CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
N. JÄÄSKINEN
van 16 september 2010[1]

1. De prejudiciële vraag[2] van de Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde strekt tot uitlegging van artikel 1, lid 1, sub d, van richtlijn 2002/24 EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van richtlijn 92/61/EEG van de Raad[3].

2. Meer bepaald wordt het Hof verzocht zich uit te spreken over nationale maatregelen tegen het opvoeren van twee- of driewielige voertuigen. De betrokken nationale wetgeving verbiedt met name de verkoop en het gebruik van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben. Het Hof wordt dus verzocht na te gaan of, en in voorkomend geval, in hoeverre uitrustingen die tot doel hebben een bromfiets op te drijven boven de in de Unieregeling bedoelde technische specificaties, in aanmerking komen voor het door het recht van de Unie gegarandeerde vrije verkeer van goederen.

3. Ik wijs er in het kader van de onderhavige conclusie op dat de definitie van „bromfiets" in de zin van richtlijn 2002/24 een autonoom en ondubbelzinnig begrip van het recht van de Unie is. Naar afgeleid recht is elk voertuig dat als bromfiets wordt voorgesteld, maar niet aan deze definitie beantwoordt, dus een „ander voertuig dan een bromfiets".

I — Rechtskader

A — *Recht van de Unie*

4. Richtlijn 2002/24 heeft richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen[4] ingetrokken.

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.

2 — Aangezien het hoofdgeding de toepassing van een in 1985 vastgestelde nationale wet betreft, wordt naar de bepalingen van het EG-Verdrag verwezen volgens de vóór de inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie toepasselijke nummering.

3 — PB L 124, blz. 1.

4 — PB L 225, blz. 72.

5. Volgens punt 6 van de considerans van richtlijn 2002/24 dient de goedkeuringsprocedure voor twee- of driewielige voertuigen elke lidstaat de mogelijkheid te bieden voor elk type voertuig vast te stellen dat de door de bijzondere richtlijnen voorgeschreven en op het goedkeuringscertificaat vermelde verificaties zijn geschied.

6. Artikel 1 van richtlijn 2002/24 luidt:

„1. Deze richtlijn is van toepassing op alle motorvoertuigen op twee of op drie wielen, al dan niet met dubbellucht, die bestemd zijn om aan het wegverkeer deel te nemen, alsmede op de onderdelen en technische eenheden daarvan.

Deze richtlijn geldt niet voor:

[...];

d) voertuigen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuigen;

[...];

noch voor onderdelen of technische eenheden daarvan, voor zover deze niet bestemd zijn om op onder deze richtlijn vallende voertuigen te worden gemonteerd.

[...]"

7. Artikel 4 van deze richtlijn bepaalt:

„1. Iedere lidstaat verleent typegoedkeuring voor alle typen voertuigen, systemen, technische eenheden en onderdelen die aan de volgende voorwaarden voldoen:

[...]

b) het systeem, de technische eenheid of het onderdeel is in overeenstemming met de technische voorschriften van de relevante bijzondere richtlijn en is, als beschreven door de fabrikant in overeenstemming met de gegevens van de limitatieve lijst in bijlage I.

[...]"

8. Artikel 15 van deze richtlijn, dat deel uitmaakt van hoofdstuk III met het opschrift „Eisen ten aanzien van het vrije verkeer, overgangsbepalingen, ontheffingen en andere procedures", bepaalt:

„1. De lidstaten mogen het in de handel brengen, de verkoop, het in het verkeer brengen en het gebruik van nieuwe voertuigen die aan deze richtlijn voldoen niet verbieden. Slechts voertuigen die aan deze richtlijn beantwoorden mogen voor eerste registratie worden aangemeld.

2. De lidstaten verbieden niet het in de handel brengen, de verkoop, het in het verkeer

brengen of het gebruik van nieuwe technische eenheden of nieuwe onderdelen die aan deze richtlijn voldoen. Alleen technische eenheden en onderdelen die aan deze richtlijn voldoen mogen in de handel worden gebracht en voor het eerst worden verkocht voor gebruik in de lidstaten.

3. Afwijkingen van de leden 1 en 2:

a) de lidstaten mogen voor voertuigen, systemen, technische eenheden en onderdelen die:

i) hetzij in kleine series tot 200 exemplaren per jaar per voertuigtype of per type systeem, onderdeel of technische eenheid worden geproduceerd,

ii) hetzij bestemd zijn voor het leger, de ordehandhavingsdiensten, de bescherming van de burgerbevolking, de brandweer of openbare werken, ontheffing verlenen van een of meer voorschriften van de bijzondere richtlijnen.

De overige lidstaten moeten binnen een maand nadat deze ontheffingen zijn verleend, van deze ontheffingen in kennis worden gesteld. Die lidstaten besluiten binnen drie maanden of zij de typegoedkeuring aanvaarden van voertuigen die op hun grondgebied zullen worden geregistreerd. Het goedkeuringsformulier mag niet als titel hebben ‚EG-goedkeuringsformulier voor een type voertuig';

[...]

4. Deze richtlijn laat de bevoegdheid van de lidstaten onverlet om — met inachtneming van het Verdrag — de voorschriften vast te stellen die zij noodzakelijk achten om de gebruikers bij het gebruik van de betrokken voertuigen de nodige bescherming te bieden, voor zover dit geen wijziging van de voertuigen met zich brengt."

9. Deel 2 van bijlage II bij richtlijn 2002/24 verwijst voor bepaalde technische kenmerken van de systemen, onderdelen en technische eenheden die binnen de werkingssfeer ervan vallen, naar bijzondere richtlijnen die de technische eisen vaststellen om in aanmerking te komen voor de goedkeuringsprocedure.

10. Punt 3 van de considerans van richtlijn 97/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1997 betreffende bepaalde

onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen [5], luidt:

„Overwegende dat het noodzakelijk is geharmoniseerde voorschriften voor deze onderdelen en eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen vast te stellen om voor elk type van de genoemde voertuigen de goedkeuringsprocedures van richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen te kunnen toepassen".

11. Hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24, met het opschrift „Maatregelen tegen het onbevoegd opvoeren van bromfietsen op twee wielen en motorfietsen", geeft de volgende definities in punt 1:

„1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1.1. ‚maatregelen tegen het onbevoegd opvoeren van bromfietsen op twee wielen en motorfietsen', alle technische specificaties en voorschriften die tot doel hebben het verhinderen — voor zover mogelijk — van niet-geoorloofde veranderingen die, aangezien de prestaties van het voertuig worden verhoogd, de veiligheid kunnen aantasten en schade kunnen berokkenen aan het milieu;

[...]

1.3.1. voertuigen van de categorie A, te weten bromfietsen;

[...]

1.4. ‚ongeoorloofde veranderingen', een verandering die niet is toegestaan krachtens de bepalingen van dit hoofdstuk."

12. Hoofdstuk 7, punt 2, van de bijlage bij richtlijn 97/24 bevat met name de algemene voorschriften voor de onderlinge verwisselbaarheid tussen goedgekeurde voertuigen van onderdelen die niet identiek zijn. Blijkens punt 2.1.1, sub b, van dit hoofdstuk 7, mogen de door de constructie bepaalde maximumsnelheid en het nettomaximumvermogen van de motor van de betrokken categorie in geen geval worden overschreden. In het bijzonder voor bromfietsen met een klein vermogen als bedoeld in de opmerking bij bijlage I bij richtlijn 92/61 geldt met name dat de door constructie bepaalde maximumsnelheid 25 km/h bedraagt.

