FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT N. JÄÄSKINEN
fremsat den 16. september 2010[1]

1. Med sit præjudicielle spørgsmål[2] anmoder Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (ret i første instans, Belgien) om en fortolkning af artikel 1, stk. 1, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF[3].

2. Domstolen anmodes nærmere bestemt om at tage stilling til de nationale foranstaltninger imod ulovlige indgreb på to- og trehjulede motordrevne køretøjer. Således forbyder den omhandlede nationale lovgivning især salg og ibrugtagning af udstyr, der har til formål at forøge knallerters motorkraft og/eller hastighed. Domstolen anmodes herved om at undersøge, om og i givet fald i hvilket omfang udstyr, hvis formål er at tune en knallert ud over de tekniske specifikationer som indeholdt i EU-lovgivningen, kan være omfattet af varernes frie bevægelighed i henhold til EU-retten.

3. Med henblik på dette forslag til afgørelse bemærker jeg, at definitionen på en »knallert« i direktiv 2002/24's forstand udgør et selvstændigt og entydigt begreb i EU-retten. Ifølge den afledte ret udgør ethvert køretøj, der fremstår som en knallert, men ikke opfylder definitionen herpå, således en »ikke-knallert«.

I — Relevante retsregler

A — *EU-retten*

4. Direktiv 2002/24 ophævede Rådets direktiv 92/61/EØF om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer[4].

1 — Originalsprog: fransk.

2 — For så vidt som hovedsagen vedrører anvendelsen af en national lov vedtaget i 1985, følger henvisningerne til EF-traktatens bestemmelser den gældende nummerering, inden traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde trådte i kraft.

3 — EFT L 124, s. 1.

4 — EFT L 225, s. 72.

5. Det anføres i sjette betragtning til direktiv 2002/24, at proceduren for godkendelse af to- og trehjulede køretøjer skal gøre det muligt for de enkelte medlemsstater at konstatere, om køretøjstyperne har været underkastet de afprøvninger, der er fastsat i særdirektiverne og angivet i en standardtypegodkendelsesattest.

6. Artikel 1 i direktiv 2002/24 er affattet som følger:

»1. Dette direktiv finder anvendelse på alle to- og trehjulede motordrevne køretøjer, også med tvillinghjul, som er bestemt til brug på vej, samt komponenter og separate tekniske enheder hertil.

Dette direktiv finder ikke anvendelse på følgende køretøjer:

[…]

d) køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off-road)

[…]

og heller ikke på komponenter og separate tekniske enheder hertil, medmindre disse er bestemt til montering i køretøjer, der er omfattet af dette direktiv.

[…]«

7. Nævnte direktivs artikel 4 bestemmer:

»1. Den enkelte medlemsstat meddeler typegodkendelse for alle køretøjstyper, systemer, separate tekniske enheder eller komponenter, hvis de opfylder følgende betingelser:

[…]

b) [S]ystemet, den separate tekniske enhed eller komponenten skal opfylde de tekniske krav i særdirektiverne og være i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer, som de fremgår af den udtømmende fortegnelse i bilag I.

[…]«

8. Artikel 15 i samme direktivs kapitel III, der har overskriften: Bestemmelser om fri bevægelighed, foreløbige ordninger, undtagelser samt alternative procedurer, foreskriver:

»1. Medlemsstaterne kan ikke forbyde markedsføring, salg, ibrugtagning og benyttelse af nye køretøjer, der er i overensstemmelse med dette direktiv. Kun køretøjer, der er i overensstemmelse med dette direktiv, må fremstilles med henblik på den første registrering.

2. Medlemsstaterne kan ikke forbyde markedsføring, salg eller brug af nye separate

tekniske enheder og nye komponenter, der er i overensstemmelse med dette direktiv. Kun de separate tekniske enheder eller komponenter, der er i overensstemmelse med dette direktiv, må markedsføres og sælges første gang med henblik på brug i medlemsstaterne.

inden tre måneder beslutte, om de accepterer typegodkendelsen for køretøjer, der skal registreres på deres område. Attesten for en sådan typegodkendelse må ikke bære overskriften »EF-typegodkendelsesattest«.

3. Som en undtagelse fra stk. 1 og 2 gælder følgende:

[…]

a) Medlemsstaterne kan fritage køretøjer, systemer, separate tekniske enheder og komponenter, der enten er bestemt til:

4. Dette direktiv indskrænker ikke medlemsstaternes mulighed for — under iagttagelse af traktaten — at fastsætte sådanne krav, som de måtte skønne nødvendige for at beskytte brugerne under anvendelsen af de pågældende køretøjer, for så vidt dette ikke indebærer nogen ændring af køretøjerne.«

i) produktion af små serier på højst 200 enheder pr. år pr. type køretøj, pr. system, pr. type komponent eller pr. type separat teknisk enhed

ii) eller til militæret, ordensmagten, civilforsvaret, brandvæsenet eller organer, der udfører offentlige arbejder fra at opfylde én eller flere bestemmelser i særdirektiverne.

9. Anden del af bilag II til direktiv 2002/24 henviser — for systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som er omfattet af dets anvendelsesområde — til de særdirektiver, som fastsætter de tekniske krav for at kunne nyde godt af proceduren for typegodkendelse.

De øvrige medlemsstater underrettes om sådanne fritagelser inden en måned efter, at de er indrømmet. Disse medlemsstater skal

10. Det anføres i tredje betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF

af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer [5], at:

»det er nødvendigt at indføre harmoniserede forskrifter for disse dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer, således at proceduren for standardtypegodkendelse og typegodkendelse i Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne kan finde anvendelse på hver af disse køretøjstyper«.

11. Kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24, der har overskriften »Foranstaltninger mod ulovlige indgreb på tohjulede knallerter og motorcykler«, indeholder følgende definitioner i punkt 1:

»1. I dette kapitel forstås ved

1.1. »foranstaltninger mod ulovlige indgreb på tohjulede knallerter og motorcykler«, samtlige tekniske forskrifter og specifikationer, som har til formål så vidt muligt at hindre ulovlige ændringer, der kan påvirke sikkerheden og miljøet, f.eks. ved at køretøjets præstationer øges

[…]

1.3.1. klasse A, knallerter

[…]

1.4. »ulovlig ændring«, en ændring, der ikke er tilladt efter bestemmelserne i dette kapitel«.

12. Kapitel 7, punkt 2, i bilaget til direktiv 97/24 indeholder især de almindelige forskrifter vedrørende ombytning af ikke-identiske dele mellem typegodkendte køretøjer. Det følger af punkt 2.1.1, litra b), i nævnte kapitel 7, at den konstruktivt bestemte maksimale hastighed eller den maksimale nettomotoreffekt for den pågældende klasse ikke må overskrides. Navnlig er den konstruktivt bestemte maksimale hastighed 25 km/t for knallerter med begrænset ydeevne, jf. noten til bilag I til direktiv 92/61.

13. Kapitel 7, punkt 3, i bilaget til direktiv 97/24 vedrørende særlige forskrifter for køretøjer af klasse A og B lyder som følger:

»Specifikationerne i denne del er kun bindende i tilfælde, hvor de, enkeltvis eller samlet, er nødvendige for at forhindre indgreb, der fører

5 — EFT L 226, s. 1.

til, at den konstruktivt bestemte maksimale hastighed for køretøjer af klasse A derved forøges med mere end 5 km/t […]. Hverken den konstruktivt bestemte maksimale hastighed eller den maksimale nettoeffekt for den pågældende klasse må overskrides i noget tilfælde.«

B — *Den nationale lovgivning*

14. Artikel 1, stk. 5, i lov af 21. juni 1985 om de tekniske krav, som skal opfyldes af alle køretøjer til transport over land samt af komponenter hertil og sikkerhedstilbehør (herefter »loven om de tekniske krav«) [6], bestemmer:

»Det er forbudt at fremstille, indføre, besidde med henblik på salg, udbyde til salg, sælge og gratis distribuere udstyr, der har til formål at forøge knallerters motorkraft og/eller hastighed, ligesom det er forbudt at tilbyde ydelser eller levere oplysninger om montering af sådant udstyr.«

6 — *Moniteur belge* af 13.8.1985, s. 11647.

