Typgenehmigung für Fahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden sollen, anerkennen. Der Bogen einer solchen Typgenehmigung darf nicht die Überschrift ‚EG-Typgenehmigungsbogen' tragen.

...

(4) Das Recht der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung des Vertrags Anforderungen vorzuschreiben, die sie zum Schutz der Benutzer bei der Verwendung der betreffenden Fahrzeuge für erforderlich halten, wird durch diese Richtlinie nicht berührt, sofern dafür keine Änderungen an den Fahrzeugen notwendig werden."

9. In Anhang II Teil 2 der Richtlinie 2002/24 wird wegen bestimmter technischer Merkmale der in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Systeme, selbständigen technischen Einheiten und Bauteile auf die Einzelrichtlinien verwiesen, in denen die technischen Anforderungen für die Teilnahme am Typgenehmigungsverfahren festgelegt sind.

10. Der dritte Erwägungsgrund der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte

Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen [5] lautet:

„Die Einführung harmonisierter Vorschriften für diese Bauteile und Merkmale zweirädriger und dreirädriger Kraftfahrzeuge ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Betriebserlaubnis- und Bauartgenehmigungsverfahren der Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge angewandt werden können."

11. Kapitel 7 („Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an zweirädrigen Kleinkrafträdern und Krafträdern") der Richtlinie 97/24 enthält in Abschnitt 1 des Anhangs folgende Begriffsbestimmungen:

„1. …

Im Sinne dieses Kapitels bezeichnet der Ausdruck

1.1. ‚Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an zweirädrigen Kleinkrafträdern und Krafträdern': sämtliche technischen Vorschriften und Spezifikationen, mit denen soweit wie möglich unzulässige Veränderungen verhindert werden sollen, die die Umwelt und aufgrund einer Leistungssteigerung des Fahrzeugs die Sicherheit beeinträchtigen können;

…

1.3.1. Fahrzeuge der Klasse A, d. h. Kleinkrafträder;

…

1.4. ‚unzulässige Veränderung': eine Veränderung, die nach den Bestimmungen dieses Kapitels nicht zulässig ist".

12. Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 enthält in Abschnitt 2 des Anhangs insbesondere die allgemeinen Vorschriften über die Austauschbarkeit von nicht identischen Teilen zwischen genehmigten Fahrzeugen. Nach Abschnitt 2.1.1 Buchst. b des Anhangs von Kapitel 7 darf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit oder die maximale Motornennleistung für die betreffende Klasse nicht überschritten werden. Insbesondere beträgt für Kleinkrafträder mit niedriger Leistung gemäß dem Hinweis in Anhang I der Richtlinie 92/61 die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h.

13. Im Anhang zu Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 ist in Abschnitt 3 mit besonderen Vorschriften für Fahrzeuge der Klassen A und B bestimmt:

„Die Vorschriften in diesem Abschnitt sind nur dann verbindlich, wenn eine oder mehrere dieser Vorschriften sich als notwendig

5 — ABl. L 226, S. 1.

erweisen, um zu verhindern, dass durch unbefugte Eingriffe die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen der Klasse A um mehr als 5 km/h … erhöht wird. Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit und die maximale Motornutzleistung der betreffenden Klasse dürfen auf keinen Fall überschritten werden."

B — *Nationales Recht*

14. Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen (im Folgenden: Gesetz über die technischen Anforderungen) [6], lautet:

„Die Herstellung, die Einfuhr, der Besitz zu Verkaufszwecken, das Anbieten zum Kauf, der Verkauf und die kostenlose Abgabe von Vorrichtungen zur Steigerung der Motorleistung und/oder der Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern sind ebenso wie das Anbieten von Hilfe beim Einbau solcher Vorrichtungen oder das Erteilen von Ratschlägen zu deren Einbau verboten."

6 — *Moniteur belge* vom 13. August 1985, S. 11647.

II — Sachverhalt und Vorlagefrage

15. Herr Lahousse ist Geschäftsführer der Lavichy BVBA, die folgenden Geschäftszweck hat: „Betrieb eines Zweiradgeschäfts mit Werkstatt einschließlich der Ein- und Ausfuhr, des An-, Ein- und Verkaufs, der Vermietung, der Wartung und der Reparatur aller Fahrräder, Kleinkrafträder … Zubehör- und Ersatzteile, sowohl neu als auch gebraucht". Nach der Vorlageentscheidung hatten Herr Lahousse und die Lavichy BVBA (im Folgenden: die Angeklagten) Frisiervorrichtungen in Besitz, verkauften diese, ließen das Frisieren von Kleinkrafträdern zu und erteilten außerdem entsprechende Ratschläge.

16. Infolge von Ermittlungen, einer Durchsuchung und der Beschlagnahme von Beweisgegenständen wurden die Angeklagten von der Politierechtbank te Sint-Niklaas (Polizeigericht von Sint-Niklaas) für schuldig befunden, gegen Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen verstoßen zu haben; sie hätten Vorrichtungen zur Steigerung der Motorleistung und/oder der Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern hergestellt, eingeführt, zu Verkaufszwecken in Besitz gehabt, zum Kauf angeboten, verkauft oder kostenlos abgegeben und entsprechende Hilfe angeboten.

17. Die Angeklagten haben gegen dieses Urteil beim vorlegenden Gericht Berufung eingelegt.

18. Nach Auffassung des vorlegenden Gerichts besteht möglicherweise ein Widerspruch zwischen Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen und der Richtlinie 2002/24; es hat deshalb beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist die Richtlinie 2002/24, insbesondere Art. 1 Abs. 1 Buchst. d, wonach die Richtlinie nicht für Fahrzeuge gilt, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind, dahin auszulegen, dass die Mitgliedstaaten die Anwendung dieser Richtlinie auf jeglichen Verkehr zu Lande (d. h. auf den Gebrauch von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen auch abseits von öffentlichen Straßen und/oder auf Privatgrundstücken) ausweiten und damit anwendbar machen können, ohne die Ausnahme für Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße (Rennen) bestimmt sind, oder Geländefahrzeuge vorzusehen?

III — Verfahren vor dem Gerichtshof

19. Das Vorabentscheidungsersuchen ist am 22. April 2009 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofs eingetragen worden.

20. Herr Lahousse, die belgische Regierung und die Regierung des Vereinigten Königreichs sowie die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen abgegeben.

21. Mit Schreiben vom 17. Mai 2010 hat der Kanzler des Gerichtshofs die belgische Regierung und die Kommission gebeten, eine Frage zu Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 zu beantworten. Diese Verfahrensbeteiligten haben ihre Antworten am 1. Juni 2010 eingereicht.

IV — Allgemeine Würdigung

A — *Vorbemerkungen zur Vorlagefrage*

22. Mit seiner Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein Mitgliedstaat den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 ausweiten kann, und zwar auf Fahrzeuge, die ausdrücklich von ihrem Anwendungsbereich ausgeschlossen sind. Den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 auf Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind, auszuweiten würde bedeuten, diese Fahrzeuge dem harmonisierten Typgenehmigungsverfahren zu unterstellen.

23. Allerdings führt das vorlegende Gericht nicht näher aus, ob die Vorrichtungen oder die Fahrzeuge, um die es im Ausgangsverfahren geht, für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind oder für Kunden, die die Motorleistung und/oder die Geschwindigkeit der Kleinkrafträder steigern möchten, um am

Straßenverkehr teilzunehmen. Diese Tatsachenfrage betrifft aber nur einen einzelnen Gesichtspunkt und stellt die Zulässigkeit des Vorabentscheidungsersuchens meines Erachtens nicht in Frage.