13. Hoofdstuk 7, punt 3, van de bijlage bij richtlijn 97/24, betreffende bijzondere voorschriften voor voertuigen van de categorieën A en B, bepaalt:

„De voorschriften in dit gedeelte zijn alleen dwingend wanneer zij afzonderlijk of gecombineerd noodzakelijk zijn om te voorkomen

5 — PB L 226, blz. 1.

dat een voertuig zodanig wordt opgevoerd dat de door de constructie bepaalde maximumsnelheid van het voertuig met meer dan 5 km/h wordt verhoogd in het geval van voertuigen van de categorie A [...]. In geen geval mag de door de constructie bepaalde maximumsnelheid of het nettomaximumvermogen van de motor van de betrokken categorie worden overschreden."

B — *Nationaal recht*

14. Artikel 1, § 5, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen (hierna: „wet betreffende technische eisen") [6], bepaalt:

„De vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, evenals het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze uitrustingen te monteren, zijn verboden."

6 — *Belgisch Staatsblad* van 13 augustus 1985, blz. 11647.

II — Feiten en prejudiciële vraag

15. Lahousse is zaakvoerder van de onderneming Lavichy BVBA (hierna samen: „verdachten") met als maatschappelijk doel „het uitbaten van een fietsenwinkel en garage, waaronder begrepen de in- en uitvoer, de aan-, in- en verkoop, het verhuren, het onderhoud en het herstellen van alle fietsen, bromfietsen, hun toebehoren, wisselstukken, zowel nieuw als tweedehands". Blijkens de verwijzingsbeslissing hadden verdachten in hun bezit en verkochten zij uitrustingen voor het opvoeren, lieten zij bromfietsen opvoeren en gaven zij ook advies daarover.

16. Na onderzoek, huiszoeking en inbeslagneming van bewijsstukken zijn verdachten door de Politierechtbank te Sint-Niklaas schuldig bevonden aan overtreding van artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen wegens vervaardiging, invoer, bezit met het oog op de verkoop, te koop aanbieden, verkoop en gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hadden, alsook wegens het aanbod van diensten in die zin.

17. Verdachten hebben tegen dat vonnis hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter.

18. Van oordeel dat artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen mogelijk in strijd was met richtlijn 2002/24, heeft de verwijzende rechter de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Moet richtlijn 2002/24, meer bepaald artikel 1, lid 1, sub d, van deze richtlijn (nl. de richtlijn geldt niet voor voertuigen bestemd voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuig), aldus worden uitgelegd dat het de lidstaten toelaat de toepassing van deze richtlijn uit te breiden, dus van toepassing te maken op alle verkeer te land (dat wil zeggen op het gebruik van motorvoertuigen van 2 of 3 wielen ook buiten de openbare weg en op privéterrein) zonder de uitzondering toe te staan voor voertuigen bestemd voor wedstrijden op de weg (racerij) of voor terreinvoertuigen?"

III — Procesverloop voor het Hof

19. Het prejudiciële verzoek is op 22 april 2009 ter griffie van het Hof ingeschreven.

20. Lahousse, de Belgische regering, de regering van het Verenigd Koninkrijk en de Europese Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend.

21. Bij brief van 17 mei 2010 heeft de griffier van het Hof de Belgische regering en de Commissie uitgenodigd te antwoorden op een vraag betreffende hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24. Zij hebben daarop geantwoord op 1 juni 2010.

IV — Algemene beoordeling

A — *Opmerkingen vooraf over de prejudiciële vraag*

22. Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of een lidstaat de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 aldus kan verruimen dat zij van toepassing is op voertuigen die daarvan uitdrukkelijk zijn uitgesloten. Door de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 te verruimen tot voertuigen die zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuig, kunnen zij namelijk worden geacht te vallen onder de geharmoniseerde goedkeuringsprocedure.

23. De nationale rechter preciseert evenwel niet of de uitrusting of de voertuigen in het hoofdgeding zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden of voor klanten die het motorvermogen en/of de snelheid van de

bromfietsen willen opvoeren om op de weg te rijden. Dat lijkt mij evenwel een feitelijk punt dat de ontvankelijkheid van het prejudiciële verzoek onverlet laat.

24. Voorts verzoekt de nationale rechter het Hof om nadere verduidelijking van het begrip „vervoer te land". Dit is evenwel een begrip van de Belgische wet betreffende technische eisen, waarvan de uitlegging niet tot de bevoegdheid van het Hof behoort. Ik herinner er namelijk aan dat richtlijn 2002/24 slechts van toepassing is op voertuigen die bestemd zijn om „aan het wegverkeer" deel te nemen, alsmede op de onderdelen en technische eenheden daarvan.

25. Bijgevolg dient te worden onderzocht of een wetgeving als die in het hoofdgeding binnen de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 valt en, zo ja, welke regels van het recht van de Unie de lidstaat in acht zal moeten nemen.

26. Gelet op het betoog van de Belgische regering dat artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen is ingevoerd om een betere bescherming van de gebruikers te garanderen tegen de gevaren bij hogere snelheid en/of groter motorvermogen van de betrokken voertuigen, dient ook te worden verwezen naar hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 betreffende met name de problematiek van de maatregelen ter bestrijding van het opvoeren van bromfietsen.

27. Blijkens de verwijzingsbeslissing vonden de feiten in de naar het Hof verwezen zaak plaats in de periode van 1 januari 2002 tot en met 7 december 2005.

28. Voor zover deze periode vóór de vaststelling van richtlijn 2002/24 ligt, was richtlijn 92/61 op de feiten in het hoofdgeding van toepassing. Aangezien de in het kader van de onderhavige zaak nuttige begrippen in die twee richtlijnen in wezen ongewijzigd zijn gebleven, is de uitlegging van richtlijn 2002/24 mijns inziens van overeenkomstige toepassing voor de uitlegging van richtlijn 92/61.

B — *Bepalingen voor de sector van twee- en driewielige voertuigen*

1. Doelstellingen en harmonisatieniveau van richtlijn 2002/24

29. In het kader van de vaststelling van maatregelen ter verzekering van de werking van de

interne markt, regelt een aantal richtlijnen de problematiek van de vereisten waaraan de onderdelen en kenmerken van twee- en driewielige motorvoertuigen moeten voldoen. Daartoe zijn een kaderrichtlijn [7] en verschillende technische richtlijnen [8] vastgesteld.

30. Blijkens de achtste overweging van de considerans van richtlijn 92/61 was, aangezien de geharmoniseerde technische voorschriften voor de verschillende onderdelen en kenmerken van deze voertuigen in bijzondere richtlijnen zullen worden opgenomen, met het oog op de controle op de naleving van deze voorschriften en op de erkenning door elke lidstaat van door de andere lidstaten verrichte controles, een procedure voor communautaire goedkeuring van elk van de betrokken voertuigtypes noodzakelijk.

31. Richtlijn 2002/24 strekt tot harmonisatie van de goedkeuringsprocedure op basis van het type twee- of driewielig motorvoertuig dat onder de werkingssfeer ervan valt. Zij is ook van toepassing op de onderdelen en technische eenheden in overeenstemming met de technische eisen van bijzondere richtlijnen. Bijlage I bij richtlijn 2002/24 bevat een uitputtende lijst van voorschriften voor de goedkeuring van de voertuigen. Punt 19 van bijlage I verwijst naar richtlijn 97/24 betreffende maatregelen tegen het opvoeren van bromfietsen en motorfietsen.