II — Sagens faktiske omstændigheder og det præjudicielle spørgsmål

15. Vincent Willy Lahousse er forretningsfører for selskabet Lavichy BVBA (herefter under ét »de tiltalte«); dette selskab har følgende formål: »drift af en cykelforretning og et cykelværksted, herunder ind- og udførsel, opkøb og salg, udlejning, vedligeholdelse og reparation af alle former for nye og brugte cykler, knallerter samt tilbehør og reservedele, såvel nye som brugte«. Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at de tiltalte havde rådighed over udstyr til at tune knallerter med og solgte det, og at de tillod, at knallerter blev tunet, samt leverede oplysninger herom.

16. Efter en eftersøgning, ransagning og beslaglæggelse af bevismidler er de tiltalte af Politierechtbank te Sint-Niklaas blevet fundet skyldige i at have overtrådt artikel 1, stk. 5, i loven om de tekniske krav, idet de har fremstillet, indført, besiddet med henblik på salg, udbudt til salg, solgt og gratis distribueret udstyr, der har til formål at forøge knallerters motorkraft og/eller hastighed, samt leveret ydelser i forbindelse hermed.

17. De tiltalte har appelleret denne afgørelse til den forelæggende ret.

18. Da den forelæggende ret er af den opfattelse, at der kunne foreligge en modsætning imellem artikel 1, stk. 5, i loven om de tekniske krav og direktiv 2002/24, har den besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal direktiv 2002/24, nærmere bestemt artikel 1, stk. 1, litra d) (hvorefter dette direktiv ikke finder anvendelse på køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off-road)), fortolkes således, at medlemsstaterne er berettiget til at udvide direktivets anvendelsesområde således, at al trafik over land (det vil også sige brug af to- og trehjulede motordrevne køretøjer, selv uden for offentlig vej og på privat område) omfattes, og uden at der indrømmes nogen undtagelse for så vidt angår køretøjer til brug ved konkurrence på vej (væddeløbskørsel) eller uden for vej (off-road)?«

III — Retsforhandlingerne for Domstolen

19. Den præjudicielle anmodning blev registreret på Domstolens Justitskontor den 22. april 2009.

20. Lahousse, den belgiske regering, Det Forenede Kongeriges regering samt Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg.

21. Domstolens justitssekretær har ved skrivelse af 17. maj 2010 anmodet den belgiske regering og Kommissionen om at besvare et spørgsmål vedrørende kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24. Ovennævnte parter har indgivet deres svar den 1. juni 2010.

IV — Generel bedømmelse

A — *Indledende bemærkninger om det præjudicielle spørgsmål*

22. Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om en medlemsstat kan udvide anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, således at det vil kunne anvendes for køretøjer, som udtrykkeligt er udelukket. Således ville en udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 2002/24 for køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off-road) føre til at betragte disse køretøjer som henhørende under den harmoniserede procedure for standardtypegodkendelse.

23. Imidlertid præciserer den nationale domstol ikke, om udstyret eller de i hovedsagen omhandlede køretøjer er til brug ved konkurrencer eller henvender sig til aftagere, som ønsker at forøge motorkraften og/eller

hastigheden på knallerter til brug for færdsel i trafikken. Dog forekommer det mig at være et faktuelt spørgsmål, som ikke kan påvirke antagelsen af den præjudicielle forelæggelse.

24. I øvrigt angiver den nationale ret, at den forelægger spørgsmålet for Domstolen for at opnå klarhed med hensyn til begrebet »transport over land«. Imidlertid er dette begreb særegent for den belgiske lov vedrørende de tekniske krav, som det ikke tilkommer Domstolen at fortolke. Jeg skal bemærke, at direktiv 2002/24 kun kan finde anvendelse på køretøjer til brug på vej samt komponenter og separate tekniske enheder hertil.

25. Derfor bør det undersøges, om en lovgivning som den i hovedsagen omhandlede falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, og hvis dette ikke er tilfældet, hvilke er da de EU-retlige bestemmelser, som medlemsstaten skal overholde.

26. Endvidere med hensyn til den belgiske regerings argument, hvorefter artikel 1, stk. 5, i loven om de tekniske krav blev indført med henblik på at sikre en bedre beskyttelse af brugerne for således at imødegå de farer, der er knyttet til forøgelse af hastigheden og/eller af motorkraften på de pågældende køretøjer, er der grund til ligeledes at henvise til kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24, der bl.a. regulerer problematikken om foranstaltninger vedtaget for at bekæmpe ulovlige indgreb på knallerter.

27. Med hensyn til tidsaspektet i nærværende sag fremgår det af forelæggelseskendelsen, at de kritiserede forhold vedrører perioden, der løber fra den 1. januar 2002 til den 7. december 2005, begge dage inklusive.

28. For så vidt som denne periode lå forud for vedtagelsen af direktiv 2002/24, er det ubestridt, at direktiv 92/61 fandt anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen. Så længe de begreber, som er nyttige inden for rammerne af den foreliggende sag, i det væsentlige er forblevet uændrede i disse to direktiver, er jeg af den opfattelse, at fortolkningen af direktiv 2002/24 finder tilsvarende anvendelse på fortolkningen af direktiv 92/61.

B — *Om de gældende regler på området for to- og trehjulede køretøjer*

1. Målsætninger og grad af harmonisering for direktiv 2002/24

29. Inden for rammerne af vedtagelsen af foranstaltninger, der har til formål at sikre

det indre markeds funktion, er der en række direktiver, som regulerer problemstillingen vedrørende de krav, som dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer skal opfylde. Et rammedirektiv [7] og flere tekniske direktiver [8] er blevet vedtaget i den forbindelse.

30. Således fremgår det af ottende betragtning til direktiv 92/61, at da de harmoniserede tekniske forskrifter for køretøjers forskellige bestanddele og kendetegn var samlet i særdirektiver, nødvendiggjorde såvel kontrol med overholdelsen af disse forskrifter som anerkendelse fra den enkelte medlemsstats side af de øvrige medlemsstaters kontrol iværksættelsen af en EF-standardtypegodkendelsesprocedure for hver enkelt type køretøj.

31. Direktiv 2002/24 har til formål at harmonisere standardtypegodkendelsesproceduren ud fra typen af to- og trehjulede motorkøretøjer henhørende under dets anvendelsesområde. Direktivet gælder også for komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder de tekniske krav som anført i særdirektiverne. Bilag I til direktiv 2002/24 indeholder en udtømmende liste over forskrifter vedrørende typegodkendelse af køretøjer. Punkt 19 i bilag I henviser til direktiv 97/24 om foranstaltninger mod ulovlige indgreb på tohjulede knallerter og motorcykler.

32. Standardtypegodkendelsesproceduren for køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, har til formål at sikre et velfungerende indre marked med indførelsen af ensartede forskrifter, hvis overholdelse er en forudsætning for at opnå standardtypegodkendelse af et køretøj og typegodkendelse af dets enkelte dele og kendetegn [9].