24. Im Übrigen weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass es den Gerichtshof anrufe, um Aufschluss über den Begriff des „Verkehrs zu Lande“ zu erhalten. Bei diesem Begriff handelt es sich aber um einen Begriff des belgischen Gesetzes über die technischen Anforderungen, für dessen Auslegung der Gerichtshof nicht zuständig ist. Wie bereits ausgeführt, gilt die Richtlinie 2002/24 nämlich nur für zur Teilnahme am „Straßenverkehr“ bestimmte Fahrzeuge sowie deren Bauteile oder selbständige technische Einheiten.

25. Mithin ist zu prüfen, ob eine Regelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 fällt und welche Vorschriften des Unionsrechts andernfalls vom Mitgliedstaat zu beachten sind.

26. Ferner ist, was das Argument der belgischen Regierung angeht, Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen sei eingeführt worden, um angesichts der Gefahren, die mit der Steigerung der Geschwindigkeit und/oder der Motorleistung der betreffenden Fahrzeuge einhergingen, einen besseren Schutz der Benutzer zu gewährleisten, auf Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 zu verweisen, in dem u. a. die Problematik der zur Bekämpfung von unbefugten Eingriffen an Kleinkrafträdern getroffenen Maßnahmen geregelt ist.

27. In zeitlicher Hinsicht ist im Hinblick auf das Ausgangsverfahren festzustellen, dass die den Angeklagten zur Last gelegten Taten nach dem Vorlagebeschluss in die Zeit vom 1. Januar 2002 bis 7. Dezember 2005 fallen.

28. Dieser Zeitraum liegt zwar vor dem Erlass der Richtlinie 2002/24; es ist aber unstreitig, dass auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens die Richtlinie 92/61 anwendbar war. Da die im vorliegenden Fall maßgeblichen Begriffe der beiden Richtlinien im Wesentlichen unverändert geblieben sind, muss die Auslegung der Richtlinie 2002/24 meines Erachtens sinngemäß auch für die Auslegung der Richtlinie 92/61 gelten.

B — *Zu den Vorschriften für den Sektor der zwei- oder dreirädrigen Fahrzeuge*

1. Ziele und Grad der Harmonisierung der Richtlinie 2002/24

29. Im Rahmen des Erlasses von Maßnahmen zur Gewährleistung des Funktionierens

des Binnenmarkts regelt eine Reihe von Richtlinien die Problematik der Anforderungen, die die Teile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen erfüllen müssen. Es sind hierzu eine Rahmenrichtlinie [7] und verschiedene technische Richtlinien [8] erlassen worden.

30. Da die für die einzelnen Teile und Merkmale der Fahrzeuge geltenden harmonisierten technischen Vorschriften in Einzelrichtlinien zusammengefasst wurden, erforderten die Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften und die Anerkennung der von den anderen Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen durch jeden Mitgliedstaat die Einführung eines gemeinschaftlichen Betriebserlaubnisverfahrens für jeden Fahrzeugtyp, wie aus dem achten Erwägungsgrund der Richtlinie 92/61 hervorgeht.

31. Mit der Richtlinie 2002/24 soll für die in ihren Anwendungsbereich fallenden zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge das Verfahren der Typgenehmigung harmonisiert werden. Die Richtlinie gilt auch für Bauteile und selbständige technische Einheiten, die die in den Einzelrichtlinien enthaltenen technischen Anforderungen erfüllen. Anhang I der Richtlinie 2002/24 enthält eine abschließende Liste der bei der Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften. In Anhang I Rubrik 19 wird auf die Richtlinie 97/24 verwiesen, die Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an Kleinkrafträdern und Krafträdern betrifft.

32. Durch das Typgenehmigungsverfahren für in den Geltungsbereich der Rahmenrichtlinie fallende Fahrzeuge soll das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleistet werden; dazu werden einheitliche Vorschriften eingeführt, die einzuhalten sind, damit die Betriebserlaubnis eines Fahrzeugtyps sowie die Bauartgenehmigung seiner Bauteile und Merkmale erteilt werden können [9].

33. Dieses Verfahren ermöglicht es jedem Mitgliedstaat, festzustellen, ob jeder Fahrzeugtyp den in den Einzelrichtlinien vorgesehenen und auf dem Betriebserlaubnisbogen angegebenen Kontrollen unterzogen wurde. Ferner wird den Herstellern ermöglicht, eine Übereinstimmungsbescheinigung für alle Fahrzeuge auszustellen, die dem genehmigten Typ entsprechen. Ein mit dieser Bescheinigung versehenes Fahrzeug kann in den Verkehr gebracht, verkauft und zugelassen werden, um im gesamten Gebiet der Union benutzt zu werden.

34. Aufgrund der Einführung des in der Europäischen Union harmonisierten Typgenehmigungsverfahrens kann der Bürger in einem beliebigen Mitgliedstaat ein neues Fahrzeug kaufen und gegebenenfalls in

7 — Richtlinie 92/61, aufgehoben durch die Richtlinie 2002/24.

8 — Von 1992 bis 2009 sind 37 Richtlinien über zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge erlassen worden (vgl. Website der Europäischen Kommission, Generaldirektion Unternehmen und Industrie, http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm).

9 — Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates über die Betriebserlaubnis für zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge, KOM(1999) 276 endg. (ABl. C 307 E, S. 1).

einem beliebigen anderen Mitgliedstaat ohne Einzelgenehmigung die Zulassung für dieses Fahrzeug beantragen. Nur Fahrzeuge, Bauteile und selbständige technische Einheiten, die den Vorschriften des Unionsrechts entsprechen, dürfen zur Benutzung in den Mitgliedstaaten in den Verkehr gebracht und erstmals verkauft werden.

35. Die Typgenehmigung bewirkt, dass ein Mitgliedstaat das Inverkehrbringen, die Inbetriebnahme oder die Benutzung von Fahrzeugen und Bauteilen nicht verbieten darf, wenn diese der Richtlinie 2002/24 entsprechen. Folglich gilt die Richtlinie nicht für Einzelfahrzeuge im Sinne der Richtlinie [10].

36. Die inzwischen aufgehobene Richtlinie 92/61 enthielt einen Hinweis zur Art der in dem fraglichen Bereich vorgesehenen Harmonisierung. Nach dem letzten Erwägungsgrund der Richtlinie 92/61 erforderten die Sicherheit im Straßenverkehr, der Schutz der Umwelt und der Verbraucherschutz von einem hohen Niveau ausgehende Bau- und Fertigungsvorschriften. Da durch diese Vorschriften die Einheitlichkeit des Marktes gewährleistet sein sollte, war als Grundlage eine vollständige Harmonisierung notwendig.

37. Da in der Richtlinie 2002/24 kein vergleichbarer Hinweis mehr enthalten ist, stellt sich die Frage nach dem Umfang der durch sie vorgesehenen Harmonisierung.

38. Hierzu ist festzustellen, dass in dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/61 [11] ausdrücklich hervorgehoben wurde, dass das gemeinschaftliche Betriebserlaubnisverfahren für zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge auf der Grundlage eines Systems der vollständigen Harmonisierung konzipiert wurde. Nach der Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses war Ziel dieses Vorschlags aber die Änderung der Richtlinie 92/61 im Sinne einer Aktualisierung und Klarstellung [12].

39. Im Übrigen ist der Vorschlag u. a. mit der Notwendigkeit begründet worden, bestimmte Vorschriften, insbesondere über die Geltungsdauer der nationalen Betriebserlaubnisse, genauer festzulegen und neue Vorschriften aufzunehmen, z. B. über die Nummerierung der Typgenehmigungsbogen, die Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien und neue Technologien — so

10 — Die Richtlinie 2002/24 enthält zwar keine Definition des Begriffs des „Einzelfahrzeugs". In Anbetracht des mit der Richtlinie verfolgten Ziels und ihres Inhalts ist dieser Begriff aber dahin auszulegen, dass „Einzelfahrzeuge" das Gegenteil von Fahrzeugen sind, die unter die Typgenehmigungsverfahren fallen, und dass damit individuelle Fahrzeuge gemeint sind, die aufgrund ihrer Merkmale nicht in das von der Richtlinie vorgesehene Typgenehmigungssystem einbezogen werden können.