32. De procedure voor goedkeuring per type motorvoertuig dat onder richtlijn 2002/24 valt, is erop gericht de goede werking van de interne markt te garanderen door uniforme voorschriften waaraan moet zijn voldaan voordat een voertuigtype of de onderdelen en kenmerken daarvan worden goedgekeurd. [9]

33. Deze procedure dient elke lidstaat de mogelijkheid te bieden voor elk type voertuig vast te stellen dat de door de bijzondere richtlijnen voorgeschreven en op het goedkeuringscertificaat vermelde verificaties zijn geschied. Zij stelt de fabrikanten tevens in staat voor alle met het goedgekeurde type overeenstemmende voertuigen een certificaat van overeenstemming op te stellen. Een van dit certificaat vergezeld voertuig mag in de handel worden gebracht en mag worden verkocht en ingeschreven om op het gehele grondgebied van de Unie te worden gebruikt.

34. Na de invoering van de geharmoniseerde typegoedkeuring in de Europese Unie kan een burger een nieuw voertuig in om het even welke lidstaat kopen en in voorkomend geval zonder individuele goedkeuring in om het

7 — Richtlijn 92/61, ingetrokken bij richtlijn 2002/24.

8 — Tussen 1992 en 2009 zijn 37 richtlijnen voor voertuigen op twee of drie en vier wielen vastgesteld. Zie site van het directoraat-generaal „Ondernemingen en industrie" van de Commissie: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van richtlijn 92/61/EEG van de Raad betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen, COM(1999) 276 def. (PB C 307E, blz. 1).

even welke andere lidstaat inschrijven. Alleen de voertuigen, onderdelen en technische eenheden die in overeenstemming zijn met de voorschriften van het recht van de Unie, mogen voor het eerst op de markt worden gebracht en verkocht om in de lidstaten te worden gebruikt.

35. De typegoedkeuring heeft tot gevolg dat een lidstaat niet kan verbieden dat voertuigen en onderdelen die in overeenstemming zijn met richtlijn 2002/24, op de markt worden gebracht, in het verkeer worden gebracht of gebruikt. Bijgevolg is de typegoedkeuring niet van toepassing op enkelvoudige voertuigen in de zin van deze richtlijn. [10]

36. Richtlijn 92/61, die thans is ingetrokken, gaf een aanwijzing over de aard van de harmonisatie op het betrokken gebied. Volgens de laatste overweging van de considerans van richtlijn 92/61 maakten de vereisten van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu en de consument op een hoog niveau gebaseerde constructie- en fabricagevoorschriften noodzakelijk. Aangezien deze voorschriften waren bestemd om de eenheid van de markt te verzekeren, moest worden uitgegaan van volledige harmonisatie.

37. Het ontbreken van een soortgelijke aanwijzing in richtlijn 2002/24 wettigt de vraag hoever de erdoor beoogde harmonisatie strekt.

38. Dienaangaande wijs ik erop dat in het voorstel tot wijziging van richtlijn 92/61 uitdrukkelijk is gesteld dat de communautaire goedkeuringsprocedure voor twee- of driewielige motorvoertuigen was opgevat in een stelsel van totale harmonisatie. [11] Blijkens het advies van het Economisch en Sociaal Comité is dit voorstel aangenomen om richtlijn 92/61 te actualiseren en verduidelijken. [12]

39. Bovendien wijs ik op de motivering van het voorstel: met name de noodzaak voorschriften betreffende in het bijzonder de duur van de geldigheid van de nationale goedkeuringen te verduidelijken alsook nieuwe voorschriften in te voeren, bijvoorbeeld voor de nummering van de goedkeuringsformulieren en de ontheffingen voor restantvoorraden van voertuigen en nieuwe technologieën, naar het

10 — Richtlijn 2002/24 geeft weliswaar geen definitie van het begrip „enkelvoudig voertuig", maar tegen de achtergrond van het doel en de inhoud van deze richtlijn dient het begrip „enkelvoudig voertuig" te worden opgevat als tegengesteld aan voertuigen die onder de typegoedkeuring vallen, en als doelend op individuele voertuigen die wegens hun kenmerken niet binnen het goedkeuringsstelsel van deze richtlijn kunnen vallen.

11 — COM(1999) 276 def.

12 — Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van richtlijn 92/61/EEG van de Raad betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen" (PB 1999, C 368, blz. 1).

voorbeeld van wat reeds bestaat voor andere motorvoertuigen. [13]

40. Bijgevolg dient richtlijn 2002/24 te worden geacht nog steeds te strekken tot volledige harmonisatie voor de voertuigen die binnen de werkingssfeer ervan vallen. Daarentegen harmoniseert zij de juridische regeling voor alle twee- of driewielige motorvoertuigen uiteraard niet volledig; met name sommige soorten voertuigen zijn van de werkingssfeer ervan uitgesloten. [14]

41. Voertuigen, onderdelen of technische eenheden die onder de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 vallen, dienen dus uitsluitend in het kader van die richtlijn te worden onderzocht. Zodra een materie op het niveau van de Unie is geharmoniseerd, moeten de desbetreffende nationale regelingen namelijk aan de bepalingen van de harmonisatiemaatregel en niet aan die van het Verdrag worden getoetst. [15]

42. De lidstaten beschikken daarentegen mijns inziens over een ruime marge voor regelingen voor voertuigen die uitdrukkelijk zijn uitgesloten van de werkingssfeer van richtlijn 2002/24, zoals voor wedstrijden bestemde voertuigen of niet voor het wegverkeer bestemde voertuigen.

2. Werkingssfeer van richtlijn 2002/24

43. Volgens artikel 1 van richtlijn 2002/24 is zij van toepassing op alle motorvoertuigen op twee of op drie wielen, al dan niet met dubbellucht, die bestemd zijn om aan het wegverkeer deel te nemen, alsmede op de onderdelen en technische eenheden daarvan.

44. De in artikel 1, lid 1, sub a tot en met h, genoemde voertuigen, waaronder voertuigen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuigen, zijn uitgesloten van de werkingssfeer

13 — Zie punt 4 van de considerans van richtlijn 2002/24.

14 — Zie artikel 15, lid 4, van richtlijn 2002/24, blijkens hetwelk de voorwaarden voor het gebruik van de betrokken voertuigen niet zijn geharmoniseerd.

15 — Zie arresten van 30 november 1983, van Bennekom (227/82, Jurispr. blz. 3883, punt 35); 23 november 1989, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Jurispr. blz. 3891, punt 28); 12 oktober 1993, Vanacker en Lesage (C-37/92, Jurispr. blz. I-4947, punt 9); 13 december 2001, DaimlerChrysler (C-324/99, Jurispr. blz. I-9897, punt 32); 9 juni 2005, HLH Warenvertrieb en Orthica (C-211/03, C-299/03 en C-316/03–C-318/03, Jurispr. blz. I-5141, punten 58 en 59), en 24 januari 2008, Roby Profumi (C-257/06, Jurispr. blz. I-189, punt 14).

van richtlijn 2002/24. Ook sluit de algemene definitie van artikel 1 van richtlijn 2002/24 voertuigen die niet zijn bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, a contrario uit van de werkingssfeer ervan.

45. Inzake de onderdelen en technische eenheden van voertuigen die worden geacht buiten de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 te vallen, zijn twee gevallen te onderscheiden.

46. Enerzijds is richtlijn 2002/24 niet van toepassing op onderdelen van voertuigen die buiten de werkingssfeer ervan vallen. Anderzijds vallen onderdelen of technische eenheden van een van de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 uitgesloten voertuig, die zijn bestemd om te worden gemonteerd op voertuigen die binnen de werkingssfeer ervan vallen, binnen de werkingssfeer van richtlijn 2002/24.

47. De vraag rijst dus hoe het begrip „bestemming" is uit te leggen, namelijk of de toepasselijkheid van richtlijn 2002/24 afhankelijk kan zijn van het mogelijke gebruik van het betrokken onderdeel.