33. Ovennævnte godkendelsesprocedure tillader de enkelte medlemsstater at konstatere, om køretøjstyperne har været underkastet de afprøvninger, der er fastsat i særdirektiverne og angivet i en standardtypegodkendelsesattest. Proceduren skal desuden sætte fabrikanterne i stand til at udstede en typeattest for alle køretøjer, som er i overensstemmelse med den godkendte type. Når et køretøj ledsages af denne attest, kan det markedsføres, sælges og registreres, således at det kan benyttes på hele Unionens område.

34. Efter indførelsen af den harmoniserede typegodkendelse i Den Europæiske Union kan en borger nu købe et nyt køretøj i en hvilken som helst medlemsstat og i givet fald indregistrere den uden individuel godkendelse i

7 — Direktiv 92/61, ophævet ved direktiv 2002/24.

8 — I perioden fra 1992 til 2009 blev der vedtaget 37 direktiver, der regulerer to- og trehjulede motordrevne køretøjer og quadri-cykler. Se hjemmesiden for Kommissionens Generaldirektorat for Erhvervspolitik: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm

9 — Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/61/ØF om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer (KOM(1999) 276 endelig, EFT 1999 C 307 E, s. 1).

en anden medlemsstat. Kun køretøjer til brug på vej, komponenter og separate tekniske enheder hertil, som lever op til EU-rettens forskrifter, kan markedsføres og sælges første gang med henblik på brug i medlemsstaterne.

35. Typegodkendelsen har til følge, at en medlemsstat ikke kan forbyde markedsføring, ibrugtagning eller benyttelse af køretøjer og komponenter, der er i overensstemmelse med direktiv 2002/24. Som konsekvens heraf finder typegodkendelsesproceduren ikke anvendelse på enkeltkøretøjer i nævnte direktivs forstand [10].

36. Direktiv 92/61, som nu er ophævet, indeholdt en angivelse af arten af den harmonisering, som var foreskrevet på det omhandlede område. Ifølge sidste betragtning til direktiv 92/61 kræver færdselssikkerheden, miljøbeskyttelsen og forbrugerbeskyttelsen, at forskrifterne for konstruktion og fremstilling ligger på et højt niveau. Navnlig fordi disse forskrifter var beregnet til at sikre markedets enhed, måtte grundlaget være en fuldstændig harmonisering.

37. For så vidt som en lignende angivelse ikke er gentaget i direktiv 2002/24, er det tilladeligt at spørge til omfanget af harmoniseringen som forudset heri.

38. I den anledning skal jeg nævne, at forslaget til ændring af direktiv 92/61 udtrykkeligt nævnte, at proceduren for EF-standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer var udformet som en ordning med total harmonisering [11]. Imidlertid fremgår det af Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse, at nævnte forslag var vedtaget med henblik på at ajourføre og præcisere direktiv 92/61 [12].

39. Desuden skal jeg nævne, at forslaget bl.a. er begrundet i behovet for klarere forskrifter, navnlig hvad angår gyldighedsperioden for de nationale typegodkendelser, såvel som at inkludere nye krav som f.eks. nummerering af standardtypegodkendelsesattester, undtagelsesbestemmelser for restseriekøretøjer og nye teknologier, i lighed med de forskrifter,

10 — Direktiv 2002/24 giver ganske vist ikke nogen definition på begrebet »enkeltkøretøj«. I lyset af formålet med nævnte direktiv og dettes indhold bør begrebet »enkeltkøretøj« dog fortolkes som i modsætning til køretøjer henhørende under proceduren for standardtypegodkendelse, dvs. individuelle køretøjer, og som omfattende køretøjer, hvis kendetegn ikke tillader, at de omfattes af det i dette direktiv fastsatte typegodkendelsessystem.

11 — KOM(1999) 276 endelig.

12 — Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/61/EØF om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer« (EFT C 368 af 20.12.1999, s. 1).

der allerede gælder for andre motordrevne køretøjer [13].

40. Følgelig må det antages, at direktiv 2002/24 stedse tilsigter en udtømmende harmonisering i forhold til køretøjer henhørende under dets anvendelsesområde. Derimod giver det sig selv, at det ikke foretager en udtømmende harmonisering af den juridiske ordning, som finder anvendelse på samtlige to- eller trehjulede motorkøretøjer, især i betragtning af udelukkelsen af visse typer køretøjer fra dets anvendelsesområde [14].

41. Når et køretøj, en komponent eller en separat teknisk enhed henhører under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, bør det derfor vurderes udelukkende ud fra dettes synsvinkel. Når der inden for et område er foretaget harmonisering på EU-plan, skal de nationale foranstaltninger på området bedømmes på grundlag af bestemmelserne om nævnte harmoniseringsforslag og ikke på grundlag af traktatens bestemmelser [15].

42. Hvad derimod angår de køretøjer, som udtrykkeligt er udelukket fra anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, såsom køretøjer til brug ved konkurrencer eller køretøjer, som ikke er bestemt til brug på vej, mener jeg, at medlemsstaterne råder over en vid margen med hensyn til vedtagelse af lovgivning på området.

2. Anvendelsesområdet for direktiv 2002/24

43. I henhold til artikel 1 i direktiv 2002/24 finder dette anvendelse på alle to- og trehjulede motordrevne køretøjer, også med tvillinghjul, som er bestemt til brug på vej, samt komponenter eller tekniske enheder hertil.

44. Direktiv 2002/24 finder ikke anvendelse på de køretøjer, der er opregnet i artikel 1, litra a)-h), blandt hvilke optræder køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off-road). Ligeledes udelukker

13 — Jf. fjerde betragtning til direktiv 2002/24.

14 — Jf. artikel 15, stk. 4, i direktiv 2002/24, hvoraf fremgår, at anvendelsesbetingelserne for de omhandlede køretøjer ikke er harmoniseret.

15 — Jf. dom af 30.11.1983, sag 227/82, van Bennekom, Sml. s. 3883, præmis 35, af 23.11.1989, sag C-150/88, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711, Sml. s. 3891, præmis 28, af 12.10.1993, sag C-37/92, Vanacker og Lesage, Sml. I, s. 4947, præmis 9, af 13.12.2001, sag C-324/99, DaimlerChrysler, Sml. I, s. 9897, præmis 32, af 9.6.2005, forenede sager C-211/03, C-299/03 og C-316/03 — C-318/03, HLH Warenvertrieb og Orthica, Sml. I, s. 5141, præmis 58 og 59,og af 24.1.2008, sag C-257/06, Roby Profumi, Sml. I, s. 189, præmis 14.

den generelle definition i artikel 1 i direktiv 2002/24 modsætningsvis fra direktivets anvendelsesområde de køretøjer, som ikke er bestemt til brug på vej.

45. Hvad angår komponenter eller tekniske enheder hertil, der anses for ikke at henhøre under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, bør der skelnes mellem to scenarier.

46. På den ene side finder direktiv 2002/24 ikke anvendelse på reservedele som dele af køretøjer, der ikke er omfattet af dette direktiv. På den anden side, når en i et køretøj monteret komponent, som er udelukket fra anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, er bestemt til montering i køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, er et sådant komponent eller en sådan teknisk enhed omfattet af direktiv 2002/24.

47. Der opstår derfor spørgsmålet om, hvordan begrebet »bestemmelse« skal fortolkes, dvs. om anvendelsen af direktiv 2002/24 kan afhænge af den brug, der kan gøres af den pågældende reservedel.