11 — In Fn. 9 angeführt.

12 — Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates über die Betriebserlaubnis für zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge" (ABl. 1999, C 368, S. 1).

wie bei den bereits für andere Kraftfahrzeuge geltenden Regelungen [13].

40. Mithin ist festzustellen, dass mit der Richtlinie 2002/24 für die in ihren Anwendungsbereich fallenden Fahrzeuge nach wie vor eine vollständige Harmonisierung angestrebt wird. Andererseits versteht es sich von selbst, dass mit der Richtlinie keine vollständige Harmonisierung der auf sämtliche zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeuge anwendbaren Rechtsvorschriften vollzogen wird, zumal bestimmte Fahrzeugtypen vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen sind [14].

41. Wenn ein Fahrzeug, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit also in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 fällt, muss die Prüfung also ausschließlich anhand dieser Richtlinie erfolgen. Denn nationale Maßnahmen, die sich auf eine Frage beziehen, die Gegenstand einer Harmonisierung auf Unionsebene ist, sind anhand der Bestimmungen dieser Harmonisierungsmaßnahme und nicht anhand des EG-Vertrags zu beurteilen [15].

42. Hingegen verfügen die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen, die ausdrücklich vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 ausgeschlossen sind, wie den Fahrzeugen, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind, oder den Fahrzeugen, die nicht zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmt sind, meines Erachtens über einen großen Handlungsspielraum zur Regelung dieses Bereichs.

2. Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24

43. Die Richtlinie 2002/24 gilt nach ihrem Art. 1 für alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge mit oder ohne Doppelrad sowie deren Bauteile oder selbständige technische Einheiten.

44. Vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 ausgeschlossen sind die in Art. 1 Abs. 1 Buchst. a bis h aufgezählten Fahrzeuge, u. a. Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände

13 — Vgl. den vierten Erwägungsgrund der Richtlinie 2002/24.

14 — Vgl. Art. 15 Abs. 4 der Richtlinie 2002/24, aus dem sich ergibt, dass die Bedingungen der Benutzung der betreffenden Fahrzeuge nicht harmonisiert sind.

15 — Vgl. Urteile vom 30. November 1983, van Bennekom (227/82, Slg. 1983, 3883, Randnr. 35), vom 23. November 1989, Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Slg. 1989, 3891, Randnr. 28), vom 12. Oktober 1993, Vanacker und Lesage (C-37/92, Slg. 1993, I-4947, Randnr. 9), vom 13. Dezember 2001, DaimlerChrysler (C-324/99, Slg. 2001, I-9897, Randnr. 32), vom 9. Juni 2005, HLH Warenvertrieb und Orthica (C-211/03, C-299/03 und C-316/03 bis C-318/03, Slg. 2005, I-5141, Randnrn. 58 und 59), und vom 24. Januar 2008, Roby Profumi (C-257/06, Slg. 2008, I-189, Randnr. 14).

bestimmt sind. Aus der allgemeinen Definition gemäß Art. 1 der Richtlinie 2002/24 ergibt sich im Umkehrschluss, dass auch die nicht zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Fahrzeuge vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen sind.

45. Was die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 fallenden Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten von Fahrzeugen angeht, sind zwei Fälle zu unterscheiden.

46. Einerseits gilt die Richtlinie 2002/24 nicht für Bauteile, die Bestandteile von Fahrzeugen sind, die nicht unter sie fallen. Andererseits fällt ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit, sobald sie zum Einbau in unter die Richtlinie 2002/24 fallende Fahrzeuge bestimmt sind, unter die Richtlinie 2002/24.

47. Es stellt sich also die Frage, wie der Begriff der „Bestimmung" auszulegen ist, d. h., ob die Anwendbarkeit der Richtlinie 2002/24 von der möglichen Verwendung des betreffenden Bauteils abhängen kann.

48. Meines Erachtens ist unter der „Bestimmung" eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugbauteils sein industrieller Zweck zu verstehen. Darunter wiederum verstehe ich den vom Hersteller vorgesehenen Verwendungszweck, der für die technische Planung eines Fahrzeugs maßgeblich ist und nach dem sich z. B. richtet, welchen technischen Vorschriften das Fahrzeug entsprechen muss. Die Bestimmung wird also bei der Herstellung vom Hersteller festgelegt [16].

49. Die gegenteilige Auslegung ist abwegig; sie würde bedeuten, dass die Regelung jede mögliche denkbare Verwendung eines Fahrzeugteils, ja sogar von Bauteilen, die nach den Angaben des Herstellers gar nicht für Fahrzeuge bestimmt sind, aber so beschaffen sind, dass ein Austausch möglich ist, berücksichtigen müsste [17].

50. Die Anwendbarkeit der Richtlinie 2002/24 kann also nicht von einem subjektiven Merkmal abhängen, wie zum einen der möglichen Verwendung oder gar den möglichen Verwendungen eines Bauteils oder zum anderen der möglichen technischen Eignung eines Bauteils, in ein anderes Fahrzeug eingebaut werden zu können als dasjenige, für das es eigentlich bestimmt ist.

16 — Mit dem System der technischen Harmonisierung können Hersteller die Genehmigung für einen Fahrzeugtyp in einem Mitgliedstaat erhalten, wenn die technischen Anforderungen der Gemeinschaft erfüllt sind, und diesen dann in der ganzen EU vertreiben, ohne dass weitere Tests oder Überprüfungen nötig sind. Die Registrierung muss nach einfacher Vorlage einer Konformitätsbescheinigung bewilligt werden. Vgl. http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_de.htm

17 — Wie z. B. Zweitaktmotorenbauteile, die für leichte Maschinen wie Gartengeräte oder für Schiffe verwendet werden können.

51. Schließlich kommt meines Erachtens im vorliegenden Fall dem Ausschluss der Einzelfahrzeuge vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 besondere Bedeutung zu.

C — Regelung der Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an Fahrzeugen

52. Im Rahmen der vorliegenden Schlussanträge verstehe ich unter einem „Nicht-Kleinkraftrad" zum einen ein ursprünglich der Richtlinie 2002/24 entsprechendes Kleinkraftrad, an dem ein unbefugter Eingriff, wie eine Frisierung, vorgenommen worden ist, so dass es die Anforderungen dieser Richtlinie nicht mehr erfüllt, und zum anderen ein als Kleinkraftrad bezeichnetes zwei- oder dreirädriges Fahrzeug, das aber von Anfang an nicht der Definition des Kleinkraftrads im Sinne der Richtlinie 2002/24 entspricht.

1. Vorbemerkungen

53. Aus dem Wortlaut von Art. 1 Abs. 1 a. E. dieser Richtlinie ergibt sich, dass ein frisiertes Kleinkraftrad nicht unter die Bestimmungen der Richtlinie 2002/24 über die Typgenehmigung und den freien Warenverkehr fällt, zum einen, weil es sich um ein „Nicht-Kleinkraftrad" handelt, und zum anderen, weil es sich um ein Einzelfahrzeug handelt.

54. Nach Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 2002/24 erkennen Mitgliedstaaten, die die Betriebserlaubnis von Einzelfahrzeugen ausstellen, jedoch Typgenehmigungen von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten an, die gemäß dieser Richtlinie und nicht gemäß den entsprechenden innerstaatlichen Vorschriften erteilt wurden.

55. Mit dem Inkrafttreten der Richtlinie 97/24 wurde die vollständige Anwendung des Typgenehmigungsverfahrens möglich. Sie stellt also eine der Einzelrichtlinien für das durch die Richtlinie 2002/24 eingeführte Typgenehmigungsverfahren dar [18].