48. Dienaangaande moet het begrip „bestemming" van een voertuig of een onderdeel van een voertuig mijns inziens worden opgevat in de zin van de industriële finaliteit van dit goed. Met dit laatste begrip bedoel ik het door de constructeur als referentiepunt bij de technische conceptie van een voertuig voorziene gebruik; deze referentie bepaalt bijvoorbeeld de technische normen waaraan het voertuig moet voldoen. De constructeur of de fabrikant bepaalt dus de bestemming bij de vervaardiging of fabricage. [16]

49. Andersom uitleggen leidt tot een paradoxale situatie waarin de regeling rekening zou moeten houden met elk mogelijk en hypothetisch gebruik door een gebruiker van een voertuigonderdeel, en zelfs van technische onderdelen die volgens de constructeur niet zijn bestemd voor de voertuigen, maar onderling verwisselbaar zijn. [17]

50. Bijgevolg kan de toepasselijkheid van richtlijn 2002/24 niet afhangen van een subjectief gegeven, namelijk enerzijds het gebruik, en zelfs de verschillende vormen van gebruik, van een onderdeel en anderzijds van een eventuele technische geschiktheid van een onderdeel om te worden gemonteerd op een ander voertuig dan dat waarvoor het formeel is bestemd.

16 — Krachtens het stelsel van technische harmonisatie kunnen de constructeurs de communautaire goedkeuring van een voertuigtype in een lidstaat verkrijgen zodra het voldoet aan de geharmoniseerde technische eisen. Vervolgens kunnen zij het in de gehele Europese Unie verkopen zonder aanvullende tests of controles. De inschrijving wordt verleend op eenvoudige overlegging van een Europees certificaat van overeenstemming. Zie: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Zoals bijvoorbeeld tweetaktmotoronderdelen die bruikbaar zijn op lichte machines als tuingereedschap of boten.

51. Ten slotte lijkt de uitsluiting van enkelvoudige voertuigen van de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 mij in de onderhavige procedure van bijzonder belang.

52. Dienaangaande merk ik op dat het begrip „ander voertuig dan een bromfiets" in de onderhavige conclusie enerzijds ziet op een aanvankelijk aan richtlijn 2002/24 conforme bromfiets, die bijvoorbeeld is opgevoerd, zodat hij niet meer voldoet aan de eisen van deze richtlijn, en anderzijds op een twee- of driewielig voertuig dat als bromfiets wordt voorgesteld, maar al bij aanvang niet voldoet aan de definitie van bromfiets van richtlijn 2002/24.

53. De tekst van artikel 1, lid 1, in fine, van deze richtlijn wettigt de conclusie dat een opgedreven bromfiets niet onder de bepalingen van richtlijn 2002/24 inzake typegoedkeuring en vrij verkeer valt, enerzijds omdat hij een „ander voertuig dan een bromfiets" is en anderzijds omdat het om een enkelvoudig voertuig gaat.

54. De lidstaten die enkelvoudige voertuigen goedkeuren, aanvaarden blijkens artikel 1, in fine, van richtlijn 2002/24 evenwel elke krachtens deze richtlijn en niet krachtens nationale bepalingen ter zake verleende goedkeuring van onderdelen en technische eenheden.

C — Voorschriften inzake maatregelen tegen het opvoeren van voertuigen

1. Opmerkingen vooraf

55. De goedkeuringsprocedure kon met de inwerkingtreding van richtlijn 97/24 volledig worden toegepast. Zij vormt dus een van de bijzondere richtlijnen voor de goedkeuringsprocedure zoals ingesteld bij richtlijn 2002/24. [18]

56. Dienaangaande zij erop gewezen dat de werkingssferen van de richtlijnen 2002/24 respectievelijk 97/24 gedeeltelijk overeenkomen doch niet identiek zijn.

57. Volgens artikel 1 van richtlijn 97/24 is deze richtlijn namelijk van toepassing op de in dit artikel genoemde onderdelen van alle typen voertuigen gedefinieerd in artikel 1 van richtlijn 92/61. Dit laatste artikel is nagenoeg

18 — Richtlijn 97/24 is vastgesteld met het oog op de uitvoering van richtlijn 92/61. Zie punt 3 van de considerans van richtlijn 2002/24.

letterlijk overgenomen in richtlijn 2002/24, die alleen een nieuwe categorie van uitsluiting inzake de goedkeuring van enkelvoudige voertuigen heeft toegevoegd. [19]

verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van deze voertuigen.

60. Bovendien blijkt uit punt 11 van de considerans van richtlijn 97/24 dat de veiligheids- en milieu-eisen beperkingen impliceren van het opvoeren van sommige voertuigen op twee of drie wielen, met dien verstande dat, om het onderhoud en het gebruik van het voertuig door zijn eigenaar niet te belemmeren, dergelijke beperkingen uitsluitend moeten gelden voor het dermate opvoeren van het voertuig dat zijn prestaties alsmede de door het voertuig veroorzaakte geluidshinder en milieuverontreiniging aanzienlijk worden gewijzigd.

2. Maatregelen ter bestrijding van opvoering in het afgeleide recht

58. De problematiek van de maatregelen ter bestrijding van de opvoering van voertuigen maakt integrerend deel uit van de regeling voor bromfietsen en motorfietsen.

61. Volgens artikel 1, lid 2, sub a, van richtlijn 2002/24 zijn bromfietsen twee- of driewielige voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/h. Als kenmerken gelden de cilinderinhoud en het vermogen naargelang van het aantal wielen.

59. Blijkens de toelichting bij richtlijn 97/24 beantwoorden de voorgestelde maatregelen om de mogelijkheden tot opvoering van bromfietsen en motorfietsen door de gebruikers met het oog op prestatieverhoging tot een minimum te beperken, aan een steeds nadrukkelijkere behoefte in alle lidstaten, nu dit soort praktijken steeds vaker voorkomt, met alle negatieve gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. Er moet een einde komen aan het opvoeren van bromfietsmotoren door jonge gebruikers met het oog op prestatieverhoging tot niveaus die — in sommige gevallen — buiten verhouding staan tot met name de reminrichting, de luchtbanden, de

62. Het opvoeren van een bromfiets bestaat in de prestatieverhoging ervan, met name van het motorvermogen. Het technische remvermogen en de wegligging van de bromfiets zijn daaraan niet aangepast zodat het ongevallenrisico groter wordt.

63. Volgens de rapporten over de problematiek van de maatregelen tegen het opvoeren

19 — Zie COM(1999) 276 def.

van twee- of driewielige voertuigen spelen daarbij sociale en psychologische factoren een rol, met gevolgen voor de verkeersveiligheid en de milieubescherming. [20]

64. Hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 stelt de maatregelen vast ter bestrijding van het opvoeren van bromfietsen op twee wielen en motorfietsen. De algemene voorschriften van dit hoofdstuk betreffen vooral het probleem van de onderlinge verwisselbaarheid van niet-identieke onderdelen tussen goedgekeurde voertuigen. [21]

65. Van belang is erop te wijzen dat de door de constructie bepaalde maximumsnelheid en het nettomaximumvermogen van de motor van de betrokken categorie volgens hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 in geen geval mogen worden overschreden. Dit bevestigt dat de hierboven voorgestelde benadering betreffende richtlijn 2002/24 in de zin van industriële finaliteit ook in dit kader toepassing moet vinden.

66. Blijkens ditzelfde hoofdstuk 7 zijn de in richtlijn 97/24 bedoelde bijzondere voorschriften bovendien dwingend wanneer zij afzonderlijk of gecombineerd noodzakelijk blijken om te voorkomen dat een voertuig dermate wordt opgevoerd dat de snelheid of het vermogen van de voertuigen wordt verhoogd.