48. I denne henseende vurderer jeg, at begrebet »bestemmelse« for et køretøj eller en komponent til et køretøj skal forstås som dette godes industrielle målsætning. Med sidstnævnte begreb forstår jeg den af producenten forudsete anvendelse som referencepunkt i den tekniske udformning af et køretøj — et referencepunkt som f.eks. fastsætter de tekniske normer, som køretøjet skal leve op til. Bestemmelsen er således defineret af producenten eller fabrikanten på tidspunktet for konstruktionen eller fabrikationen [16].

49. Den omvendte fortolkning ville føre til en paradoksal situation, i hvilken lovgivningen ville skulle tage højde for enhver mulig og hypotetisk anvendelse, som en bruger vil kunne gøre af en reservedel til et køretøj, endog selv tekniske reservedele, som ifølge producenten ikke er bestemt til køretøjer, men som besidder kvaliteter, der giver mulighed for ombytning [17].

50. Følgelig vil anvendelsen af direktiv 2002/24 ikke afhænge af et subjektivt element, dvs. på den ene side brugen eller mangfoldigt brug, som der kunne gøres af en komponent, og på den anden side en mulig teknisk tilpasning af en reservedel til montering i et andet køretøj end det, som producenten har bestemt den til.

16 — I henhold til ordningen om teknisk harmonisering kan producenterne opnå EF-standardtypegodkendelse af et type køretøj i en medlemsstat, så længe det opfylder de harmoniserede tekniske krav. Producenterne kan efterfølgende markedsføre det i hele Den Europæiske Union uden at skulle foretage afprøvninger eller blive underkastet yderligere kontrol. Indregistrering opnås ved forevisning af en europæisk typegodkendelsesattest. Se hjemmesiden: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical harmonisation/index_fr.htm

17 — Som f.eks. reservedele til totaktsmotorer til brug for lettere maskiner, såsom havemaskiner eller både.

51. Endelig forekommer udelukkelsen af enkeltkøretøjer fra anvendelsesområdet for direktiv 2002/24 mig at have særlig betydning i forhold til den foreliggende sag.

52. Jeg skal herved bemærke, at begrebet »ikke-knallert« inden for rammerne af dette forslag til afgørelse på den ene side dækker en knallert, der tidligere var i overensstemmelse med direktiv 2002/24, og som er gjort til genstand for ulovlige indgreb såsom tuning, hvilket har til følge, at den ikke længere lever op til de krav, som følger af nævnte direktiv, og på den anden side et to- eller trehjulet køretøj, præsenteret som en knallert, men som fra begyndelsen ikke lever op til definitionen på en knallert i medfør af direktiv 2002/24.

53. Under hensyn til ordlyden af artikel 1, stk. 1 in fine, i nævnte direktiv er det tilladt at antage, at en tunet knallert ikke er dækket af reglerne i direktiv 2002/24 om standardtypegodkendelse og om fri bevægelighed, på den ene side fordi den udgør en »ikke-knallert«, og på den anden side fordi det drejer sig om et enkeltkøretøj.

54. Som det fremgår af artikel 1 in fine i direktiv 2002/24, skal medlemsstaterne dog i forbindelse med godkendelse af enkeltkøretøjer anerkende enhver typegodkendelse af komponenter og tekniske enheder, som er meddelt i henhold til dette direktiv, og ikke i henhold til nationale bestemmelser på området.

C — *Retlige foranstaltninger imod ulovlige indgreb på køretøjer*

1. Indledende bemærkninger

55. Ikrafttrædelsen af direktiv 97/24 har gjort det muligt at anvende typegodkendelsesproceduren fuldt ud. Det udgør derfor et af særdirektiverne med hensyn til standardgodkendelse i henhold til direktiv 2002/24 [18].

56. I den forbindelse er det vigtigt at understrege, at anvendelsesområdet for henholdsvis direktiv 2002/24 og 97/24 supplerer hinanden uden at være identiske.

57. Artikel 1 i direktiv 97/24 bestemmer, at dette direktiv omfatter de komponenter, der er opregnet i nævnte artikel, på enhver type køretøj som defineret i artikel 1 i direktiv 92/61. Imidlertid er denne artikel blevet

18 — Direktiv 97/24 blev vedtaget med henblik på gennemførelse af direktiv 92/61. Jf. tredje betragtning til direktiv 2002/24.

gentaget næsten identisk i direktiv 2002/24, der kun har tilføjet en ny udelukkelseskategori med hensyn til standardtypegodkendelse af enkeltkøretøjer [19].

2. Bekæmpelsesforanstaltninger mod ulovlige indgreb i sekundær ret

58. Problematikken vedrørende foranstaltninger til bekæmpelse af ulovlige indgreb på køretøjer udgør en integrerende del af lovgivningen om knallerter og motorcykler.

59. Det fremgår af bemærkningerne til direktiv 97/24, at de foranstaltninger, som foreslås for at begrænse brugernes muligheder for ulovlige indgreb på knallerter og motorcykler, for at øge disses præstationer, til et minimum, svarer til de krav, som mere og mere er mærkbare i alle medlemsstaterne, når den voksende udbredelse af dette fænomen, som kan bringe trafiksikkerheden i fare, tages i betragtning. Hvad angår knallerter er det nødvendigt at bringe en ende på den ulovlige tuning af motorerne på disse køretøjer, foretaget af de unge brugere for at øge præstationerne til et niveau, som i visse tilfælde vil være ude af proportioner i forhold til især bremsesystemet på disse køretøjer og i forhold til deres bremseudstyr, lygter og lyssignaler.

60. Det fremgår endvidere af 11. betragtning til direktiv 97/24, at begrænsningerne for ulovlige indgreb på to- og trehjulede køretøjer er baseret på sikkerheds- og miljøkrav, idet det præciseres, at for ikke at indskrænke ejernes ret til at servicere og vedligeholde køretøjerne må sådanne begrænsninger udelukkende gælde indgreb, der i væsentlig grad ændrer køretøjets præstationer samt dets støjniveau og forurenende emissioner.

61. Ifølge artikel 1, stk. 2, litra a), i direktiv 2002/24 er knallerter to- eller trehjulede køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km/t. De har karakteristika i form af slagvolumen og effekt, som er forskellige, afhængige af antallet af hjul.

62. Tuning af en knallert består i at øge dens præstationer og især effekten af dens motor. Imidlertid er knallertens tekniske bremsekapacitet og stabilitet ikke tilpasset en sådan eventualitet, hvilket kan øge risikoen for uheld.

63. En række specifikke rapporter om problematikken i forbindelse med foranstaltninger

19 — Jf. KOM(1999) 276 endelig.

til bekæmpelse af ulovlige indgreb på to– og trehjulede køretøjer viser, at det drejer sig om et særligt spørgsmål om sociale og psykologiske faktorer, forbundet med færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen [20].

64. Kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 vedrører foranstaltningerne mod ulovlige indgreb på tohjulede knallerter og motorcykler. De generelle forskrifter i nævnte kapitel vedrører især problemet med ombytning af ikke-identiske dele mellem typegodkendte køretøjer [21].

65. Det er vigtigt at understrege, at kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 i hvert fald udelukker, at den konstruktivt bestemte maksimale hastighed eller motorens maksimale nettoeffekt for den pågældende klasse kan overskrides i noget tilfælde. Dette bekræfter, at indgangsvinklen til et industrielt formål som nævnt ovenfor vedrørende direktiv 2002/24 viser sig ligeledes at gælde i denne sammenhæng.

66. Derudover fremgår det af samme kapitel 7, at de i direktiv 97/24 omhandlede særlige specifikationer er bindende, når de, enkeltvis eller samlet, er nødvendige for at forhindre indgreb, der fører til forøgelse af køretøjernes hastighed eller motorkraft.

67. I henhold til bilag I til direktiv 2002/24, der indeholder en udtømmende liste over forskrifter vedrørende typegodkendelse af køretøjer, svarer den information, der omhandler foranstaltninger imod ulovlige indgreb, til de data, hvis konformitet med de i fællesskabsretten angivne forskrifter bør verificeres. I henhold til bilag II til direktiv 2002/24 skal der, for så vidt angår systemer, komponenter og tekniske separate enheder, som allerede er standardtypegodkendt, fra det køretøj, der skal standardtypegodkendes, leveres en vis mængde information om foranstaltningerne mod ulovlige indgreb på de pågældende køretøjer.

68. På nationalt plan er foranstaltningerne mod ulovlige indgreb på knallerter vigtige i forhold til foranstaltningerne til at sikre trafiksikkerheden og eksisterer allerede i flere af unionens medlemsstater [22]. Således er udøvelsen af tuning kontrolleret på grund af de store risici og gener, som det medfører såvel for

20 — »Study on Anti Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles«, bestilt af Kommissionen, marché nº FIF 20020691, endelig rapport af 18.12.2003, s. 31.

21 — Jf. punkt 2.1.1 i kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24.

22 — Hvad angår Den Franske Republik, f.eks. jf. artikel L. 321-1 i code de la route. Den franske lovgivning foreskriver et knallertkørekort med henblik på at forberede de unge knallertkørere på de grundlæggende trafiksikkerhedsregler, jf. F. Colin, Le brevet de sécurité routière, *Droit Administratif* 2006, nº 8. I Finland udgør færdsel i trafikken på en tunet knallert en lovovertrædelse (jf. Ajoneuvolaki, § 96, stk. I.5). Desuden skal ejeren betale en forhøjet afgift på køretøjerne såvel som en forhøjet obligatorisk ansvarsforsikringspræmie, som hvis det drejede sig om en let motorcykel anvendt i trafikken uden indregistrering.

føreren, der bringer sit liv i fare ved færdsel i trafikken med en hastighed, som køretøjet ikke er konstrueret til, såvel som for andre trafikanter.

D — *Juridiske konsekvenser af et ulovligt indgreb på et køretøj*

69. Med hensyn til virkningerne af et ulovligt indgreb på et køretøj kan det have den konsekvens, at det ændrer en knallert til en »ikke-knallert«, dvs. et køretøj, som ikke svarer til definitionen på en knallert i direktiv 2002/24. Det ulovlige indgreb på køretøjet kan føre til ændring af en knallert, der er beregnet til at færdes normalt i trafikken, til et køretøj til brug ved konkurrence på vej eller uden for vej (off-road).

70. I henhold til direktiv 2002/24 skal fabrikanten, i overensstemmelse med dette direktivs artikel 3, indgive en ansøgning om typegodkendelse til typegodkendelsesmyndigheden i en medlemsstat, for at køretøjerne kan være omfattet af varernes frie bevægelighed på det indre marked. Samme artikel foreskriver, at ansøgninger om en bestemt køretøjstype, et system, en separat teknisk enhed eller komponent kun må indgives i én medlemsstat. Ifølge artikel 9, stk. 1, i direktiv 2002/24 er fabrikanten ansvarlig for, at alle køretøjer og alle systemer, separate tekniske enheder og komponenter produceres i overensstemmelse med den godkendte type [23].

71. Et køretøj kan derfor ikke komme ind under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24 af den grund alene, at det opfylder betingelserne i artikel 1 i dette direktiv [24]. Direktiv 2002/24 har således til formål at indføre et standardtypegodkendelsessystem for køretøjer og gensidig anerkendelse for så vidt angår køretøjer og deres komponenter, der er produceret i henhold til forskrifterne i direktiv 2002/24 og i særdirektiverne. Varernes frie bevægelighed som gennemført med totalharmonisering gælder kun for køretøjer, hvis industrielle formål, således som det er blevet defineret og garanteret af fabrikanten, opfylder kravene i EU-retten.

72. Når en tunet knallert som følge heraf ikke henhører under nogen af de definitioner, der er angivet i direktiv 2002/24, udgør den derfor

23 — Ifølge artikel 8 i direktiv 2002/24 skal alle køretøjer, der produceres i overensstemmelse med den godkendte type, være forsynet med et typegodkendelsesmærke, som er sammensat i overensstemmelse med del 1, 3 og 4 af typegodkendelsesnummeret, jf. bilag V, del A, og alle separate tekniske enheder og komponenter, der produceres i overensstemmelse med den godkendte type, skal, hvis det er foreskrevet i det relevante særdirektiv, være forsynet med et typegodkendelsesmærke i overensstemmelse med forskrifterne i bilag V, del B.

24 — Således kan f.eks. et køretøj, som opfylder alle tekniske krav i medfør af EU-retten, ikke være omfattet af ordningen i direktiv 2002/24, hvis det ikke er blevet standardtypegodkendt.

en »ikke-knallert« og er ikke omfattet af den ordning, der er oprettet ved direktiv 2002/24, selv om den måtte henhøre under dets materielle anvendelsesområde. Det samme gælder for dets komponenter og tekniske enheder med undtagelse af dem, som er bestemt til at monteres på køretøjer, der er omfattet af direktiv 2002/24.

73. Hvad angår kategorien af køretøjer til brug ved konkurrencer, idet det anerkendes, at disse er udelukket fra anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, må jeg dog ikke desto mindre anføre, at begrebet »bestemmelse« i lyset af det industrielle formål antyder, at et køretøj er blevet udformet af producenten som værende egnet til at deltage i konkurrencer.

74. Imidlertid fører et ulovligt indgreb på en knallert ved hjælp af et tuningssæt til en isoleret omdannelse, selv om det tunede køretøj faktisk godt kunne deltage i konkurrencer. Som følge heraf kan et sådant køretøj på den ene side ikke betragtes som værende »beregnet til konkurrencer«, idet dets formål har været anderledes defineret af producenten. Således var køretøjet før tuning ikke bestemt til konkurrencer. På den anden side vil køretøjet som følge af tuning udgøre et enkeltkøretøj, som ikke vil kunne standardtypegodkendes.

75. Ud fra den hypotese, set fra produktionsvinklen, at tuningssættet ikke er egnet til dobbeltbrug [25], går jeg ud fra, at et tuningssæt til knallerter er egnet såvel til at forøge motorkraften på knallerter til brug ved konkurrencer som til at omdanne knallerter til »ikke-knallerter«. I begge tilfælde er der derfor tale om et udstyr, som falder uden for standardtypegodkendelsesområdet og uden for den gensidige anerkendelse som fastsat i direktiv 2002/24, eftersom disse tuningssæt ikke er beregnet til køretøjer, der er omfattet af direktiv 2002/24.

76. Da direktiv 2002/24 derfor i princippet ikke finder anvendelse på enkeltkøretøjer, følger det heraf, at et tuningssæt, hvis formål er at foretage et ulovligt indgreb på en knallert, ikke kan henhøre under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24 og ikke kan nyde den gensidige anerkendelse som omhandlet i direktivet.

25 — Hvis det samme tuningssæt er beregnet til knallerter og f.eks. lettere motorcykler, henhører det klart under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24. Det forekommer mig dog, at reglerne i kapitel 7 i bilaget til direktiv 2002/24 har til formål at undgå et sådant tænkt tilfælde.

V — Udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 2002/24

77. Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om det er muligt for en medlemsstat at udvide anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, især for så vidt angår køretøjer som omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra d), i nævnte direktiv, dvs. køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off-road). Ved at gøre dette vil anvendelsesområdet for direktiv 2002/24 med hensyn til vejtrafik blive udvidet for så vidt angår omtalte køretøjer til at omfatte al trafik ad landjorden.

78. Jeg indrømmer, at spørgsmålets rækkevidde ikke forekommer mig helt klart. Det kunne vedrøre anvendelse af definitionen af begrebet »knallert« i direktiv 2002/24 og de tekniske krav, der følger heraf for køretøjer beregnet til konkurrencer. Spørgsmålet kunne ligeledes fortolkes på den måde, at den forelæggende ret ønsker oplyst, hvorvidt en medlemsstat ensidigt kan udvide systemet med standardtypegodkendelse og den gensidige anerkendelse som tilvejebragt ved direktiv 2002/24 for køretøjer, som ikke falder ind under dets anvendelsesområde.

79. Ifølge Kommissionen skal direktiv 2002/24 og især dets artikel 1, stk. 1, litra d), fortolkes således, at det giver en medlemsstat adgang til at udvide dets anvendelsesområde for køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off-road).

80. Ifølge Det Forenede Kongeriges regering har de enkelte medlemsstater ret til at indføre tekniske krav for de køretøjer, der er opregnet i artikel 1, stk. 1, litra a)-h), for så vidt som disse krav respekterer fællesskabsretten, herunder artikel 28 EF og øvrige forskrifter, der beskytter varernes frie bevægelighed, såsom forordning (EF) nr. 764/2008 [26] og direktiv 98/34/EF [27].

81. Derfor kan begrænsningerne i retsvirkningerne af et direktiv tage form af en undtagelse eller en fravigelse. Det drejer sig derfor om ikke at anvende en regel, der er omhandlet i direktivet, i en sag, selv om den henhører under anvendelsesområdet for nævnte regel.

82. I det foreliggende tilfælde mener jeg, ligesom Det Forenede Kongeriges regering, at artikel 1, stk. 1, litra d), i direktiv 2002/24 ikke udgør en undtagelse til kravene i nævnte direktiv.

26 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 9.7.2008 om procedurer for anvendelsen af visse nationale tekniske forskrifter på produkter, der markedsføres lovligt i en anden medlemsstat, og om ophævelse af beslutning nr. 3052/95/EF, EUT L 218, s. 21).

27 — Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 22.6.1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter, EFT L 204, s. 37.

83. Således bestemmer denne artikel ikke, at medlemsstaterne skal undtage køretøjer til brug ved konkurrencer og uden for vej fra de krav, der er indeholdt i direktivet. Udelukkelsen fra direktivets anvendelsesområde lader medlemsstaternes kompetence til at lovgive på det pågældende område bestå, naturligvis under iagttagelse af traktatens regler.

84. Direktiv 2002/24 tilsigter at indføre en standardgodkendelsesprocedure for to- og trehjulede køretøjer og for komponenter og tekniske enheder, der er produceret i overensstemmelse med de tekniske krav som anført i særdirektiverne. Den retlige virkning af denne procedure er disse produkters frie bevægelighed, baseret på forpligtelsen til gensidig anerkendelse af de tekniske krav, som er fuldt harmoniserede. Således fremgår det af artikel 15, stk. 1, i direktiv 2002/24, at kun køretøjer, separate tekniske enheder og komponenter, der er i overensstemmelse med nævnte direktiv, kan nyde godt af reglerne i samme.

85. Jeg skal ikke desto mindre anføre, at i det foreliggende tilfælde er problematikken med tuning af knallerter kernen i den sag, som verserer for den forelæggende ret.

86. Som jeg allerede har forklaret ovenfor med hensyn til bekæmpelsen af ulovlige indgreb på knallerter, bør reglerne i direktiv 2002/24 læses i sammenhæng med kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24.

87. Når køretøjer og komponenter som følge heraf henhører under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, finder bestemmelserne om foranstaltninger til bekæmpelse af ulovlige indgreb i direktiv 97/24 anvendelse. Imidlertid er dette i princippet ikke tilfældet for køretøjer til brug ved konkurrencer.

88. I den forbindelse er det vigtigt at understrege, at en udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 2002/24 indebærer en udvidelse af anvendelsen af standardtypegodkendelsesproceduren. Spørgsmålet om udvidelsen af foranstaltninger med henblik på bekæmpelse af ulovlige indgreb på køretøjer, som forekommer at være i centrum for den forelæggende rets betænkeligheder, udgør en særskilt problematik.

89. Når det imidlertid drejer sig om at gøre standardtypegodkendelsesproceduren anvendelig på køretøjer til brug ved konkurrencer på vej eller uden for vej (off-road), anser jeg medlemsstaten for at være kompetent til at handle i den forbindelse med forbehold for at være i stand til at respektere målsætningerne i direktiv 2002/24.

90. Således som det fremgår af artikel 2, nr. 7), i direktiv 2002/24, udgør typegodkendelsesproceduren en fremgangsmåde, hvorved en medlemsstat fastslår, at en type

køretøj, et system, en separat teknisk enhed eller en komponent opfylder såvel de tekniske krav i nævnte direktiv eller i særdirektiverne som kontrollen med rigtigheden af fabrikantens oplysninger, således som fastsat i den udtømmende fortegnelse i bilag I til direktivet [28].

91. Det fremgår i øvrigt af samme direktivs artikel 6, at hver medlemsstats kompetente myndigheder skal sende en kopi af typegodkendelsesattesten med tilhørende bilag for alle køretøjstyper, for hvilke de meddeler eller nægter typegodkendelse, til de kompetente myndigheder i de øvrige medlemsstater. Derudover skal en medlemsstat i henhold til nævnte direktivs artikel 4, stk. 6, når den på grund af alvorlige risici for færdselssikkerheden nægter at typegodkende et køretøj, et system, en separat teknisk enhed eller komponent, straks informere de andre medlemsstater og Kommissionen herom.

92. Under hensyn til risikoen for forvirring og retsusikkerhed som følge af anvendelsen af denne godkendelsesprocedure for køretøjer uden for anvendelsesområdet for direktiv 2002/24 mener jeg dog, at den pågældende medlemsstat for så vidt angår attesten utvetydigt skal angive, at det ikke drejer som en typegodkendelse som omfattet af nævnte direktiv, og at attesten ikke har de retsvirkninger, som er omhandlet i direktiv 2002/24. I den forbindelse skal jeg minde om, at bestemmelserne i nævnte direktivs artikel 15, stk. 3, pålægger medlemsstaterne at undgå enhver uklarhed som følge af de individuelle undtagelser i denne artikel. Det samme princip bør gælde for udvidelsen af anvendelsesområdet for standardtypegodkendelse.

93. Når de af medlemsstaten vedtagne foranstaltninger derfor er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2002/24, befinder medlemsstaten sig i en ordning med indbyrdes afhængighed, som på den ene side hviler på tilliden til og samarbejdet mellem de kompetente nationale myndigheder og på den anden side på de særlige tekniske krav, som er fastsat ved særdirektiverne [29].

28 — I medfør af artikel 4 i direktiv 2002/24 skal den enkelte medlemsstat meddele typegodkendelse for alle køretøjstyper eller typegodkendelse af tekniske separate enheder eller af komponenter, hvis disse opfylder følgende betingelser: På den ene side skal køretøjstypen opfylde de tekniske krav i særdirektiverne og være i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer, som de fremgår af den udtømmende fortegnelse i bilag I til nævnte direktiv. På den anden side skal systemet (bremser, foranstaltninger til bekæmpelse af forurening som følge af udstødningsgas osv.), den tekniske enhed (såsom en lydpotte) eller komponenten (såsom et lyssignal) opfylde de tekniske krav i det relevante særdirektiv og være i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer, som de fremgår af den udtømmende fortegnelse som anført i bilag I til direktiv 2002/24.

29 — Jf. i den forbindelse Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/37/EF af 22.6.1998 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om maskiner (EFT L 207, s. 1), Domstolens dom af 17.4.2007, sag C-470/03, AGM-COS. MET, Sml. I, s. 2749, præmis 61-64. Hvad desuden angår E-mærkning angiver denne, at et produkt er blevet typegodkendt til at kunne køre på åben vej i trafikken. Denne mærkning er efterfulgt af et navn, der angiver medlemsstaten, som har typegodkendt produktet. Opnåelse af typegodkendelsen er normalt forbundet med en europæisk særnorm for det pågældende produkt.

94. Den omstændighed, at en medlemsstat anvender standardgodkendelsesproceduren for en type køretøj, der er udelukket fra anvendelsesområdet for direktiv 2002/24/EF, forekommer mig kun juridisk mulig på den betingelse, at forpligtelsen til gennemsigtighed, der er forbundet med såvel godkendelsesproceduren som det generelle princip om retssikkerhed, overholdes. Medlemsstaten kan derfor anvende nævnte direktiv i tilfælde, der ikke henhører under dets anvendelsesområde, som en national regel med forbehold for ikke at give indtryk af, at de retlige virkninger af den pågældende nationale norm udbredes til EU-plan.

95. Endelig er der intet til hinder for, at en medlemsstat lader sig inspirere af de regler, der er fastsat ved direktiv 2002/24, for at lovgive på området for køretøjer og komponenter, der er udelukket fra direktivets anvendelsesområde, under iagttagelse af traktatens regler.

VI — Analyse af indholdet af den nationale lovgivning i forhold til EU-retten

96. Under hensyn til formålet med den relevante lov om de tekniske krav har Domstolen stillet følgende spørgsmål til den belgiske regering og Kommissionen:

»Gennemfører artikel 1, stk. 5, i loven af 21. juni 1985 om de tekniske krav reglerne i kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24, der har overskriften »Foranstaltninger mod ulovlige indgreb på tohjulede knallerter og motorcykler«, i den affattelse, der finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen?«

97. I sit svar anfører den belgiske regering, at reglerne i kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 er blevet gennemført med kongelig anordning af 8. november 1998 [30]. Artikel 1, stk. 5, i loven om de tekniske krav er derimod trådt i kraft tidligere, mere præcist den 1. juli 1995. Da rækkevidden af loven om de tekniske krav imidlertid er videre, er artikel 1, stk. 5, opretholdt.

98. Ifølge Kommissionen kan artikel 1, stk. 5, i loven om de tekniske krav ikke anses for en gennemførelse af direktiv 97/24.

30 — Anordning om ændring af kongelig anordning af 4.8.1996 om gennemførelse af De Europæiske Fællesskabers direktiver om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer, disses komponenter og tekniske separate enheder såvel som sikkerhedsudstyr.

99. Hvad angår forbindelsen imellem direktiv 2002/24 og lovgivningen i hovedsagen gør den belgiske regering under henvisning til artikel 15 i direktiv 2002/24 gældende, at det i artikel 1, stk. 5, i lov om de tekniske krav indeholdte forbud er blevet gennemført med henblik på at sikre en bedre beskyttelse af brugerne. Den belgiske regering foreslår Domstolen at antage, at artikel 1, stk. 5, i loven om de tekniske krav er forenelig med bestemmelserne i direktiv 2002/24.

100. Ifølge samme regering er køretøjer, som efter fremstillingen er blevet udstyret af forhandleren, køberen eller brugeren med komponenter, hvis formål er at øge motorens effekt og/eller hastighed, oftest ikke (eller ikke længere) tilpasset de ændringer, som er blevet påført, hvilket bevirker, at de udgør en potentiel fare for brugeren.

101. I den forbindelse bemærker jeg for det første, at artikel 1, stk. 5, i loven om de tekniske krav forbyder fremstilling, indførsel, besiddelse og salg af alt udstyr, der har til formål at forøge knallerters motorkraft og/eller hastighed, ligesom den forbyder ydelser eller levering af oplysninger om montering af sådant udstyr.

102. Det fremgår, at formålet med artikel 1, stk. 5, i loven om de tekniske krav er at forbyde ændring af knallerternes art ved at forbyde salg og ibrugtagning af reservedele, der tjener dette formål [31]. I lyset heraf er der sammenfald mellem det tilsigtede formål med nævnte lovgivning og med anvendelsesområdet for direktiv 2002/24.

103. Derfor er det kun et køretøj, som opfylder kriterierne i artikel 1, stk. 2, i direktiv 2002/24, der kan anses for at være en knallert i nævnte direktivs forstand.

104. I lighed med direktiv 2002/24, som efter min opfattelse fastholder det produktionsmæssige formål med henblik på at fastslå et køretøjs, en komponents eller en separat teknisk enheds »bestemmelse«, forekommer den belgiske lovgivning at være på linje hermed, idet den forbyder ethvert udstyr, i det omfang »det har det formål« [32] at forøge knallerters motorkraft eller hastighed.

105. Dog bemærker jeg ligeledes, at loven om de tekniske krav gælder en meget bredere problematik end den, som er omfattet af direktiv 2002/24. Derfor er anvendeligheden af nævnte direktiv begrænset af kravet om, at køretøjet skal være »bestemt til brug på vej«. Ifølge oplysningerne fra såvel den forelæggende ret som fra den belgiske regering,

31 — Aspektet vedrørende et eventuelt forbud mod at yde råd eller hjælp i forbindelse med tuning forekommer mig ikke at være omfattet af den præjudicielle forelæggelse.

32 — Og ikke »den virkning«.

omfatter loven om de tekniske krav imidlertid, de betingelser, som ethvert køretøj til transport over land skal opfylde, hvilket begreb er mere omfattende end begrebet trafikken på veje.

106. For det andet bemærker jeg hvad angår bekæmpelse af ulovlige indgreb på knallerter, at den belgiske regering har anført, at de i kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 indeholdte foranstaltninger er dobbeltsidige. Kapitel 7 indeholder på den ene side almindelige forskrifter vedrørende ombytning af ikke-identiske dele mellem typegodkendte køretøjer (punkt 2.1-2.4), og pålægger på den anden side særlige forskrifter for producenter af køretøjer for at forhindre ulovlige indgreb i den konstruktivt bestemte maksimale hastighed, idet det indfører en række produktionsforskrifter (punkt 3.1-3.10).

107. Direktiv 97/24 fastsætter ikke foranstaltninger vedrørende installation af reservedele, der har til formål at forøge motorens effekt eller hastigheden, og som ikke hidrører fra den oprindelige producent, i modsætning til det formål, der synes forfulgt med loven om de tekniske krav. Ifølge den belgiske regering overlapper direktiv 97/24 delvist nævnte lovs artikel 1, stk. 5.

108. Selv om gennemførelsen af direktiv 97/24 er sket efter vedtagelsen af loven om de tekniske krav, mener jeg, at denne lovs artikel 1, stk. 5, synes at opfylde formålet med kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 vedrørende foranstaltninger mod ulovlige indgreb på knallerter, som henhører under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24.

109. Det følger heraf, at for så vidt som anvendelsesområdet for henholdsvis loven om de tekniske krav og for kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24 falder sammen med hinanden og gælder for de køretøjer, der er omfattet af direktiv 2002/24, såsom knallerter, er ovennævnte direktiver ikke til hinder for den pågældende lovgivning.

110. Således er forbuddet mod salg af udstyr, der har »til formål« at forøge knallerters motorkraft eller hastighed, som ligger inden for de grænser, der er fastsat ved kapitel 7 i bilaget til direktiv 97/24, dvs. et forbud mod ulovlige indgreb, der i væsentlig grad ændrer køretøjets præstationer samt dets støjniveau og forurenende emissioner, foreneligt med denne lov. Jeg vil tilføje, at den omhandlede lov ikke kræver, at ændringerne skal være påført køretøjer, som er omfattet af EU's tekniske harmonisering. Tværtimod forbyder loven indgreb med henblik på at ændre et køretøjs konstruktion, som den var udformet af producenten. Nævnte lov er derfor i overensstemmelse med kravet i artikel 15, stk. 4, i

direktiv 2002/24, hvorefter de af medlemsstaterne pålagte anvendelsesbetingelser ikke må indebære ændring af køretøjerne.

111. For så vidt som forbuddet i loven om de tekniske krav i overvejende grad ligger uden for anvendelsesområdet for direktiv 2002/24 og 97/24, bør der gives den nationale ret visse retningslinjer med hensyn til artikel 28 EF og 30 EF (nu artikel 34 TEUF og 36 TEUF) med udgangspunkt i problematikken om køretøjer til brug ved konkurrence.

112. Som Kommissionen har gjort gældende, foretager de omhandlede direktiver således ikke en totalharmonisering på området for to- og trehjulede køretøjer, eftersom de ikke finder anvendelse på samtlige to- og trehjulede køretøjer, og i særdeleshed ikke på køretøjer til brug ved konkurrence.

113. Det skal i den forbindelse bemærkes, at bedømmelsen af de faktiske omstændigheder inden for rammerne af en procedure i henhold til artikel 234 EF, som er baseret på en klar adskillelse mellem de nationale retters og Domstolens funktioner, henhører under den nationale rets kompetence. Med henblik på at give den nationale ret et hensigtsmæssigt svar kan Domstolen imidlertid som led i samarbejdet med de nationale retter give denne alle de oplysninger, som den finder nødvendige [33].

114. Således som jeg allerede har anført, råder medlemsstaterne, med forbehold for, at bestemmelserne i traktaten overholdes, over en vid margen med hensyn til lovgivning om køretøjer til brug ved konkurrencer, som udtrykkeligt er udelukket fra anvendelsesområdet for direktiv 2002/24.

115. Endvidere er jeg af den opfattelse, at EU-retten overlader medlemsstaterne en vid skønsmargen til at fastslå, om de kan bemyndige eller ej, og i givet fald på hvilke betingelser, afholdelse af konkurrencer for knallerter og/eller motorcykler. Det er almindeligt kendt, at selv motorkøretøjskonkurrencer, som er fuldt ud korrekt afholdt, bringer deltagernes liv og helbred alvorligt i fare, især i sammenligning med andre sportsgrene.

116. Det Forenede Kongeriges regering understreger for sit vedkommende, at når køretøjer til brug ved konkurrencer eller køretøjer til brug uden for vej (off-road) falder uden for anvendelsesområdet for direktivet 2002/24, følger det heraf, at nævnte direktiv ikke pålægger medlemsstaterne at vedtage nogen som helst lovgivning herom.

33 — Jf. bl.a. dom af 15.4.2010, sag C-433/05, Sandström, Sml. I, s. 2885, præmis 35.

117. Ifølge Det Forenede Kongeriges regering har de enkelte medlemsstater ret til at indføre tekniske krav for de køretøjer, der er opregnet i artikel 1, stk. 1, litra a)-h), i direktiv 2002/24, så længe disse krav respekterer EU-retten, herunder artikel 28 EF.

118. I den foreliggende sag fremgår det for det første af sagsakterne, at det omhandlede forbud udgør en foranstaltning, der uden forskel finder anvendelse på indenlandske produkter og produkter, som indføres fra andre medlemsstater.

119. I øvrigt er det ubestridt, at ved et generelt og absolut forbud på hele Belgiens område imod at fremstille, indføre, besidde, udbyde til salg, sælge eller gratis udlevere udstyr, der har til formål at forøge knallerters motorkraft og/eller hastighed, kan den pågældende nationale lovgivning hindre varernes frie bevægelighed.

120. Et sådant forbud kan være begrundet i henhold til artikel 30 EF eller ud fra et tvingende hensyn som omhandlet i retspraksis, med forbehold for, at den pågældende nationale foranstaltning skal være egnet til at opfylde det forfulgte formål og ikke må gå ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det [34].

121. Efter min opfattelse er tuning af knallerter et fænomen, som den afledte EU-ret anser for uforenelig med færdselssikkerheden, beskyttelsen af brugerne såvel som beskyttelsen af miljøet. Det fremgår af den omhandlede nationale lovgivning, at udstyr til at tune knallerter, som er beregnet til færdsel på vej, ikke kan nyde godt af den frie bevægelighed inden for det indre marked. Derfor kan medlemsstaterne begrænse markedsføring, salg, ibrugtagning og benyttelse af tuningssæt til knallerter til brug ved konkurrencer, hvis nævnte sæt teknisk set er ombyttelige med dem, som bruges til færdsel på vej.

122. Forudsat at tuningssættene ikke opfylder nævnte krav om ombyttelighed, og hvis de nationale regler på området har den virkning, at de forhindrer brugerne af komponenter eller tekniske separate enheder i at gøre brug heraf efter deres bestemmelse eller stærkt begrænser brugen heraf, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at afgøre, vil sådanne regler have den virkning, at de hindrer adgangen for disse produkter til det pågældende nationale marked og derfor — med forbehold for en begrundelse i henhold til artikel 30 EF eller ud fra tvingende hensyn af almen interesse — udgør en foranstaltning

34 — Jf. dom af 10.2.2009, sag C-110/05, Kommissionen mod Den Italienske Republik, Sml. I, s. 519, præmis 59.

med tilsvarende virkning som kvantitative indførselsrestriktioner, der er forbudt ved artikel 28 EF.

123. I den forbindelse skal jeg minde om, at varernes frie bevægelighed for så vidt angår motorkøretøjer eller disses komponenter inden for Den Europæiske Union ikke er blevet gennemført ved direkte anvendelse af traktatens artikler, men som følge af en lang harmoniseringsproces af det tekniske regelsæt, af hensyn til nødvendigheden af at beskytte liv og helbred for brugerne af disse produkter såvel som færdselssikkerheden og miljøet. De europæiske regler på området bygger således på en forudsætning om berettigelsen af en hindring af samhandelen inden for Fællesskabet på grundlag af artikel 30 EF [35]. Som følge heraf forekommer det mig, at de faktorer, som har begrundet vedtagelsen af den afledte EU-ret på området for motorkøretøjer, også begrunder et generelt forbud som det, der er indeholdt i loven om de tekniske krav, også selv om denne finder anvendelse på et tuningssæt for knallerter, som hævdes at være til brug for konkurrencer.

VII — Forslag til afgørelse

124. I lyset af det ovenstående skal jeg foreslå Domstolen følgende besvarelse af det præjudicielle spørgsmål, som er forelagt af Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde:

»1) En medlemsstat kan anvende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF eller nationale

35 — Jf. anden og fjerde betragtning til direktiv 92/61, som nu er ophævet.