56. Insoweit ist festzustellen, dass sich die Anwendungsbereiche der Richtlinien 2002/24 und 97/24 überschneiden, aber nicht völlig decken.

57. Nach ihrem Art. 1 gilt die Richtlinie 97/24 für die dort aufgezählten Bauteile aller in Art. 1 der Richtlinie 92/61 festgelegten

18 — Die Richtlinie 97/24 ist erlassen worden, damit die Richtlinie 92/61 angewandt werden kann (vgl. den dritten Erwägungsgrund der Richtlinie 97/24).

Fahrzeugtypen. Dieser letzte Artikel ist in die Richtlinie 2002/24 aber fast wörtlich übernommen worden; es ist lediglich eine neue Ausschlusskategorie, nämlich die Betriebserlaubnis von Einzelfahrzeugen, hinzugekommen [19].

2. Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe im abgeleiteten Recht

58. Die Problematik der Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an Fahrzeugen ist integraler Bestandteil der Regelung über Kleinkrafträder und Krafträder.

59. Nach der Begründung der Richtlinie 97/24 entsprechen die vorgeschlagenen Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe der Benutzer an Kleinkrafträdern und Krafträdern zur Erhöhung der Leistung den in allen Mitgliedstaaten als immer notwendiger erachteten Anforderungen, da diese die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdenden Praktiken zunehmend verbreitet seien. Was die Kleinkrafträder angehe, müsse der Manipulation der Motoren dieser Fahrzeuge durch junge Benutzer Einhalt geboten werden. Durch diese Eingriffe solle die Leistung auf ein so hohes Niveau gesteigert werden, dass sie — in einigen Fällen — in keinem Verhältnis mehr stehe insbesondere zu dem Bremssystem dieser Fahrzeuge, ihrer Bereifung und ihren Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen.

60. Ferner wird mit den Einschränkungen von unbefugten Eingriffen an bestimmten zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen nach dem elften Erwägungsgrund der Richtlinie 97/24 den Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Umweltschutz Rechnung getragen; um die Instandhaltung des Fahrzeugs durch die Fahrzeughalter nicht zu behindern, müssen sich entsprechende Einschränkungen strikt auf solche unbefugten Eingriffe begrenzen, durch die die Leistung des Fahrzeugs und seine Geräusch- und Schadstoffemissionen erheblich geändert werden.

61. Nach Art. 1 Abs. 2 Buchst. a der Richtlinie 2002/24 sind Kleinkrafträder zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h. Sie sind je nach der Anzahl der Räder durch einen bestimmten Hubraum und eine bestimmte Leistung gekennzeichnet.

62. Das Frisieren eines Kleinkraftrads besteht darin, dessen Leistung, insbesondere die Motorleistung, zu steigern. Die technischen Bremsmöglichkeiten und die Straßenlage sind aber hierfür nicht ausgelegt, was die Unfallgefahr erhöhen kann.

63. Nach den Berichten über die Problematik der Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe

19 — Vgl. KOM(1999) 276 endg.

an zwei- oder dreirädrigen Fahrzeugen handelt es sich um eine Frage, die durch soziale und psychologische Faktoren bestimmt ist, die mit der Sicherheit des Straßenverkehrs und dem Umweltschutz zusammenhängen [20].

64. In Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 sind die Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an zweirädrigen Kleinkrafträdern und Krafträdern geregelt. Die allgemeinen Vorschriften dieses Kapitels behandeln hauptsächlich das Problem der Austauschbarkeit von nicht identischen Teilen zwischen genehmigten Fahrzeugen [21].

65. Nach diesem Kapitel 7 darf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit oder die maximale Motornennleistung für die betreffende Klasse auf keinen Fall überschritten werden. Dies bestätigt, dass der oben für die Richtlinie 2002/24 vorgeschlagene Ansatz des industriellen Zwecks auch hier zum Tragen kommt.

66. Aus diesem Kapitel 7 ergibt sich auch, dass die besonderen Vorschriften der Richtlinie 97/24 verbindlich sind, wenn eine oder mehrere dieser Vorschriften sich als notwendig erweisen, um zu verhindern, dass durch unbefugte Eingriffe die Geschwindigkeit oder die Leistung von Fahrzeugen erhöht wird.

67. Nach Anhang I der Richtlinie 2002/24, der eine umfassende Liste der für die Typgenehmigung von Fahrzeugen anzuwendenden Vorschriften enthält, zählen die Angaben zu den Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe zu den Merkmalen, deren Übereinstimmung mit den Gemeinschaftsvorschriften überprüft werden muss. Nach Anhang II Teil 2 der Richtlinie 2002/24 sind zu jedem Fahrzeug, das typgenehmigt werden soll, bestimmte Angaben zu bestehenden Genehmigungen für Systeme, selbständige technische Einheiten und Bauteile beizubringen, u. a. zu Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an den betreffenden Fahrzeugen.

68. Auf nationaler Ebene zählen die Vorschriften zur Bekämpfung von unbefugten Eingriffen an Kleinkrafträdern zu den Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr; solche Vorschriften gibt es in mehreren Mitgliedstaaten der Union [22]. Die Praktik des Frisierens wird nämlich kontrolliert oder bekämpft wegen der zahlreichen Gefahren, die sie in sich birgt, und der zahlreichen Schäden, die durch sie entstehen, sowohl was den Fahrer angeht,

20 — „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles", von der Kommission in Auftrag gegeben, Auftrag Nr. FIF 20020691, Abschlussbericht vom 18. Dezember 2003, S. 31.

21 — Vgl. Abschnitt 2.1.1 des Anhangs von Kapitel 7 der Richtlinie 97/24.

22 — Vgl. z. B. für die Französische Republik Art. L 321-1 des Code de la route (Straßenverkehrsgesetzbuch). Im französischen Recht ist eine Prüfung „Sicherheit im Straßenverkehr" vorgesehen, mit dem die jungen Kleinkraftradfahrer mit den wesentlichen Sicherheitsregeln im Bereich des Straßenverkehrs vertraut gemacht werden sollen (vgl. Colin, F., „Le brevet de sécurité routière", *Droit Administratif*, 2006, Nr. 8). In Finnland stellt die Teilnahme am Straßenverkehr mit einem frisierten Kleinkraftrad eine Zuwiderhandlung dar (vgl. Art. 96 Abs. 1 Nr. 5 des Ajoneuvolaki [Kraftfahrzeuggesetz]). Darüber hinaus muss der Eigentümer eine höhere Kraftfahrzeugsteuer und höhere Beiträge zur Pflichtversicherung entrichten, so als ob es sich um ein ohne Zulassung in Betrieb genommenes leichtes Kraftrad handelte.

der sein Leben aufs Spiel setzt, indem er mit Geschwindigkeiten fährt, für die das Fahrzeug nicht ausgelegt ist, als auch die anderen Straßenverkehrsteilnehmer.

D — *Zu den Rechtsfolgen eines unbefugten Eingriffs an einem Fahrzeug*

69. Ein unbefugter Eingriff kann zur Folge haben, dass ein Kleinkraftrad zu einem „Nicht-Kleinkraftrad" wird, d. h. einem Fahrzeug, das kein Kleinkraftrad im Sinne der Richtlinie 2002/24 ist. Der unbefugte Eingriff kann dazu führen, dass ein normal zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmtes Kleinkraftrad in ein für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmtes Fahrzeug umgewandelt wird.