67. Krachtens bijlage I bij richtlijn 2002/24, die de uitputtende lijst van voorschriften voor de goedkeuring van voertuigen vaststelt, behoren de inlichtingen over de maatregelen tegen het opvoeren tot de gegevens waarvan de overeenstemming met de in de communautaire wetgeving vastgestelde voorschriften moet worden nagegaan. Bijlage II bij richtlijn 2002/24 verlangt voor de reeds goedgekeurde systemen, onderdelen en technische eenheden van het goed te keuren voertuig een aantal inlichtingen, waaronder die over de maatregelen tegen het opvoeren van de betrokken voertuigen.

68. Op nationaal niveau behoort de regeling ter bestrijding van het opvoeren van bromfietsen tot de maatregelen inzake verkeersveiligheid; verschillende lidstaten van de Unie kennen een dergelijke regeling. [22] Opvoeren van motoren wordt namelijk gecontroleerd of bestreden wegens de talrijke gevaren en

20 — „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles", besteld door de Commissie, opdracht nr. FIF 20020691, eindrapport van 18 december 2003, blz. 31.

21 — Zie punt 2.1.1 van hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24.

22 — Zie wat de Franse Republiek betreft bijvoorbeeld artikel L. 321-1 van de wegcode. Het Franse recht voorziet in een „brevet de sécurité routière" (speciaal rijbewijs voor 16- tot 18-jarigen) om jonge bromfietsbestuurders voor te bereiden op wezenlijke veiligheidsvoorschriften in het wegverkeer; zie Colin, F., „Le brevet de sécurité routière", in *Droit Administratif* 2006, nr. 8. In Finland is het besturen op de weg van een opgedreven bromfiets een overtreding (zie Ajoneuvolaki, artikel 96, lid I.5). Bovendien moet de eigenaar een hogere voertuigbelasting betalen alsook hogere premies voor verplichte verzekering alsof het om een zonder registratie in het verkeer gebrachte lichte motorfiets ging.

hinder ervan zowel voor de bestuurder die zijn leven in gevaar brengt, door snelheden te halen waarvoor het voertuig niet is ontworpen, als voor de andere weggebruikers.

D — *Rechtsgevolgen van het opvoeren van een voertuig*

69. Opvoeren kan tot gevolg hebben dat een bromfiets een „ander voertuig dan een bromfiets" wordt, namelijk een voertuig dat niet voldoet aan de definitie van bromfiets in richtlijn 2002/24. Het opvoeren kan een bromfiets voor deelneming aan het normale wegverkeer omvormen tot een voertuig voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuig.

70. In het stelsel van richtlijn 2002/24 moet de constructeur of de fabrikant voor vrij verkeer van de voertuigen in de interne markt overeenkomstig artikel 3 van deze richtlijn een goedkeuringsaanvraag bij de goedkeuringsinstantie van een lidstaat indienen. Volgens dit artikel mogen aanvragen voor eenzelfde voertuigtype, systeem, technische eenheid of onderdeel slechts in één lidstaat worden ingediend. Volgens artikel 9, lid 1, van richtlijn 2002/24 is de fabrikant ervoor verantwoordelijk dat alle voertuigen, systemen, technische eenheden of onderdelen overeenkomstig het goedgekeurde type vervaardigd worden. [23]

71. Een voertuig kan dus niet binnen de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 vallen op de enkele grond dat het daadwerkelijk voldoet aan de voorwaarden van artikel 1 van deze richtlijn. [24] Deze richtlijn strekt namelijk tot invoering van een stelsel van goedkeuring per voertuigtype en onderlinge erkenning wat de conformiteit van de volgens de voorschriften van richtlijn 2002/24 en de bijzondere richtlijnen vervaardigde voertuigen en hun onderdelen betreft. Het bij wege van volledige harmonisatie ingestelde vrije verkeer geldt slechts voor voertuigen waarvan „de industriële finaliteit", als bepaald en gegarandeerd door de fabrikant of de constructeur, aan de vereisten van het recht van de Unie beantwoordt.

72. Bijgevolg is een opgedreven bromfiets die aan geen enkele definitie van richtlijn 2002/24 voldoet, een „ander voertuig dan een

23 — Volgens artikel 8 van richtlijn 2002/24 moet elk voertuig dat met het goedgekeurde type in overeenstemming is, voorzien zijn van een goedkeuringsmerk, bestaande uit de delen 1, 3 en 4 van het goedkeuringsnummer in overeenstemming met bijlage V, deel A, en moeten technische eenheden en onderdelen die met het goedgekeurde type in overeenstemming zijn, van een aan de voorschriften van bijlage V, deel B, beantwoordend goedkeuringsmerk zijn voorzien.

24 — Zo bijvoorbeeld valt een voertuig dat volledig voldoet aan alle technische eisen naar het recht van de Unie, niet onder het stelsel van richtlijn 2002/24 indien het niet aan de typegoedkeuring is onderworpen.

bromfiets", waarvoor het stelsel van richtlijn 2002/24 dus niet geldt, ook al valt hij binnen de materiële werkingssfeer ervan. Hetzelfde geldt voor de onderdelen of technische eenheden ervan behalve voor die welke zijn bestemd om te worden gemonteerd op de onder richtlijn 2002/24 vallende voertuigen.

73. De categorie van voertuigen die zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden, valt weliswaar buiten de werkingssfeer van richtlijn 2002/24, maar het begrip „bestemming" vanuit het oogpunt van de voorgestelde industriële finaliteit veronderstelt dat de constructeur of fabrikant een voertuig zo heeft ontworpen dat het geschikt is voor deelneming aan wedstrijden.

74. Het opvoeren van een bromfiets met opvoerkits leidt tot een enkelvoudige omvorming, al zal het opgevoerde voertuig echt aan wedstrijden kunnen deelnemen. Bijgevolg kan een dergelijk voertuig enerzijds niet worden beschouwd als „bestemd voor deelneming aan wedstrijden", daar de fabrikant een andere finaliteit had bepaald. Vóór het opvoeren was het namelijk niet bestemd voor deelneming aan wedstrijden. Anderzijds wordt het voertuig na opvoeren een enkelvoudig voertuig dat niet vatbaar is voor typegoedkeuring.

75. Ingeval de opvoerkit vanuit industrieel oogpunt niet is bestemd voor een tweevoudig gebruik [25], leid ik daaruit af dat opvoerkits voor bromfietsen zijn bestemd om het vermogen van de voor deelneming aan wedstrijden bestemde bromfietsen te verhogen of de bromfietsen om te vormen in „andere voertuigen dan bromfietsen". In beide gevallen gaat het dus om onderdelen die buiten het stelsel van de typegoedkeuring en onderlinge erkenning van richtlijn 2002/24 om worden gemonteerd, daar deze opvoerkits niet zijn bestemd om te worden gemonteerd op voertuigen in de zin van richtlijn 2002/24.

76. Aangezien richtlijn 2002/24 in beginsel niet van toepassing is op enkelvoudige voertuigen, volgt daaruit ten slotte dat opvoerkits voor het opvoeren van een bromfiets niet binnen de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 kunnen vallen, zodat het bij deze richtlijn ingevoerde stelsel van onderlinge erkenning daarvoor niet geldt.

25 — Dezelfde opvoerkits, indien zij zijn bestemd voor bromfietsen en bijvoorbeeld voor lichte motorfietsen, vallen uiteraard binnen de werkingssfeer van richtlijn 2002/24. De bepalingen van hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 lijken evenwel een dergelijk geval te willen vermijden.

V — Verruiming van de werkingssfeer van richtlijn 2002/24

77. Met zijn vraag wenst de nationale rechter in wezen te vernemen of een lidstaat de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 mag verruimen in het bijzonder tot de in artikel 1, lid 1, sub d, van deze richtlijn bedoelde voertuigen, namelijk voertuigen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuigen. Daardoor zou de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 inzake wegverkeer, wat deze voertuigen betreft worden uitgebreid tot alle verkeer op het land.