70. Nach dem System der Richtlinie 2002/24 muss der Hersteller, damit den Fahrzeugen im Rahmen des Binnenmarkts der freie Warenverkehr zugutekommen kann, bei der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats gemäß Art. 3 dieser Richtlinie einen Antrag auf Erteilung der Typgenehmigung stellen. Nach dieser Bestimmung kann der entsprechende Antrag für ein und denselben Typ eines Fahrzeugs, einer selbständigen technischen Einheit oder eines Bauteils jeweils nur in einem Mitgliedstaat gestellt werden. Nach Art. 9 Abs. 1 der Richtlinie 2002/24 ist der Hersteller für den Bau jedes Fahrzeugs oder die Fertigung jedes Systems, jeder selbständigen technischen Einheit oder jedes Bauteils in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ verantwortlich [23].

71. Ein Fahrzeug fällt also nicht allein deshalb in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24, weil es die Voraussetzungen gemäß Art. 1 der Richtlinie tatsächlich erfüllt [24]. Denn mit dieser Richtlinie soll im Hinblick auf die Übereinstimmung der gemäß den Vorschriften der Richtlinie 2002/24 und den Einzelrichtlinien hergestellten Fahrzeuge und Bauteile ein System der Fahrzeugtypgenehmigung und der gegenseitigen Anerkennung eingeführt werden. Der durch die vollständige Harmonisierung eingeführte freie Warenverkehr gilt nur für Fahrzeuge, deren vom Hersteller vorgegebener und gewährleisteter „industrieller Zweck" darin besteht, die Anforderungen des Unionsrechts zu erfüllen.

72. Wenn ein frisiertes Kleinkraftrad also unter keine der Definitionen der Richtlinie 2002/24 fällt, ist es mithin ein

23 — Nach Art. 8 der Richtlinie 2002/24 muss jedes Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, ein Typgenehmigungszeichen gemäß Abschnitt 1, Abschnitt 3 und Abschnitt 4 der Typgenehmigungsnummer in Anhang V Teil A tragen; jede selbständige technische Einheit und jedes Bauteil, die in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurden, müssen, sofern die entsprechende Einzelrichtlinie dies vorsieht, ein Typgenehmigungszeichen tragen, das Anhang V Teil B entspricht.

24 — So kann z. B. einem Fahrzeug, das alle technischen Anforderungen des Unionsrechts in vollem Umfang erfüllen würde, nicht das System der Richtlinie 2002/24 zugutekommen, wenn für es nicht das vorgesehene Typgenehmigungsverfahren durchgeführt worden ist.

„Nicht-Kleinkraftrad“ und kommt mithin nicht in den Genuss des Systems der Richtlinie 2002/24, auch wenn es in deren sachlichen Anwendungsbereich fiele. Dasselbe gilt für seine Bauteile und selbständigen technischen Einheiten, mit Ausnahme derjenigen, die zum Einbau in unter die Richtlinie 2002/24 fallende Fahrzeuge bestimmt sind.

73. Was die Kategorie der für den sportlichen Wettbewerb bestimmten Fahrzeuge angeht, ist festzustellen, dass diese zwar vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 ausgeschlossen sind, der Begriff „Bestimmung“, wie vorgeschlagen verstanden im Sinne des industriellen Zwecks, aber voraussetzt, dass ein Fahrzeug vom Hersteller hergestellt worden ist, um für die Teilnahme an sportlichen Wettbewerben geeignet zu sein.

74. Der unbefugte Eingriff an einem Kleinkraftrad mittels eines Frisierbausatzes führt zu einer Umwandlung eines Einzelfahrzeugs; das frisierte Fahrzeug könnte tatsächlich aber an sportlichen Wettbewerben teilnehmen. Somit kann ein solches Fahrzeug einerseits nicht als „für den sportlichen Wettbewerb … bestimmt“ angesehen werden, da sein Zweck vom Hersteller anders definiert worden ist. Vor der Frisierung war es nämlich nicht für den sportlichen Wettbewerb bestimmt. Andererseits stellt das Fahrzeug wegen der Frisierung ein Einzelfahrzeug dar, das nicht unter die Typgenehmigung fallen kann.

75. Wenn der Frisierbausatz industriell nicht für eine doppelte Verwendung bestimmt ist [25], ergibt sich daraus meines Erachtens, dass ein Bausatz für Kleinkrafträder entweder dazu bestimmt ist, die Leistung von für den sportlichen Wettbewerb bestimmten Kleinkrafträdern zu steigern, oder dazu, Kleinkrafträder in „Nicht-Kleinkrafträder“ umzuwandeln. In einem Fall wie dem vorliegenden haben wir es also mit Vorrichtungen zu tun, die sich außerhalb des Systems der Typgenehmigung und der gegenseitigen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2002/24 bewegen, da diese Frisierbausätze nicht zum Einbau in unter die Richtlinie 2002/24 fallende Fahrzeuge bestimmt sind.

76. Somit kann ein Frisierbausatz, der dazu dient, unbefugte Eingriffe an einem Kleinkraftrad vorzunehmen, da die Richtlinie 2002/24 grundsätzlich nicht für Einzelfahrzeuge gilt, nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 fallen und kommt nicht in den Genuss des Systems der von dieser Richtlinie eingeführten gegenseitigen Anerkennung.

25 — Wenn ein und derselbe Frisierbausatz sowohl für Kleinkrafträder als auch z. B. für leichte Krafträder bestimmt ist, fällt er natürlich in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24. Allerdings soll mit den Bestimmungen des Kapitels 7 der Richtlinie 97/24 eine solche Fallgestaltung offenbar vermieden werden.

V — Zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2002/24

77. Mit seiner Vorlagefrage möchte das nationale Gericht wissen, ob ein Mitgliedstaat den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 ausweiten darf, insbesondere auf Fahrzeuge im Sinne von Art. 1 Abs. 1 Buchst. d der Richtlinie, d. h. für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmte Fahrzeuge. So würde der Anwendungsbereich der den Straßenverkehr betreffenden Richtlinie 2002/24, was diese Fahrzeuge angeht, auf jeglichen Verkehr zu Lande ausgeweitet.

78. Ich muss gestehen, dass mir die Tragweite der Frage nicht klar ist. Sie könnte sich auf die Anwendung der Definition des Begriffs „Kleinkraftrad" im Sinne der Richtlinie 2002/24 und der sich daraus für die Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind, ergebenden technischen Anforderungen beziehen. Sie könnte auch dahin verstanden werden, dass das vorlegende Gericht wissen möchte, ob ein Mitgliedstaat das System der Typgenehmigung und der durch die Richtlinie 2002/24 eingeführten gegenseitigen Anerkennung unilateral auf nicht in deren Anwendungsbereich fallende Fahrzeuge ausweiten kann.

79. Nach Auffassung der Kommission ist die Richtlinie 2002/24, insbesondere ihr Art. 1 Abs. 1 Buchst. d, dahin auszulegen, dass es einem Mitgliedstaat danach erlaubt ist, den Anwendungsbereich der Richtlinie auf Fahrzeuge auszuweiten, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind.

80. Nach Auffassung der Regierung des Vereinigten Königreichs dürfen die Mitgliedstaaten für die in Art. 1 Abs. 1 Buchst. a bis h aufgezählten Fahrzeuge technische Anforderungen aufstellen, soweit diese mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind, u. a. mit Art. 28 EG und anderen Bestimmungen zum Schutz des freien Warenverkehrs wie der Verordnung (EG) Nr. 764/2008 [26] und der Richtlinie 98/34/EG [27].

81. Die Rechtswirkungen einer Richtlinie können zwar in Form einer Ausnahme oder einer Abweichung beschränkt werden. Das heißt, eine in der Richtlinie enthaltene Regel wird auf einen bestimmten Fall nicht angewandt, obwohl dieser in den Anwendungsbereich dieser Regel fallen würde.

82. Im vorliegenden Fall bin ich wie die Regierung des Vereinigten Königreichs aber der Auffassung, dass Art. 1 Abs. 1 Buchst. d der Richtlinie 2002/24 keine Ausnahme von den Anforderungen der Richtlinie bildet.

26 — Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 zur Festlegung von Verfahren im Zusammenhang mit der Anwendung bestimmter nationaler technischer Vorschriften für Produkte, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in den Verkehr gebracht worden sind, und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 3052/95/EG (ABl. L 218, S. 21).

27 — Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. L 204, S. 37).

83. In diesem Artikel ist nämlich nicht bestimmt, dass die Mitgliedstaaten Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind, und Geländefahrzeuge von den in der Richtlinie enthaltenen Anforderungen befreien müssten. Der Ausschluss vom Anwendungsbereich der Richtlinie belässt den Mitgliedstaaten die Befugnis, den betreffenden Bereich — unter Beachtung der Bestimmungen des Vertrags — zu regeln.

84. Mit der Richtlinie 2002/24 soll ein Fahrzeugtypgenehmigungsverfahren für gemäß den in den Einzelrichtlinien aufgestellten technischen Anforderungen hergestellte zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, Bauteile und selbständige technische Einheiten eingeführt werden. Rechtsfolge dieses Verfahrens ist der freie Warenverkehr für diese Produkte, der auf der Verpflichtung der gegenseitigen Anerkennung der Übereinstimmung der vollständig harmonisierten technischen Anforderungen beruht. Wie aus Art. 15 Abs. 1 der Richtlinie 2002/24 hervorgeht, können nur die Fahrzeuge, selbständigen technischen Einheiten oder Bauteile in den Genuss des Systems dieser Richtlinie kommen, die dieser entsprechen.

85. Es ist allerdings festzustellen, dass es im vorliegenden Fall in der beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtssache vor allem um die Problematik des Frisierens von Kleinkrafträdern geht.

86. Wie bereits oben im Zusammenhang mit der Bekämpfung von unbefugten Eingriffen an Kleinkrafträdern ausgeführt, sind die Bestimmungen der Richtlinie 2002/24 in Verbindung mit Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 zu lesen.

87. Sobald Fahrzeuge und Bauteile unter die Richtlinie 2002/24 fallen, sind somit die Bestimmungen der Richtlinie 97/24 über Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe anwendbar. Das ist bei Fahrzeugen, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind, aber grundsätzlich nicht der Fall.

88. Insoweit ist festzustellen, dass mit einer Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2002/24 eine Ausweitung der Anwendung des Typgenehmigungsverfahrens einhergeht. Die Frage, um die es dem vorlegenden Gericht offenbar vor allem geht, nämlich die Frage der Ausweitung der Maßnahmen zur Bekämpfung von unbefugten Eingriffen an Fahrzeugen, ist eine andere Frage.

89. Soweit es aber darum geht, das Typgenehmigungsverfahren auf Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind, zu erstrecken, ist der Mitgliedstaat meines Erachtens befugt, dies zu tun, vorausgesetzt, er ist in der Lage, das Ziel der Richtlinie 2002/24 zu beachten.

90. Nach Art. 2 Nr. 7 der Richtlinie 2002/24 handelt es sich bei der Typgenehmigung um einen Verwaltungsakt, durch den ein Mitgliedstaat bestätigt, dass der Typ eines

Fahrzeugs, eines Systems, einer selbständigen technischen Einheit oder eines Bauteils die technischen Anforderungen der Richtlinie oder der Einzelrichtlinien erfüllt, sowie die Überprüfung der Richtigkeit der Herstellerangaben entsprechend der umfassenden Liste nach Anhang I der Richtlinie [28].

91. Nach Art. 6 dieser Richtlinie übermitteln die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten für jeden Fahrzeugtyp, dem sie die Typgenehmigung erteilen oder verweigern, eine Abschrift des Typgenehmigungsbogens zusammen mit den zugehörigen Anlagen. Nach Art. 4 Abs. 6 der Richtlinie teilt der Mitgliedstaat, wenn er die Typgenehmigung für ein Fahrzeug, ein System, eine selbständige technische Einheit oder ein Bauteil wegen einer ernsthaften Gefährdung der Sicherheit des Straßenverkehrs verweigert, dies den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission mit.

92. Wegen der mit der Anwendung dieses Verfahrens auf nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 fallende Fahrzeuge verbundenen Gefahr der Verwechslung und der Rechtsunsicherheit hat der Mitgliedstaat meines Erachtens im Hinblick auf die Bescheinigung unmissverständlich klarzustellen, dass es sich nicht um die Typgenehmigung gemäß dieser Richtlinie handelt und dass die Bescheinigung nicht die Rechtswirkungen gemäß der Richtlinie 2002/24 entfaltet. Insoweit ist erwähnenswert, dass die Mitgliedstaaten nach Art. 15 Abs. 3 der Richtlinie verpflichtet sind, Verwechslungen zu verhindern, zu denen es durch die individuellen Befreiungen gemäß dieser Bestimmung kommen könnte. Derselbe Grundsatz muss auch für die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Typgenehmigung gelten.

93. Wenn die von dem Mitgliedstaat erlassenen Maßnahmen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 fallen, befindet sich der Mitgliedstaat nämlich in einem System der Interdependenz, das zum einen auf dem Vertrauen und der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen nationalen Behörden und zum anderen auf den in den Einzelrichtlinien aufgestellten technischen Spezifikationen beruht [29].

28 — Nach Art. 4 der Richtlinie 2002/24 erteilen die Mitgliedstaaten die Typgenehmigung für alle Typen von Fahrzeugen, Systemen, selbständigen technischen Einheiten oder Bauteilen, wenn diese die nachstehenden Bedingungen erfüllen. Zum einen muss der Fahrzeugtyp die technischen Anforderungen der Einzelrichtlinien erfüllen und den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang I der Richtlinie entsprechen. Zum anderen muss das System (Bremsanlage, Einrichtungen zur Abgasreinigung usw.), die selbständige technische Einheit (eine Einrichtung wie z. B. ein Schalldämpfer) oder das Bauteil (eine Einrichtung wie z. B. eine Leuchte) die technischen Anforderungen der einschlägigen Einzelrichtlinie erfüllen und den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang I der Richtlinie 2002/24 entsprechen.

29 — Vgl. zur Richtlinie 98/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Maschinen (ABl. L 207, S. 1) Urteil vom 17. April 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, Slg. 2007, I-2749, Randnrn. 61 bis 64). Was im Übrigen das Typgenehmigungszeichen „E" angeht, so weist dieses darauf hin, dass ein Produkt für den Verkehr auf allen öffentlichen Straßen zugelassen ist. Auf dieses Zeichen folgt eine Nummer, die das Land bezeichnet, in dem das Produkt zugelassen worden ist. Die Erlangung der Zulassung hängt im Allgemeinen von einer speziell das in Rede stehende Produkt betreffenden europäischen Norm ab.

94. Deshalb ist die Anwendung des Typgenehmigungsverfahrens durch einen Mitgliedstaat bei einem Fahrzeugtyp, der vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 ausgeschlossen ist, rechtlich meines Erachtens nur möglich, wenn die Pflicht zur Transparenz beachtet wird, die sowohl dem Typgenehmigungsverfahren als auch dem allgemeinen Grundsatz der Rechtssicherheit immanent ist. Der Mitgliedstaat darf die Richtlinie also auf Sachverhalte, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, als nationale Norm anwenden, vorausgesetzt, er erweckt nicht den Eindruck, dass die betreffende nationale Norm ihre Rechtswirkungen auch auf der Ebene der Union entfaltet.

95. Schließlich spricht nichts dagegen, dass sich ein Mitgliedstaat an den Regeln der Richtlinie 2002/24 orientiert, wenn er die Rechtslage von vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgeschlossenen Fahrzeugen und Bauteilen unter Beachtung der Bestimmungen des Vertrags regelt.