78. De strekking van deze vraag lijkt mij onduidelijk. Zij kan de toepassing betreffen van de definitie van het begrip „bromfiets" in de zin van richtlijn 2002/24 en van de technische eisen die daaruit voortvloeien voor voertuigen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden. De vraag kan ook aldus worden opgevat dat de verwijzende rechter zich afvraagt of een lidstaat eenzijdig het bij richtlijn 2002/24 ingevoerde stelsel van typegoedkeuring en van onderlinge erkenning mag uitbreiden tot voertuigen die buiten de werkingssfeer ervan vallen.

79. Volgens de Commissie moet richtlijn 2002/24, meer bepaald artikel 1, lid 1, sub d, ervan, aldus worden uitgelegd dat een lidstaat de werkingssfeer ervan mag uitbreiden tot voertuigen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuigen.

80. Volgens de regering van het Verenigd Koninkrijk mogen de lidstaten technische eisen stellen voor de in artikel 1, lid 1, sub a tot en met h, genoemde voertuigen, voor zover deze eisen verenigbaar zijn met het gemeenschapsrecht, waaronder artikel 28 EG en andere bepalingen tot bescherming van het vrij verkeer van goederen zoals verordening (EG) nr. 764/2008 [26] en richtlijn 98/34/EG. [27]

81. De rechtsgevolgen van een richtlijn kunnen namelijk worden beperkt in de vorm van een uitzondering of afwijking. Een regel van de richtlijn wordt dan niet toegepast op een geval, hoewel het binnen de werkingssfeer van deze regel valt.

82. Zoals de regering van het Verenigd Koninkrijk beschouw ik in casu artikel 1, lid 1, sub d, van richtlijn 2002/24 niet als een uitzondering op de eisen van de richtlijn.

26 — Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van procedures voor de toepassing van bepaalde nationale technische voorschriften op goederen die in een andere lidstaat rechtmatig in de handel zijn gebracht, en tot intrekking van beschikking nr. 3052/95/EG (PB L 218, blz. 21).

27 — Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PB L 204, blz. 37).

83. Dat artikel bepaalt namelijk niet dat de lidstaten wedstrijdvoertuigen of terreinvoertuigen moeten vrijstellen van de eisen van de richtlijn. De uitsluiting van de werkingssfeer van de richtlijn laat de bevoegdheid van de lidstaten onverlet om uiteraard met inachtneming van het Verdrag de betrokken materie te regelen.

84. Richtlijn 2002/24 strekt tot invoering van een procedure van goedkeuring per voertuigtype voor twee- of driewielige motorvoertuigen, onderdelen en technische eenheden die zijn vervaardigd overeenkomstig de technische eisen van bijzondere richtlijnen. Het rechtsgevolg van deze procedure is het vrij verkeer van deze producten op basis van de verplichting tot onderlinge erkenning van de conformiteit van de technische eisen die volledig zijn geharmoniseerd. Blijkens artikel 15, lid 1, van richtlijn 2002/24 komen alleen voertuigen, technische eenheden of onderdelen die aan deze richtlijn beantwoorden, in aanmerking voor toepassing van het daarbij ingevoerde stelsel.

85. Ik wijs er evenwel op dat de kernproblematiek van de bij de verwijzende rechter aanhangige zaak in casu het opvoeren van bromfietsen blijft.

86. Zoals ik hierboven over de bestrijding van het opvoeren van bromfietsen reeds heb uitgelegd, dienen de bepalingen van richtlijn 2002/24 te worden gelezen in samenhang met hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24.

87. Zodra de voertuigen en de onderdelen onder richtlijn 2002/24 vallen, zijn dus de bepalingen van richtlijn 97/24 over maatregelen tegen het opvoeren van toepassing. Dat is evenwel in beginsel niet het geval voor voertuigen die zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden.

88. Dienaangaande is het van belang erop te wijzen dat een verruiming van de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 de toepassing van de procedure voor typegoedkeuring uitbreidt. De uitbreiding van maatregelen ter bestrijding van het opvoeren van voertuigen, waar het de verwijzende rechter vooral om lijkt te gaan, vormt een andere problematiek.

89. De lidstaat mag volgens mij de procedure van typegoedkeuring evenwel toepasselijk maken op voertuigen die zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuig, mits de doelstelling van richtlijn 2002/24 in acht kan worden genomen.

90. Blijkens artikel 2, punt 7, van richtlijn 2002/24 is de typegoedkeuring de handeling waarbij door een lidstaat wordt verklaard dat een type voertuig, systeem, technische

eenheid of onderdeel voldoet aan de technische voorschriften van deze richtlijn of van de bijzondere richtlijnen, alsmede aan de controles van de juistheid van de gegevens van de fabrikant, die voorkomen op de uitputtende lijst van bijlage I bij deze richtlijn. [28]

91. Voorts zendt de bevoegde instantie van elke lidstaat blijkens artikel 6 van deze richtlijn de instanties van de andere lidstaten een kopie van de goedkeuringsverklaring per type met bijlagen voor ieder type voertuig dat zij goedkeurt of weigert goed te keuren. Wanneer de lidstaat de goedkeuring van een voertuig, systeem, technische eenheid of onderdeel weigert omdat de verkeersveiligheid ernstig in gevaar komt, stelt hij de andere lidstaten en de Commissie daarvan bovendien in kennis overeenkomstig artikel 4, lid 6, van deze richtlijn.

92. Gelet op het gevaar voor verwarring en rechtsonzekerheid als gevolg van de toepassing van deze procedure op voertuigen die buiten de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 vallen, moet de betrokken lidstaat mijns inziens ondubbelzinnig aangeven dat de verklaring niet geldt als typegoedkeuring in de zin van deze richtlijn en niet de rechtsgevolgen van richtlijn 2002/24 heeft. Dienaangaande wens ik eraan te herinneren dat de lidstaten krachtens artikel 15, lid 3, van deze richtlijn alle verwarring moeten voorkomen die kan volgen uit de individuele ontheffingen krachtens dit artikel. Hetzelfde beginsel moet gelden voor de uitbreiding van de werkingssfeer van de typegoedkeuring.

93. Wanneer de maatregelen van de lidstaat binnen de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 vallen, komt de lidstaat namelijk in een systeem van onderlinge verwevenheid op basis enerzijds van het vertrouwen en de samenwerking tussen de bevoegde nationale instanties en anderzijds van de in de bijzondere richtlijnen vastgestelde technische specificaties. [29]

28 — Krachtens artikel 4 van richtlijn 2002/24 verleent iedere lidstaat typegoedkeuring voor alle typen voertuigen, technische eenheden en onderdelen die aan de volgende voorwaarden voldoen. Enerzijds is het voertuigtype in overeenstemming met de technische voorschriften van de bijzondere richtlijnen en is het, als beschreven door de fabrikant, in overeenstemming met de gegevens van de limitatieve lijst in de bijlage bij de richtlijn. Anderzijds is het systeem (remmen, inrichtingen voor uitstootbeperking, enz.), de technische eenheid (zoals een uitlaatgeluiddemper, enz.) of het onderdeel (een inrichting, zoals een lamp) in overeenstemming met de technische voorschriften van de relevante bijzondere richtlijn en is het, als beschreven door de fabrikant in overeenstemming met de gegevens van de limitatieve lijst in bijlage I bij richtlijn 2002/24.

29 — Zie in dit verband over richtlijn 98/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende machines (PB L 207, blz. 1), arrest van 17 april 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, Jurispr. blz. I-2749, punten 61-64). Bovendien geeft het „E"-merkteken aan dat een product goedgekeurd is voor het wegverkeer. Na dit merkteken komt een cijfer dat de staat van goedkeuring van het product aangeeft. De verkrijging van de goedkeuring hangt meestal af van een voor het betrokken product specifieke Europese norm.

94. De toepassing door een lidstaat van de procedure van typegoedkeuring voor een type voertuig dat buiten de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 valt, lijkt mij dus juridisch slechts denkbaar op voorwaarde van nakoming van de transparantieplicht die zowel aan de goedkeuringsprocedure als aan het algemene rechtszekerheidsbeginsel inherent is. De lidstaat kan de richtlijn dus toepassen op situaties die buiten de werkingssfeer ervan vallen zoals een nationale norm, mits niet de indruk wordt gewekt dat de rechtsgevolgen van de betrokken nationale norm worden uitgebreid op het niveau van de Unie.

95. Ten slotte verzet niets zich ertegen dat de regeling van richtlijn 2002/24 voor een lidstaat een inspiratiebron vormt voor de regeling van de situatie van voertuigen en onderdelen die buiten de werkingssfeer ervan vallen, mits de verdragsregels in acht worden genomen.

VI — Inhoudelijke toetsing van de nationale wetgeving aan het recht van de Unie

96. Gelet op de doelstelling van de wet betreffende technische eisen heeft het Hof de Belgische regering en de Commissie de volgende vraag gesteld:

„Zet artikel 1, § 5, van de wet van 21 juni 1985 de bepalingen van hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 (‚Maatregelen tegen het onbevoegd opvoeren van bromfietsen op twee wielen en motorfietsen'), in de ten tijde van de feiten in het hoofdgeding geldende versie, om, en zo ja, in hoeverre?"

97. Volgens het antwoord van de Belgische regering zijn de bepalingen van hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 in het koninklijk besluit van 8 november 1998 [30] opgenomen. Artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen is daarentegen eerder, meer bepaald op 1 juli 1995, in werking getreden. Wegens de veel ruimere strekking van de wet betreffende technische eisen is artikel 1, § 5, evenwel van kracht gebleven.

98. Volgens de Commissie kan artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen niet gelden als een omzetting van richtlijn 97/24.

30 — Besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1996 houdende uitvoering van de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen, hun onderdelen en technische eenheden alsook hun veiligheidstoebehoren.

99. Over het verband tussen richtlijn 2002/24 en de wetgeving in het hoofdgeding wijst de Belgische regering er onder verwijzing naar artikel 15 van richtlijn 2002/24 op dat het verbod van artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen is ingesteld om een betere bescherming van de gebruikers te garanderen. Zij geeft het Hof in overweging artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen als verenigbaar met richtlijn 2002/24 te beschouwen.

100. Volgens deze regering zijn de voertuigen die na vervaardiging door de verkoper, de koper of de gebruiker worden uitgerust met onderdelen om het motorvermogen en/of de snelheid te verhogen, veelal niet (of niet meer) aangepast aan de eraan aangebrachte wijzigingen, zodat zij de gebruiker in gevaar kunnen brengen.

101. Dienaangaande merk ik in de eerste plaats op dat artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen de vervaardiging, de invoer, het bezit en de verkoop verbiedt van alle uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen mogelijk maken, evenals het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze uitrustingen te monteren.

102. Artikel 1, § 5, van de wet betreffende technische eisen blijkt bedoeld te zijn als een verbod om de aard van bromfietsen te wijzigen door het in de handel brengen en gebruiken van daartoe dienende onderdelen te verbieden. [31] Uit dit oogpunt beschouwd, valt het doel van deze wet samen met de werkingssfeer van richtlijn 2002/24.

103. Richtlijn 2002/24 beschouwt namelijk alleen als bromfiets het voertuig dat voldoet aan de criteria van artikel 1, lid 2, van deze richtlijn.

104. Zoals richtlijn 2002/24, die volgens mij uitgaat van de industriële finaliteit om de „bestemming" van een voertuig, een onderdeel of een technische eenheid te bepalen, lijkt de Belgische wetgeving in dezelfde zin te gaan daar zij uitrustingen verbiedt voor zover zij „tot doel hebben" [32] het vermogen of de snelheid van bromfietsen te verhogen.

105. Ik merk evenwel ook op dat de wet betreffende technische eisen een ruimere problematiek dan richtlijn 2002/24 regelt. De toepasselijkheid van deze richtlijn is namelijk beperkt door het criterium dat het voertuig „bestemd [is] om aan het wegverkeer deel te nemen". Volgens de informatie van zowel de verwijzende rechter als de Belgische regering

31 — Het aspect van een eventueel verbod op dienstverrichting of aanwijzingen inzake opvoering is mijns inziens in de prejudiciële verwijzing niet aan de orde.

32 — En niet „tot gevolg".

regelt de wet betreffende technische eisen de eisen waaraan elk voertuig moet voldoen voor vervoer te land, dat een veel ruimer begrip dan het begrip vervoer over de weg is.

106. In de tweede plaats, wat de bestrijding van het opvoeren van bromfietsen betreft, merk ik op dat de maatregelen waarin hoofdstuk 7 bij richtlijn 97/24 voorziet, volgens de Belgische regering tweevoudig zijn. Enerzijds bevat hoofdstuk 7 algemene voorschriften over de onderlinge verwisselbaarheid van niet-identieke onderdelen tussen goedgekeurde voertuigen (punten 2.1-2.4), en anderzijds legt het bijzondere voorschriften op voor de constructeurs van voertuigen om het opvoeren van de maximumsnelheid van deze voertuigen te voorkomen door een hele reeks productievoorschriften in te voeren (punten 3.1-3.10).

107. Richtlijn 97/24 voorziet niet in maatregelen over het monteren van onderdelen met het oog op verhoging van het motorvermogen of van de snelheid, die niet van de oorspronkelijke constructeur afkomstig zijn, anders dan het door de wet betreffende technische eisen blijkbaar nagestreefde doel. Voorts, aldus de Belgische regering, overlapt richtlijn 97/24 gedeeltelijk artikel 1, § 5, van deze wet.

108. Hoewel richtlijn 97/24 na de vaststelling van de wet betreffende technische eisen is omgezet, lijkt artikel 1, § 5, van de wet mij te voldoen aan het doel van hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 betreffende maatregelen tot beperking van het opvoeren van bromfietsen die onder de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 vallen.

109. Voor zover de wet betreffende technische eisen en hoofdstuk 7 bij richtlijn 97/24 dezelfde werkingssfeer hebben en voertuigen in de zin van richtlijn 2002/24, zoals bromfietsen, betreffen, verzetten voormelde richtlijnen zich dus niet tegen de betrokken wetgeving.

110. Het verbod uitrustingen in de handel te brengen die „tot doel hebben" het vermogen of de snelheid van bromfietsen te verhogen, dat binnen de grenzen van hoofdstuk 7 van de bijlage bij richtlijn 97/24 blijft, namelijk een verbod enkel op opvoeren waardoor de prestaties van het voertuig en de geluidshinder en milieuverontreiniging ervan aanzienlijk wijzigen, is dus verenigbaar met de richtlijn. Ik preciseer dat de betrokken wet niet eist dat de wijzigingen worden aangebracht aan voertuigen waarvoor de technische harmonisatie van de Unie geldt. Zij verbiedt daarentegen het opvoeren met het oog op de wijziging van de constructie van een voertuig zoals het is ontworpen door de fabrikant. Deze wet strookt dus met de eis van artikel 15, lid 4, van richtlijn 2002/24, dat de door de lidstaten

opgelegde gebruiksvoorwaarden geen wijziging van de voertuigen met zich mogen brengen.

111. Voor zover het verbod van de wet betreffende technische eisen grotendeels buiten de werkingssfeer van de richtlijnen 2002/24 en 97/24 valt, dienen de nationale rechter evenwel een aantal aanwijzingen inzake de artikelen 28 EG en 30 EG (thans de artikelen 34 VWEU en 36 VWEU) te worden gegeven en dient tegelijk te worden ingegaan op de problematiek van de voertuigen die zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden.

112. Zoals de Commissie stelde, harmoniseren de betrokken richtlijnen het gebied van de twee- of driewielige voertuigen namelijk niet volledig, aangezien zij niet op alle twee- of driewielige voertuigen van toepassing zijn, met name niet op voertuigen die zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden.

113. Dienaangaande zij eraan herinnerd dat in het kader van de procedure van artikel 234 EG, die op een duidelijke afbakening van de taken van de nationale rechterlijke instanties en van het Hof berust, elke beoordeling van de feiten tot de bevoegdheid van de nationale rechter behoort. Om de verwijzende rechter een nuttig antwoord te geven kan het Hof hem evenwel, in een geest van samenwerking met de nationale rechter, alle aanwijzingen geven die het noodzakelijk acht. [33]

114. Zoals reeds gezegd, beschikken de lidstaten, mits zij de verdragsbepalingen in acht nemen, over een ruime marge voor de vaststelling van een regeling voor voertuigen die zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden, die uitdrukkelijk van de werkingssfeer van richtlijn 2002/24 zijn uitgesloten.

115. Bovendien laat het recht van de Unie de lidstaten mijns inziens een ruime beoordelingsmarge om te bepalen of en, in voorkomend geval, onder welke voorwaarden zij al dan niet de organisatie van bromfiets- en/of motorfietswedstrijden toelaten. Dat zelfs zeer goed georganiseerde wedstrijden met motorvoertuigen het leven en de gezondheid van de deelnemers ernstig in gevaar brengen, met name vergeleken met elke andere sport, is voor iedereen duidelijk.

116. Volgens de regering van het Verenigd Koninkrijk legt richtlijn 2002/24, daar voertuigen die zijn bestemd voor deelneming aan wedstrijden of als terreinvoertuig van de werkingssfeer ervan zijn uitgesloten, de lidstaten geen verplichting op wettelijke voorschriften ter zake vast te stellen.

33 — Zie onder meer arrest van 15 april 2010, Sandström (C-433/05, Jurispr. blz. I-2885, punt 35).

117. De lidstaten mogen volgens de regering van het Verenigd Koninkrijk technische eisen stellen voor de in artikel 1, lid 1, sub a tot en met h, van richtlijn 2002/24 genoemde voertuigen, mits deze eisen het recht van de Unie, waaronder in het bijzonder artikel 28 EG, in acht nemen.

118. Allereerst is het betrokken verbod blijkens het dossier in casu een maatregel die zonder onderscheid van toepassing is op nationale producten en uit andere lidstaten ingevoerde producten.

119. Voorts kan de betrokken nationale regeling, door het op het gehele Belgische grondgebied geldende algemene en absolute verbod op de vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, onbetwist het vrij verkeer van goederen belemmeren.

120. Een dergelijk verbod kan evenwel gerechtvaardigd zijn uit het oogpunt van artikel 30 EG of van dwingende vereisten in de zin van de rechtspraak, mits de betrokken regeling geschikt is om de verwezenlijking van het gestelde doel te verzekeren en niet verder gaat dan ter bereiking van dat doel noodzakelijk is. [34]

121. Mijns inziens is naar afgeleid recht van de Unie het opvoeren van bromfietsen onverenigbaar met de verkeersveiligheid, de bescherming van de gebruikers alsook met de milieubescherming. Uit de nationale regeling in kwestie vloeit voort dat de uitrusting voor het opvoeren van bromfietsen die zijn bestemd om deel te nemen aan het wegverkeer, niet in aanmerking komt voor het vrije verkeer in het kader van de interne markt. Bijgevolg kunnen de lidstaten het in de handel brengen, de verkoop, het in het verkeer brengen of het gebruik van opvoerkits voor bromfietsen die zijn bestemd om deel te nemen aan wedstrijden, beperken indien deze onderdelen technisch onderling verwisselbaar zijn met die welke zijn bestemd voor het wegverkeer.

122. Ingeval de opvoerkits deze voorwaarde van onderlinge verwisselbaarheid niet vervullen en indien de betrokken nationale regels tot gevolg hadden de gebruikers van onderdelen of technische eenheden te verhinderen om daarvan overeenkomstig hun bestemming gebruik te maken, of het gebruik daarvan sterk te beperken, hetgeen de verwijzende rechter dient na te gaan, hebben dergelijke regels tot gevolg dat zij de toegang van deze producten tot de betrokken nationale markt belemmeren, zodat zij, behoudens rechtvaardiging op basis van artikel 30 EG of van dwingende vereisten van algemeen belang,

34 — Zie arrest van 10 februari 2009, Commissie/Italië (C-110/05, Jurispr. blz. I-519, punt 59).

een door artikel 28 EG verboden maatregel van gelijke werking als kwantitatieve invoerbeperkingen zijn.

123. Dienaangaande herinner ik eraan dat het vrij verkeer van goederen inzake motorvoertuigen of hun onderdelen in de Europese Unie niet door directe toepassing van de verdragsbepalingen tot stand is gekomen, maar na een lang proces van harmonisatie van de technische voorschriften gelet op de noodzaak het leven en de gezondheid van de gebruikers van deze producten alsook de verkeersveiligheid en het milieu te beschermen. De Europese regeling ter zake gaat er dus van uit dat de belemmering van het communautaire handelsverkeer gerechtvaardigd is op basis van artikel 30 EG.[35] Bijgevolg komt het mij voor dat de factoren die de vaststelling van de afgeleide Unieregeling in de sector van de motorvoertuigen hebben gerechtvaardigd, een algemeen verbod als in de wet betreffende technische eisen rechtvaardigen, ook al geldt het voor opvoerkits voor bromfietsen die beweerdelijk zijn bestemd voor de deelneming aan wedstrijden.

VII — Conclusie

124. Ik geef het Hof in overweging de prejudiciële vraag van de Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde te beantwoorden als volgt:

„1) Een lidstaat kan met inachtneming van de bepalingen van het EG-Verdrag richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de

35 — Zie de tweede en de vierde overweging van de considerans van de inmiddels ingetrokken richtlijn 92/61.

intrekking van richtlijn 92/61/EEG van de Raad of nationale regels van overeenkomstige strekking toepassen om een regeling vast te stellen voor voertuigen en onderdelen die van de werkingssfeer van deze richtlijn zijn uitgesloten, zowel wat de procedure van goedkeuring per voertuigtype als wat de technische voorschriften betreft voor voertuigen die niet voor het wegverkeer zijn bestemd en voor die welke bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuigen, op voorwaarde van nakoming van de transparantieplicht die inherent is zowel aan de typegoedkeuring als aan het algemene rechtszekerheidsbeginsel.

2) Voor zover een nationale wet als die in het hoofdgeding verder gaat dan het door richtlijn 97/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1997 betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen bepaalde niveau van maatregelen ter bestrijding van het opvoeren van bromfietsen, valt hij binnen de werkingssfeer van de artikelen 28 EG en 30 EG. Hij vormt een uit hoofde van deze artikelen gerechtvaardigde beperking, ook al is hij van toepassing op uitrustingen die tot doel hebben het motorvermogen en/of de snelheid te verhogen van bromfietsen die bestemd zijn voor deelneming aan wedstrijden op de weg of als terreinvoertuig."