VI — Prüfung des Inhalts der nationalen Regelung im Hinblick auf das Unionsrecht

96. Zu dem Ziel des Gesetzes über die technischen Anforderungen hat der Gerichtshof der belgischen Regierung und der Kommission folgende Frage gestellt:

„Werden mit Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes vom 21. Juni 1985 die Bestimmungen von Kapitel 7 (‚Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an zweirädrigen Kleinkrafträdern und Krafträdern') der Richtlinie 97/24 in ihrer auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbaren Fassung umgesetzt und, wenn ja, in welchem Umfang?"

97. In ihrer Antwort führt die belgische Regierung aus, dass die Bestimmungen des Kapitels 7 der Richtlinie 97/24 in den Königlichen Erlass vom 8. November 1998 [30] aufgenommen worden seien. Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen sei hingegen vorher in Kraft getreten, nämlich am 1. Juli 1995. Da das Gesetz über die technischen Anforderungen aber eine viel weiter reichende Tragweite habe, sei Art. 1 Abs. 5 in Kraft geblieben.

98. Nach Auffassung der Kommission kann Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen nicht als Umsetzung der Richtlinie 97/24 angesehen werden.

30 — Königlicher Erlass zur Änderung des Königlichen Erlasses vom 4. August 1996 zur Ausführung der Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, ihre Bauteile und selbständigen technischen Einheiten sowie ihr Sicherheitszubehör.

99. Zum Verhältnis zwischen der Richtlinie 2002/24 und der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Regelung macht die belgische Regierung unter Bezugnahme auf Art. 15 der Richtlinie 2002/24 geltend, dass das Verbot des Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen eingeführt worden sei, um einen besseren Schutz der Benutzer zu gewährleisten. Sie schlägt dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen mit den Bestimmungen der Richtlinie 2002/24 vereinbar ist.

100. Fahrzeuge, die nach der Herstellung vom Verkäufer, Käufer oder Benutzer mit Bauteilen zur Steigerung der Leistung des Motors und/oder der Geschwindigkeit versehen würden, seien oft nicht (mehr) für die vorgenommenen Änderungen ausgelegt, so dass sie eine Gefahr für den Benutzer darstellten.

101. Hierzu ist als Erstes festzustellen, dass Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen die Herstellung, die Einfuhr, den Besitz und den Verkauf von jeglichen Vorrichtungen verbietet, mit denen die Leistung und/oder die Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern gesteigert werden kann, ebenso wie das Anbieten von Hilfe beim Einbau solcher Vorrichtungen oder das Erteilen von Ratschlägen zu deren Einbau.

102. Mit Art. 1 Abs. 5 des Gesetzes über die technischen Anforderungen soll die Veränderung des Charakters von Kleinkrafträdern verboten werden, und zwar durch das Verbot des Inverkehrbringens und der Benutzung von dazu dienenden Bauteilen [31]. Insoweit entspricht das mit dieser Regelung verfolgte Ziel dem Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24.

103. Als Kleinkraftrad im Sinne der Richtlinie 2002/24 gilt nämlich nur ein Fahrzeug, das die Kriterien gemäß Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie erfüllt.

104. Die belgische Regelung folgt offenbar dem Beispiel der Richtlinie 2002/24, die meines Erachtens bei der Feststellung der „Bestimmung“ eines Fahrzeugs, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit auf den industriellen Zweck abstellt, wenn sie jegliche Vorrichtung „zur“ Steigerung der Leistung oder Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern [32] verbietet.

105. Es ist aber auch festzustellen, dass mit dem Gesetz über die technischen Anforderungen eine weitere Problematik geregelt wird, als sie die Richtlinie 2002/24 abdeckt. Die Anwendbarkeit dieser Richtlinie ist nämlich begrenzt durch das Erfordernis, dass das Fahrzeug „zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmt“ ist. Nach den Angaben sowohl des vorlegenden Gerichts als auch der belgischen Regierung regelt das Gesetz über die

31 — Der Gesichtspunkt eines möglichen Verbots der Leistung von Hilfe und der Erteilung von Rat im Hinblick auf das Frisieren wird meines Erachtens vom Vorabentscheidungsersuchen nicht erfasst.

32 — Und nicht: die eine solche Leistung „bewirkt“.

technischen Anforderungen aber die Anforderungen, denen jedes Fahrzeug des Verkehrs zu Lande genügen muss; dieser Begriff ist viel weiter als der des Straßenverkehrs.

106. Als Zweites ist in Bezug auf die Bekämpfung von unbefugten Eingriffen an Kleinkrafträdern festzustellen, dass die belgische Regierung ausführt, dass in Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 zweierlei Maßnahmen vorgesehen seien. Kapitel 7 enthalte zum einen allgemeine Vorschriften über die Austauschbarkeit von nicht identischen Teilen zwischen genehmigten Fahrzeugen (Abschnitte 2.1 bis 2.4 des Anhangs), zum anderen besondere Vorschriften für Hersteller von Fahrzeugen, um durch eine ganze Reihe von Bauvorschriften die Manipulation der Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge zu verhindern (Abschnitte 3.1 bis 3.10).

107. Die Richtlinie 97/24 sieht aber keine Maßnahmen vor, die den Einbau von nicht vom ursprünglichen Hersteller stammenden Teilen zur Steigerung der Motorleistung oder der Geschwindigkeit betreffen, im Gegensatz zu dem offenbar mit dem Gesetz über die technischen Anforderungen verfolgten Ziel. Die belgische Regierung vertritt die Auffassung, die Richtlinie 97/24 sei in Anbetracht von Art. 1 Abs. 5 dieses Gesetzes teilweise überflüssig.

108. Obwohl die Umsetzung der Richtlinie 97/24 nach dem Erlass des Gesetzes über die technischen Anforderungen erfolgt ist, dient Art. 1 Abs. 5 dieses Gesetzes meines Erachtens offenbar dem mit Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 verfolgten Ziel, das die Maßnahmen zur Begrenzung von unbefugten Eingriffen an Kleinkrafträdern betrifft, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 fallen.

109. Soweit sich das Gesetz über die technischen Anforderungen und Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 hinsichtlich ihres Anwendungsbereichs überschneiden und unter die Richtlinie 2002/24 fallende Fahrzeuge wie Kleinkrafträder betreffen, ist die in Rede stehende Regelung also mit diesen Richtlinien vereinbar.

110. Das Verbot des Inverkehrbringens von Vorrichtungen „zur“ Steigerung der Leistung oder der Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern, das die in Kapitel 7 der Richtlinie 97/24 festgelegten Grenzen implizieren, d. h. ein Verbot, das auf unbefugte Eingriffe begrenzt ist, durch die die Leistung des Fahrzeugs und seine Geräusch- und Schadstoffemissionen erheblich verändert werden, ist also mit dieser Richtlinie vereinbar. Im Übrigen verlangt das in Rede stehende Gesetz nicht, dass die Änderungen an Fahrzeugen vorgenommen werden, für die die technische Harmonisierung der Union gilt. Vielmehr verbietet es Eingriffe zur Änderung der Konstruktion eines Fahrzeugs, wie es vom Hersteller entworfen worden ist. Dieses Gesetz ist somit mit dem Erfordernis gemäß Art. 15 Abs. 4 der Richtlinie 2002/24 vereinbar, dass für die von

den Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Benutzungsbedingungen keine Änderungen an den Fahrzeugen notwendig werden dürfen.

111. Da das von dem Gesetz über die technischen Anforderungen aufgestellte Verbot aber zu einem großen Teil nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinien 2002/24 und 97/24 fällt, sind dem vorlegenden Gericht einige Hinweise zu den Art. 28 EG und 30 EG (jetzt Art. 34 AEUV und 36 AEUV) zu erteilen, wobei auf die Problematik der Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind, einzugehen sein wird.

112. Die Kommission weist nämlich zu Recht darauf hin, dass durch die in Rede stehenden Richtlinien keine vollständige Harmonisierung im Bereich der zwei- oder dreirädrigen Fahrzeuge erfolgt, da die Richtlinien nicht für alle zwei- oder dreirädrigen Fahrzeuge gelten, insbesondere nicht für Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind.

113. Insoweit ist daran zu erinnern, dass in einem Verfahren nach Art. 234 EG, das auf einer klaren Aufgabentrennung zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof beruht, jede Beurteilung des Sachverhalts in die Zuständigkeit des vorlegenden Gerichts fällt. Um diesem eine sachdienliche Antwort zu geben, kann ihm der Gerichtshof jedoch im Geist der Zusammenarbeit mit dem nationalen Gericht alle Hinweise geben, die er für erforderlich hält [33].

114. Wie bereits ausgeführt, verfügen die Mitgliedstaaten bei der Regelung der ausdrücklich vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 ausgeschlossenen Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind, über einen großen Handlungsspielraum, vorausgesetzt, sie beachten die Bestimmungen des Vertrags.

115. Überdies belässt das Unionsrecht den Mitgliedstaaten meines Erachtens einen großen Wertungsspielraum bei der Entscheidung, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen sie die Organisation von sportlichen Wettbewerben mit Kleinkrafträdern oder Krafträdern erlauben. Bekanntlich werden selbst durch perfekt organisierte sportliche Wettbewerbe mit Kraftfahrzeugen das Leben und die Gesundheit der Teilnehmer ernsthaft gefährdet, insbesondere im Vergleich zu jedem anderen Sport.

116. Die Regierung des Vereinigten Königreichs vertritt die Auffassung, da Fahrzeuge, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt seien, oder Geländefahrzeuge nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24 fielen, seien die Mitgliedstaaten nach dieser Richtlinie nicht verpflichtet, insoweit irgendeine Regelung zu treffen.

33 — Vgl. u. a. Urteil vom 15. April 2010, Sandström (C-433/05, Slg. 2010, I-2885, Randnr. 35).

117. Die Mitgliedstaaten dürften für die in Art. 1 Abs. 1 Buchst. a bis h der Richtlinie 2002/24 aufgezählten Fahrzeuge technische Anforderungen aufstellen, soweit diese Anforderungen mit dem Unionsrecht, insbesondere mit Art. 28 EG, vereinbar seien.

118. Im vorliegenden Fall geht zunächst einmal aus den Akten hervor, dass das in Rede stehende Verbot eine Maßnahme ist, die unterschiedslos auf inländische und aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte Produkte anwendbar ist.

119. Im Übrigen ist die in Rede stehende nationale Regelung, indem sie allgemein und uneingeschränkt im gesamten Hoheitsgebiet die Herstellung, die Einfuhr, den Besitz, das Anbieten zum Kauf, den Verkauf und die Abgabe von Vorrichtungen zur Steigerung der Motorleistung und/oder der Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern verbietet, unbestreitbar geeignet, den freien Warenverkehr zu behindern.

120. Ein solches Verbot könnte allerdings gemäß Art. 30 EG oder durch ein zwingendes Erfordernis im Sinne der Rechtsprechung gerechtfertigt sein, sofern die in Rede stehende Maßnahme geeignet ist, die Erreichung des verfolgten Ziels zu gewährleisten, und nicht über das hinausgeht, was dazu erforderlich ist [34].

121. Meines Erachtens handelt es sich beim Frisieren von Kleinkrafträdern um eine Erscheinung, die das abgeleitete Recht für unvereinbar mit der Sicherheit des Straßenverkehrs, dem Schutz der Benutzer und dem Schutz der Umwelt erachtet. Aus den fraglichen nationalen Rechtsvorschriften ergibt sich, dass für Vorrichtungen zum Frisieren von zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kleinkrafträdern nicht der freie Warenverkehr im Rahmen des Binnenmarkts in Anspruch genommen werden kann. Mithin können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen, den Verkauf, die Inbetriebnahme und die Benutzung von Frisierbausätzen für Kleinkrafträder, die für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind, beschränken, wenn diese Bausätze technisch austauschbar sind mit denjenigen, die für Fahrzeuge zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmt sind.

122. Wenn die Frisierbausätze diese Voraussetzung der Austauschbarkeit nicht erfüllen sollten und die in Rede stehenden nationalen Bestimmungen dazu führen würden, dass die Verwender von Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten daran gehindert werden, diese bestimmungsgemäß zu verwenden, oder dass deren Nutzung stark behindert wird, was zu prüfen Sache des vorlegenden Gerichts ist, hätten solche Regeln zur Folge, den Zugang dieser Produkte zum fraglichen nationalen Markt zu behindern, und wären damit vorbehaltlich einer Rechtfertigung nach Art. 30 EG oder gemäß den zwingenden Erfordernissen des Allgemeininteresses eine

34 — Vgl. Urteil vom 10. Februar 2009, Kommission/Italien (C-110/05, Slg. 2009, I-519, Randnr. 59).

Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen, die nach Art. 28 EG verboten ist.

123. Insoweit ist festzustellen, dass der freie Warenverkehr in der Europäischen Union im Hinblick auf Kraftfahrzeuge oder deren Bauteile nicht durch unmittelbare Anwendung der Bestimmungen des Vertrags hergestellt worden ist, sondern am Ende eines langen Prozesses der Harmonisierung der technischen Vorschriften stand, angesichts der Notwendigkeit, das Leben und die Gesundheit der Benutzer solcher Produkte, die Sicherheit im Straßenverkehr und die Umwelt zu schützen. Der Aufbau Europas in diesem Bereich beruht also auf der Prämisse, dass für das Hindernis für den innergemeinschaftlichen Handel eine Rechtfertigung gemäß Art. 30 EG besteht [35]. Deshalb rechtfertigen die Gesichtspunkte, die den Erlass des abgeleiteten Unionsrechts im Bereich der Kraftfahrzeuge gerechtfertigt haben, meines Erachtens ein allgemeines Verbot, wie es in dem Gesetz über die technischen Anforderungen vorgesehen ist, auch wenn es für einen Frisierbausatz für Kleinkrafträder gelten sollte, die für den sportlichen Wettkampf bestimmt sein sollen.

VII — Ergebnis

124. Ich schlage dem Gerichtshof vor, auf die Vorlagefrage der Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde wie folgt zu antworten:

1. Ein Mitgliedstaat kann die Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG

35 — Vgl. die Erwägungsgründe 2 und 4 der inzwischen aufgehobenen Richtlinie 92/61.

des Rates oder entsprechende nationale Vorschriften unter Beachtung der Bestimmungen des EG-Vertrags anwenden, um Fahrzeuge und Bauteile zu regeln, die vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen sind, sowohl im Hinblick auf die Fahrzeugtypgenehmigung als auch im Hinblick auf die technischen Vorschriften für Fahrzeuge, die nicht zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmt sind, und solche, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind, vorausgesetzt, die sowohl dem Typgenehmigungsverfahren und als auch dem allgemeinen Grundsatz der Rechtssicherheit immanente Pflicht zur Transparenz wird beachtet.

2. Soweit ein nationales Gesetz wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende über das Niveau der in der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen vorgesehenen Maßnahmen zur Bekämpfung von unbefugten Eingriffen an Kleinkrafträdern hinausgeht, fällt es in den Anwendungsbereich der Art. 28 EG und 30 EG. Es stellt eine gemäß diesen Artikeln gerechtfertigte Beschränkung dar, auch wenn es auf Vorrichtungen zur Steigerung der Motorleistung und/oder der Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern anwendbar ist, die für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind.