ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
NIILO JÄÄSKINEN
της 16ης Σεπτεμβρίου 2010[1]

1. Με το προδικαστικό του ερώτημα[2], το rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (πλημμελειοδικείο του Termonde) (Βέλγιο) ζητεί την ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 1, στοιχείο δ΄, της οδηγίας 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου[3].

2. Ειδικότερα, ζητείται από το Δικαστήριο να αποφανθεί σχετικά με εθνικά μέτρα κατά των επεμβάσεων επί δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων. Πράγματι, η εν λόγω εθνική νομοθεσία απαγορεύει ιδίως την εμπορία και χρήση εξοπλισμών για την αύξηση της ισχύος του κινητήρα και/ή της ταχύτητας μοτοποδηλάτων. Το Δικαστήριο καλείται έτσι να εξετάσει κατά πόσον και, ενδεχομένως, σε ποιο μέτρο μπορεί ένας εξοπλισμός που προορίζεται για την ενίσχυση μοτοποδηλάτων πέρα από τις τεχνικές προδιαγραφές που αφορά η ρύθμιση της Ένωσης να απολαύει της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων που διασφαλίζει το δίκαιο της Ένωσης.

3. Διαπιστώνω, στο πλαίσιο των παρουσών προτάσεων, ότι ο ορισμός του «μοτοποδηλάτου» κατά την έννοια της οδηγίας 2002/24 συνιστά αυτόνομη και μονοσήμαντη έννοια του δικαίου της Ένωσης. Σύμφωνα με το παράγωγο δίκαιο, κάθε όχημα που εμφανίζεται ως μοτοποδήλατο αλλά δεν ανταποκρίνεται στον ορισμό αυτόν αποτελεί συνεπώς «μη μοτοποδήλατο».

I — Το νομικό πλαίσιο

Α — *Το δίκαιο της Ένωσης*

4. Η οδηγία 2002/24 κατήργησε την οδηγία 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ης Ιουνίου 1992, περί εγκρίσεως τύπου των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα[4].

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — Στο μέτρο που η διαφορά της κύριας δίκης αφορά την εφαρμογή εθνικού νόμου που εκδόθηκε το 1985, οι αναφορές στις διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ ακολουθούν την αρίθμηση που εφαρμοζόταν πριν τεθεί σε ισχύ η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3 — ΕΕ L 124, σ. 1.

4 — ΕΕ L 225, σ. 72.

5. Σύμφωνα με την έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2002/24, η διαδικασία έγκρισης τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα πρέπει να επιτρέπει σε κάθε κράτος μέλος να διαπιστώνει εάν κάθε τύπος οχήματος έχει υποβληθεί στους ελέγχους οι οποίοι προβλέπονται στις ειδικές οδηγίες και έχει αποτελέσει αντικείμενο έκδοσης πιστοποιητικού έγκρισης τύπου.

6. Το άρθρο 1 της οδηγίας 2002/24 είναι διατυπωμένο ως εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για όλα τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα, με δίδυμους τροχούς ή μη, που προορίζονται για οδική κυκλοφορία καθώς και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές ενότητες των εν λόγω οχημάτων.

Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα ακόλουθα οχήματα:

[…]·

δ) οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού·

[…]·

καθώς και στα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις τεχνικές ενότητές τους, εφόσον αυτά δεν προορίζονται να τοποθετηθούν στα οχήματα στα οποία εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία.

[…]»

7. Το άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος χορηγεί έγκριση τύπου για όλους τους τύπους οχήματος, συστημάτων, χωριστών τεχνικών μονάδων ή κατασκευαστικών στοιχείων, εφόσον πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

[…]

β) το σύστημα, η χωριστή τεχνική μονάδα ή το κατασκευαστικό στοιχείο πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις της σχετικής ειδικής οδηγίας και ανταποκρίνονται στα στοιχεία που παρέχει ο κατασκευαστής, τα οποία προβλέπονται στον εξαντλητικό κατάλογο του παραρτήματος Ι.

[…]»

8. Κατά το άρθρο 15 της ίδιας οδηγίας, το οποίο περιέχεται στο κεφάλαιο ΙΙΙ, που φέρει τον τίτλο «Όροι για την ελεύθερη κυκλοφορία, μεταβατικές διατάξεις, εξαιρέσεις και εναλλακτικές διαδικασίες»:

«1. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση νέων οχημάτων που είναι σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία. Μόνον οχήματα σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία επιτρέπεται να προσκομίζονται για αρχική άδεια κυκλοφορίας.

2. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά, την πώληση ή τη χρήση

νέων χωριστών τεχνικών μονάδων ή νέων κατασκευαστικών στοιχείων που είναι σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία. Μόνον χωριστές τεχνικές μονάδες και κατασκευαστικά στοιχεία σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία επιτρέπεται να τίθενται σε εμπορία και να πωλούνται για πρώτη φορά προς χρήση στα κράτη μέλη.

3. Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 1 και 2:

α) τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν οχήματα, συστήματα, χωριστές τεχνικές μονάδες και κατασκευαστικά στοιχεία που προορίζονται:

i) είτε για την παραγωγή μικρών σειρών μέχρι 200 μονάδων ετησίως ανά τύπο οχήματος, ανά σύστημα, ανά κατασκευαστικό στοιχείο ή ανά χωριστή τεχνική μονάδα·

ii) είτε για τις ένοπλες δυνάμεις, τις υπηρεσίες επιβολής του νόμου, τις υπηρεσίες πολιτικής άμυνας, τις πυροσβεστικές υπηρεσίες ή τους φορείς δημοσίων έργων, από την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των ειδικών οδηγιών.

Τα λοιπά κράτη μέλη ενημερώνονται για τις εξαιρέσεις αυτές εντός ενός μηνός από τη χορήγησή τους. Εντός τριών μηνών, τα κράτη μέλη αυτά αποφασίζουν εάν θα αποδεχθούν την έγκριση τύπου για οχήματα που πρόκειται να λάβουν άδεια κυκλοφορίας στην επικράτειά τους. Το πιστοποιητικό αυτής της έγκρισης τύπου δεν μπορεί να τιτλοφορείται "Πιστοποιητικό εγκρίσεως τύπου ΕΚ"·

[…]

4. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να θεσπίζουν –σύμφωνα με τη συνθήκη– τις απαιτήσεις τις οποίες κρίνουν αναγκαίες για να εξασφαλίζουν την προστασία των χρηστών κατά τη χρήση των συγκεκριμένων οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν συνεπάγεται τροποποίηση των οχημάτων.»

9. Το μέρος 2 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2002/24 παραπέμπει, για ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, στις ειδικές οδηγίες που καθορίζουν τις απαραίτητες τεχνικές απαιτήσεις για την υπαγωγή στη διαδικασία έγκρισης τύπου.

10. Σύμφωνα με την τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, σχετικά με ορισμένα στοιχεία και

χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα [5]:

«απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων προδιαγραφών για τα εν λόγω στοιχεία και χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα, ούτως ώστε να επιτραπεί η εφαρμογή, για κάθε τύπο των εν λόγω οχημάτων, των διαδικασιών έγκρισης τύπου στοιχείου και οχήματος που αποτελούν το αντικείμενο της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ης Ιουνίου 1992, περί εγκρίσεως τύπου των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα».

11. Το κεφάλαιο 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24, που τιτλοφορείται «Μέτρα κατά των αθέμιτων επεμβάσεων στα δίκυκλα μοτοποδήλατα και τις μοτοσικλέτες», περιλαμβάνει τους ακόλουθους ορισμούς στο σημείο 1:

«1. Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου:

“μέτρα κατά των επεμβάσεων στα δίκυκλα μοτοποδήλατα και τις μοτοσικλέτες” νοείται το σύνολο των διατάξεων και τεχνικών προδιαγραφών που σκοπό έχουν να εμποδίσουν, κατά το δυνατόν, τις μη επιτρεπόμενες μετατροπές, οι οποίες μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, με την αύξηση ιδίως των επιδόσεων των οχημάτων, και το περιβάλλον,

[…]

1.3.1. οχήματα της κατηγορίας Α, ήτοι τα μοτοποδήλατα,

[…]

1.4. “μη επιτρεπόμενη μετατροπή”: νοείται μια μετατροπή που δεν επιτρέπουν οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου».

12. Το κεφάλαιο 7, σημείο 2, του παραρτήματος της οδηγίας 97/24 περιλαμβάνει ιδίως τις γενικές προδιαγραφές σχετικά με την εναλλαξιμότητα μη ταυτόσημων τεμαχίων μεταξύ εγκεκριμένων οχημάτων. Από το σημείο 2.1.1., στοιχείο β΄, του εν λόγω κεφαλαίου 7 προκύπτει ότι η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα του οχήματος ή η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα δεν πρέπει να υπερβαίνει τα όρια της συγκεκριμένης κατηγορίας. Ειδικότερα, για τα μοτοποδήλατα μειωμένων επιδόσεων κατά την έννοια της σημείωσης του παραρτήματος Ι της οδηγίας 92/61, η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα ανέρχεται σε 25 km/h.

13. Το κεφάλαιο 7, σημείο 3, του παραρτήματος της οδηγίας 97/24, που αφορά τις ειδικές προδιαγραφές για οχήματα κατηγοριών Α και Β προβλέπει τα εξής:

«Οι προδιαγραφές του παρόντος τμήματος είναι υποχρεωτικές μόνο στις περιπτώσεις που μεμονωμένα ή συνδυασμένα

5 — ΕΕ L 226, σ. 1.

αποδεικνύονται αναγκαίες για να εμποδιστούν επεμβάσεις που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανώτατης προβλεπόμενης ταχύτητας του οχήματος κατά περισσότερο από 5 km/h στην περίπτωση των οχημάτων της κατηγορίας Α […]. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται υπέρβαση της μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας ή της μέγιστης καθαρής ισχύος της μηχανής της αντίστοιχης κατηγορίας.»

Β — *Το εθνικό δίκαιο*

14. Το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου της 21ης Ιουνίου 1985 περί των τεχνικών προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούν όλα τα οχήματα χερσαίας μεταφοράς, τα μέρη αυτών, καθώς και τα σχετικά με την ασφάλεια εξαρτήματα (στο εξής: νόμος περί των τεχνικών προϋποθέσεων) [6] ορίζει τα εξής:

«Απαγορεύεται η κατασκευή, η εισαγωγή, η κατοχή προς τον σκοπό πωλήσεως, η προσφορά προς πώληση, η πώληση και η δωρεάν διανομή εξοπλισμών για την αύξηση της ισχύος του κινητήρα και/ή της ταχύτητας μοτοποδηλάτων, καθώς και η παροχή υπηρεσιών ή οδηγιών για την τοποθέτηση αυτών των εξοπλισμών.»

6 — *Moniteur belge* της 13ης Αυγούστου 1985, σ. 11647.

II — Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς και το προδικαστικό ερώτημα

15. Ο V. W. Lahousse είναι διαχειριστής της εταιρείας Lavichy BVBA (στο εξής, από κοινού: κατηγορούμενοι) με εταιρικό σκοπό: «την εκμετάλλευση ενός καταστήματος ποδηλάτων και γκαράζ, στην οποία περιλαμβάνονται οι εισαγωγές και εξαγωγές, η αγορά και η πώληση, η μίσθωση, η συντήρηση και η επισκευή κάθε ποδήλατου, μοτοποδήλατου, των εξαρτημάτων και ανταλλακτικών τους, τόσο καινούριων όσο και μεταχειρισμένων». Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι οι κατηγορούμενοι είχαν στην κατοχή τους και πωλούσαν εξοπλισμούς ενίσχυσης, ότι επέτρεπαν την ενίσχυση μοτοποδηλάτων και παρείχαν επίσης σχετικές οδηγίες.

16. Έπειτα από έρευνα, κατ' οίκον έρευνα και κατάσχεση αποδεικτικών στοιχείων, οι κατηγορούμενοι κρίθηκαν από το politierechtbank te Sint-Niklaas (πταισματοδικείο του Saint Nicolas) ένοχοι παραβάσεως του άρθρου 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων, διότι κατασκεύαζαν, εισήγαν, είχαν στην κατοχή τους προς τον σκοπό πωλήσεως, πρόσφεραν προς πώληση, πωλούσαν ή διένεμαν δωρεάν εξοπλισμούς για την αύξηση της ισχύος του κινητήρα και/ή της ταχύτητας μοτοποδηλάτων και προσέφεραν σχετικές υπηρεσίες.

17. Οι κατηγορούμενοι άσκησαν έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

18. Το δικαστήριο αυτό, κρίνοντας ότι υφίσταται ενδεχομένως αντίθεση μεταξύ του άρθρου 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων και της οδηγίας 2002/24, αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει η οδηγία 2002/24, ειδικότερα δε το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο δ΄, αυτής (κατά το οποίο η οδηγία δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού), την έννοια ότι επιτρέπει στα κράτη μέλη να διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής αυτής της οδηγίας, επομένως να την καταστήσουν εφαρμοστέα σε κάθε είδος χερσαίας κυκλοφορίας, δηλαδή στη χρήση δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και εκτός της δημόσιας οδού και/ή επί ιδιωτικών οδών, χωρίς να επιτρέπουν την εξαίρεση για οχήματα αγώνων (ταχύτητας), επί ή εκτός οδού;»

III — Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

19. Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 22 Απριλίου 2009.

20. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο V. W. Lahousse, η Βελγική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

21. Ο Γραμματέας του Δικαστηρίου κάλεσε, με επιστολή της 17ης Μαΐου 2010, τη Βελγική Κυβέρνηση και την Επιτροπή να απαντήσουν σε ερώτημα που αφορούσε το κεφάλαιο 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24. Οι προαναφερθέντες διάδικοι υπέβαλαν τις απαντήσεις τους την 1η Ιουνίου 2010.

IV — Γενική εκτίμηση

Α — *Προκαταρκτικές παρατηρήσεις επί του προδικαστικού ερωτήματος*

22. Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν τα κράτη μέλη μπορούν να διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, καθιστώντας την εφαρμοστέα στα οχήματα που ρητώς εξαιρούνται της εφαρμογής της. Πράγματι, η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 στα οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού θα οδηγούσε στο να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στη διαδικασία εναρμονισμένης έγκρισης τύπου.

23. Εντούτοις, το εθνικό δικαστήριο δεν διευκρινίζει κατά πόσον ο εξοπλισμός ή τα οχήματα που αφορά η διαφορά της κύριας δίκης προορίζονται για αγώνες ή για πελατεία που επιθυμεί να αυξήσει την ισχύ του κινητήρα και/ή την ταχύτητα μοτοποδηλάτων για να μπορεί να κυκλοφορεί επί της οδού.

Εντούτοις, νομίζω ότι αυτό αποτελεί ένα συγκεκριμένο θέμα που δεν μπορεί να επηρεάσει το παραδεκτό της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως.

24. Εξάλλου, το εθνικό δικαστήριο επισημαίνει ότι απευθύνεται στο Δικαστήριο για να λάβει διευκρινίσεις σχετικά με την έννοια της «χερσαίας μεταφοράς». Η έννοια όμως αυτή ανήκει στον βελγικό νόμο περί των τεχνικών προϋποθέσεων και η ερμηνεία του εν λόγω νόμου δεν απόκειται στο Δικαστήριο. Πράγματι, υπενθυμίζω ότι η οδηγία 2002/24 προορίζεται να εφαρμόζεται μόνο στα οχήματα που προορίζονται για «οδική κυκλοφορία» καθώς και στα κατασκευαστικά στοιχεία και στις χωριστές τεχνικές ενότητες των εν λόγω οχημάτων.

25. Κατά συνέπεια, πρέπει να ερευνηθεί κατά πόσο μια νομοθετική ρύθμιση σαν αυτή της κύριας δίκης εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, και αν αυτό δεν συμβαίνει, ποιοι είναι οι κανόνες του δικαίου της Ένωσης που θα έπρεπε να τηρεί το κράτος μέλος.

26. Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της επιχειρηματολογίας της Βελγικής Κυβερνήσεως, κατά την οποία το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων θεσπίστηκε για να εξασφαλίσει καλύτερη προστασία των χρηστών, αντιμετωπίζοντας με τον τρόπο αυτόν τους κινδύνους που συνδέονται με την αύξηση της ταχύτητας ή/και της ισχύος του κινητήρα των οικείων οχημάτων, πρέπει να γίνει αναφορά και στο κεφάλαιο 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24 που διέπει, ιδίως, την προβληματική των μέτρων για την αντιμετώπιση των επεμβάσεων στα μοτοποδήλατα.

27. Όσον αφορά τη χρονική πτυχή της υποθέσεως που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο, από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι τα πραγματικά περιστατικά στα οποία αναφέρεται η κατηγορία αφορούν την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2002 έως και την 7η Δεκεμβρίου 2005.

28. Στο μέτρο που η περίοδος αυτή είναι προγενέστερη της θεσπίσεως της οδηγίας 2002/24, είναι βέβαιο ότι η οδηγία 92/61 ήταν εφαρμοστέα στα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης. Εφόσον οι έννοιες που είναι χρήσιμες στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως παρέμειναν, ως προς τα ουσιώδη, αμετάβλητες στις δύο αυτές οδηγίες, θεωρώ ότι η παρεχόμενη σχετικά με την οδηγία 2002/24 ερμηνεία ισχύει mutatis mutandis και όσον αφορά την ερμηνεία της οδηγίας 92/61.

Β — *Επί των διατάξεων που διέπουν τον τομέα των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων*

1. Σκοποί και βαθμός εναρμονίσεως της οδηγίας 2002/24

29. Στο πλαίσιο της θεσπίσεως μέτρων που αποσκοπούν να διασφαλίσουν τη λειτουργία

της εσωτερικής αγοράς, μια σειρά οδηγιών διέπει την προβληματική των απαιτήσεων που πρέπει να πληρούν τα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα. Για τον σκοπό αυτόν θεσπίστηκαν μία οδηγία–πλαίσιο [7] και περισσότερες τεχνικές οδηγίες [8].

30. Όπως προκύπτει από την όγδοη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/61, εφόσον οι εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για τα διάφορα στοιχεία και χαρακτηριστικά των οχημάτων συγκεντρώθηκαν σε ειδικές οδηγίες, ο έλεγχος της τηρήσεως των προδιαγραφών αυτών, καθώς και η αναγνώριση από κάθε κράτος μέλος του ελέγχου που πραγματοποιούν τα υπόλοιπα κράτη μέλη απαιτούσαν τη θέση σε εφαρμογή διαδικασίας κοινοτικής εγκρίσεως για κάθε τύπο οχημάτων.

31. Η οδηγία 2002/24 αποσκοπεί στην εναρμόνιση της διαδικασίας εγκρίσεως τύπου ανάλογα με τον τύπο του δικύκλου ή τρικύκλου οχήματος με κινητήρα που υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της. Εφαρμόζεται επίσης στα κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές ενότητες που είναι σύμφωνα με τις διατυπωμένες σε ειδικές οδηγίες τεχνικές απαιτήσεις. Το παράρτημα Ι της οδηγίας 2002/24 περιλαμβάνει εξαντλητικό κατάλογο των απαιτήσεων για την έγκριση τύπου οχήματος. Το σημείο 19 του παραρτήματος Ι αναφέρεται στην οδηγία 97/24 που αφορά τα μέτρα παρεμποδίσεως των μετατροπών για τα δίκυκλα και τις μοτοσικλέτες.

32. Η διαδικασία εγκρίσεως τύπου για τα οχήματα που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 αποσκοπεί στην καλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς, εισάγοντας ενιαίες προδιαγραφές που θα πρέπει να τηρούνται προκειμένου να αποκτηθεί η έγκριση τύπου οχημάτων καθώς και η έγκριση τύπου των στοιχείων και χαρακτηριστικών οχημάτων [9].

33. Η προαναφερθείσα διαδικασία επιτρέπει σε κάθε κράτος μέλος να διαπιστώνει εάν κάθε τύπος οχήματος έχει υποβληθεί στους ελέγχους οι οποίοι προβλέπονται στις ειδικές οδηγίες και έχει αποτελέσει αντικείμενο εκδόσεως πιστοποιητικού εγκρίσεως τύπου. Η διαδικασία αυτή επιτρέπει επίσης στους κατασκευαστές να συντάσσουν πιστοποιητικό πιστότητας για όλα τα οχήματα που είναι σύμφωνα προς τον εγκεκριμένο τύπο. Εφόσον ένα όχημα συνοδεύεται από το πιστοποιητικό αυτό, μπορεί να διατίθεται στην αγορά, να πωλείται και να λαμβάνει άδεια κυκλοφορίας και να χρησιμοποιείται σε όλο το έδαφος της Ένωσης.

34. Συνεπεία της θεσπίσεως της εναρμονισμένης εγκρίσεως τύπου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο πολίτης μπορεί να αγοράσει καινούργιο όχημα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος και, ενδεχομένως, να λάβει

7 — Οδηγία 92/61, που καταργήθηκε με την οδηγία 2002/24.

8 — Μεταξύ του έτους 1992 και του έτους 2009, θεσπίστηκαν 37 οδηγίες που διέπουν τα δίκυκλα ή τρίκυκλα και τετράκυκλα οχήματα. Βλ. ιστοσελίδα της Γενικής Διεύθυνσης Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας της Επιτροπής: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm

9 — Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου η οποία τροποποιεί την οδηγία 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί εγκρίσεως τύπου των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, COM(1999) 276 τελικό (ΕΕ C 307E, σ. 1).

άδεια κυκλοφορίας του οχήματος αυτού, χωρίς ατομική έγκριση τύπου, σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος. Μόνον τα οχήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες που ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του δικαίου της Ένωσης μπορούν να διατίθενται στην αγορά και να πωλούνται για πρώτη φορά, ώστε να χρησιμοποιηθούν στα κράτη μέλη.

35. Η έγκριση τύπου έχει ως συνέπεια ότι κράτος μέλος δεν μπορεί να απαγορεύσει τη διάθεση στην αγορά, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρησιμοποίηση οχημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που είναι σύμφωνα προς την οδηγία 2002/24. Κατά συνέπεια, η διαδικασία εγκρίσεως τύπου δεν εφαρμόζεται στα μεμονωμένα οχήματα κατά την έννοια της εν λόγω οδηγίας [10].

36. Η οδηγία 92/61, που έχει πλέον καταργηθεί, περιελάμβανε μια αναφορά σχετική με τη φύση της προβλεπόμενης στον εν λόγω τομέα εναρμονίσεως. Κατά την τελευταία αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/61, οι επιταγές της οδικής ασφάλειας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της προστασίας των καταναλωτών απαιτούσαν υψηλού επιπέδου προδιαγραφές κατασκευής και βιομηχανικής παραγωγής. Εφόσον οι προδιαγραφές αυτές απέβλεπαν στη διασφάλιση της ενότητας της αγοράς, ήταν αναγκαίο να υπάρξει ολική εναρμόνιση.

37. Στο μέτρο που παρόμοια ένδειξη δεν επαναλήφθηκε στην οδηγία 2002/24, δημιουργούνται ερωτηματικά σχετικά με την έκταση της εναρμονίσεως που προβλέπει η οδηγία αυτή.

38. Επισημαίνω, σχετικά με το ζήτημα αυτό, ότι η πρόταση τροποποιήσεως της οδηγίας 92/61 επεσήμαινε ρητώς ότι η διαδικασία κοινοτικής εγκρίσεως καταστρώθηκε ως σύστημα πλήρους εναρμονίσεως [11]. Από τη γνωμοδότηση όμως της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής προκύπτει ότι η εν λόγω πρόταση υιοθετήθηκε για λόγους ενημερώσεως και διασαφηνίσεως της οδηγίας 92/61 [12].

39. Επισημαίνω, εξάλλου, ότι η πρόταση οφείλεται, μεταξύ άλλων, στην ανάγκη να διευκρινιστούν οι προδιαγραφές που αφορούν, ιδιαίτερα, τη διάρκεια της ισχύος των εθνικών εγκρίσεων και να εισαχθούν νέες προδιαγραφές, όσον αφορά, παραδείγματος χάριν, την αρίθμηση των πιστοποιητικών εγκρίσεως τύπου, τις εξαιρέσεις για τα οχήματα τέλους σειράς και τις νέες τεχνολογίες,

10 — Η οδηγία 2002/24 δεν περιέχει βέβαια ορισμό της έννοιας του «μεμονωμένου οχήματος». Υπό το πρίσμα όμως του σκοπού που επιδιώκει η εν λόγω οδηγία και του περιεχομένου αυτής, πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια του «μεμονωμένου οχήματος» κατ' αντιδιαστολή προς τα οχήματα που εμπίπτουν στη διαδικασία εγκρίσεως τύπου, ως αφορώσα τα ιδιωτικά οχήματα τα χαρακτηριστικά των οποίων δεν τους επιτρέπουν να συμπεριληφθούν στο σύστημα εγκρίσεως τύπου που προβλέπει η εν λόγω οδηγία.

11 — COM(1999) 276 τελικό.

12 — Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου η οποία τροποποιεί την οδηγία 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί εγκρίσεως τύπου των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα» (ΕΕ C 368 20ής Δεκεμβρίου 1999, σ.1 της).

κατά το παράδειγμα όσων ισχύουν ήδη για άλλα οχήματα με κινητήρα [13].

40. Κατά συνέπεια, πρέπει να θεωρηθεί ότι η οδηγία 2002/24 εξακολουθεί να αποσκοπεί στην εξαντλητική εναρμόνιση όσον αφορά τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Αντίθετα, είναι αυτονόητο ότι δεν προβαίνει σε εξαντλητική εναρμόνιση του νομικού καθεστώτος που εφαρμόζεται στο σύνολο των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της εξαιρέσεως ορισμένων τύπων οχημάτων από το πεδίο εφαρμογής της [14].

41. Έτσι, όταν ένα όχημα, ένα κατασκευαστικό στοιχείο ή μια χωριστή τεχνική μονάδα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, πρέπει να εξετάζεται αποκλειστικά υπό το πρίσμα της οδηγίας αυτής. Πράγματι, όταν ένα ζήτημα αποτελεί αντικείμενο εναρμονίσεως στο επίπεδο της Ενώσεως, τα σχετικά εθνικά μέτρα πρέπει να εκτιμώνται υπό το πρίσμα των διατάξεων αυτού του μέτρου εναρμονίσεως και όχι εκείνων της Συνθήκης [15].

42. Αντιθέτως, όσον αφορά τα οχήματα που εξαιρούνται ρητώς του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, όπως τα οχήματα που προορίζονται για αγώνες ή τα οχήματα που δεν προορίζονται για οδική κυκλοφορία, θεωρώ ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρύ περιθώριο διακριτικής ευχέρειας για να θεσπίσουν σχετική ρύθμιση.

2. Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24

43. Κατά το άρθρο 1 της οδηγίας 2002/24, η οδηγία αυτή εφαρμόζεται για όλα τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα, με δίδυμους τροχούς ή μη, που προορίζονται για οδική κυκλοφορία καθώς και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές ενότητες των εν λόγω οχημάτων.

44. Εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 τα οχήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχεία α΄ έως η΄, στα οποία συγκαταλέγονται τα οχήματα που προορίζονται για αγώνες,

13 — Βλ. τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2002/24.

14 — Βλ. το άρθρο 15, παράγραφος 4, της οδηγίας 2002/24, από το οποίο προκύπτει ότι δεν έχουν εναρμονιστεί οι προϋποθέσεις χρήσεως των εν λόγω οχημάτων.

15 — Βλ. αποφάσεις της 30ής Νοεμβρίου 1983, 227/82, van Bennekom (Συλλογή 1983, σ. 3883, σκέψη 35)· της 23ης Νοεμβρίου 1989, C-150/88, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (Συλλογή 1989, σ. 3891, σκέψη 28)· της 12ης Οκτωβρίου 1993, C-37/92, Vanacker και Lesage (Συλλογή 1993, σ. I-4947, σκέψη 9)· της 13ης Δεκεμβρίου 2001, C-324/99, DaimlerChrysler (Συλλογή 2001, σ. I-9897, σκέψη 32)· της 9ης Ιουνίου 2005, C-211/03, C-299/03 και C-316/03 έως C-318/03, HLH Warenvertrieb και Orthica (Συλλογή 2005, σ. I-5141, σκέψεις 58 και 59), καθώς και της 24ης Ιανουαρίου 2008, C-257/06, Roby Profumi (Συλλογή 2008, σ. I-189, σκέψη 14).

επί ή εκτός οδού. Ομοίως, ο γενικός ορισμός του άρθρου 1 της οδηγίας 2002/24 αποκλείει του πεδίου εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, a contrario, τα οχήματα που δεν προορίζονται για οδική κυκλοφορία.

45. Όσον αφορά τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές ενότητες οχημάτων που θεωρείται ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, πρέπει να γίνει διάκριση δύο περιπτώσεων.

46. Αφενός, η οδηγία 2002/24 δεν εφαρμόζεται στα τεμάχια που ανήκουν σε οχήματα που δεν καλύπτονται από την οδηγία αυτή. Αφετέρου, εφόσον ένα κατασκευαστικό στοιχείο οχήματος που εξαιρείται του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 προορίζεται να τοποθετηθεί στα οχήματα στα οποία εφαρμόζεται η οδηγία αυτή, το εν λόγω κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα εμπίπτει στην οδηγία 2002/24.

47. Ανακύπτει, συνεπώς, το ερώτημα πώς θα πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια του «προορισμού», δηλαδή κατά πόσον η εφαρμογή της οδηγίας 2002/24 μπορεί να εξαρτηθεί από τη χρήση της οποίας μπορεί να τύχει το εν λόγω τεμάχιο.

48. Ως προς το ζήτημα αυτό, θεωρώ ότι ως «προορισμός» οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου οχήματος νοείται ο βιομηχανικός σκοπός του αγαθού αυτού. Με την έννοια αυτή εννοώ τη χρήση που προβλέπει ο κατασκευαστής ως σημείο αναφοράς στην τεχνική σύλληψη του οχήματος, αναφοράς που καθορίζει, παραδείγματος χάριν, τους τεχνικούς κανόνες προς τους οποίους πρέπει να είναι σύμφωνο το όχημα. Ο προορισμός καθορίζεται, συνεπώς, από τον κατασκευαστή ή τον παραγωγό κατά τη διαδικασία κατασκευής ή παραγωγής [16].

49. Η αντίθετη ερμηνεία θα κατέληγε σε μια παράδοξη κατάσταση, κατά την οποία η ρύθμιση θα έπρεπε να λάβει υπόψη κάθε δυνατή και υποθετική χρήση εξαρτήματος οχήματος που μπορεί να κάνει ένας χρήστης, ακόμη και όσον αφορά τεχνικά εξαρτήματα που δεν προορίζονται, κατά τον κατασκευαστή, για τα οχήματα, αλλά διαθέτουν ιδιότητες που επιτρέπουν την εναλλαξιμότητα [17].

50. Κατά συνέπεια, η δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 δεν μπορεί να εξαρτάται από ένα υποκειμενικό στοιχείο, δηλαδή, αφενός, από τη χρήση ή τις πολλαπλές χρήσεις που μπορεί να έχει ένα κατασκευαστικό στοιχείο και, αφετέρου, από την ενδεχόμενη τεχνική ικανότητα ενός τεμαχίου να τοποθετηθεί σε όχημα διαφορετικό από αυτό για το οποίο προορίζεται τυπικά το κατασκευαστικό στοιχείο.

16 — Δυνάμει του συστήματος τεχνικής εναρμονίσεως, οι κατασκευαστές μπορούν να επιτύχουν την κοινοτική έγκριση ενός τύπου οχήματος σε ένα κράτος μέλος, εφόσον το όχημα πληροί τις εναρμονισμένες τεχνικές απαιτήσεις. Μπορούν ακολούθως να το διαθέσουν στο εμπόριο στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς να χρειάζεται να πραγματοποιήσουν δοκιμές ή να υποστούν συμπληρωματικούς ελέγχους. Η άδεια κυκλοφορίας χορηγείται με απλή εμφάνιση ευρωπαϊκού πιστοποιητικού πιστότητας. Βλ.:http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm

17 — Όπως, παραδείγματος χάριν, εξαρτήματα με δίχρονο κινητήρα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ελαφρά μηχανήματα, όπως οι μηχανές κηπουρικής ή τα πλοία.

51. Τέλος, θεωρώ ότι ο αποκλεισμός των μεμονωμένων οχημάτων από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 έχει ιδιαίτερη σημασία για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας.

52. Επισημαίνω σχετικά ότι η έννοια του «μη μοτοποδήλατου» καλύπτει, στο πλαίσιο των παρουσών προτάσεων, αφενός, το μοτοποδήλατο που προηγουμένως ήταν σύμφωνο προς την οδηγία 2002/24 και αποτέλεσε αντικείμενο επεμβάσεως όπως η ενίσχυση, με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον σύμφωνο προς τις επιταγές της εν λόγω οδηγίας, και, αφετέρου, το δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα που παρουσιάζεται ως μοτοποδήλατο αλλά δεν ανταποκρίνεται, εξαρχής, στον ορισμό του μοτοποδήλατου που υιοθετεί η οδηγία 2002/24.

53. Λαμβανομένης υπόψη της διατυπώσεως του άρθρου 1, παράγραφος 1, τελευταίο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας, επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι ένα ενισχυμένο μοτοποδήλατο δεν καλύπτεται από τις διατάξεις της οδηγίας 2002/24 περί εγκρίσεως τύπου και περί ελεύθερης κυκλοφορίας, αφενός, διότι αποτελεί «μη μοτοποδήλατο» και, αφετέρου, διότι πρόκειται για μεμονωμένο όχημα.

54. Εντούτοις, όπως προκύπτει από το άρθρο 1, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2002/24, τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν την έγκριση μεμονωμένων οχημάτων αποδέχονται κάθε έγκριση τύπου κατασκευαστικού στοιχείου και χωριστής τεχνικής ενότητας που έχει χορηγηθεί βάσει της παρούσας οδηγίας και όχι βάσει των σχετικών εθνικών διατάξεων.

Γ — *Ρύθμιση σχετικά με τα μέτρα κατά των επεμβάσεων επί των οχημάτων*

1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

55. Η έναρξη εφαρμογής της οδηγίας 97/24 κατέστησε δυνατή την πλήρη εφαρμογή της διαδικασίας. Η οδηγία αυτή αποτελεί, συνεπώς, μία από τις ειδικές οδηγίες για τους σκοπούς της διαδικασίας εγκρίσεως τύπου που καθιερώνει η οδηγία 2002/24 [18].

56. Είναι σημαντικό να υπογραμμισθεί, συναφώς, ότι τα αντίστοιχα πεδία εφαρμογής των οδηγιών 2002/24 και 97/24 επικαλύπτονται χωρίς να ταυτίζονται.

57. Πράγματι, το άρθρο 1 της οδηγίας 97/24 ορίζει ότι η οδηγία αυτή ισχύει για τα απαριθμούμενα στο εν λόγω άρθρο κατασκευαστικά στοιχεία κάθε τύπου οχήματος, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 92/61. Το τελευταίο όμως αυτό άρθρο

18 — Η οδηγία 97/24 θεσπίστηκε προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή της οδηγίας 92/61. Βλ. τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2002/24.

επαναλαμβάνεται με σχεδόν πανομοιότυπους όρους στην οδηγία 2002/24, η οποία περιορίστηκε να προσθέσει μία μόνο νέα κατηγορία εξαιρέσεως που αφορά την έγκριση τύπου μεμονωμένων οχημάτων [19].

2. Μέτρα αποτροπής των επεμβάσεων στο παράγωγο δίκαιο

58. Η προβληματική των μέτρων για την αποτροπή των επεμβάσεων επί των οχημάτων αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ρυθμίσεως που αφορά τα μοτοποδήλατα και τις μοτοσικλέτες.

59. Από τις αιτιολογικές σκέψεις της οδηγίας 97/24 συνάγεται ότι τα μέτρα που προτείνονται για να περιοριστούν στο ελάχιστο οι δυνατότητες των χρηστών να επέμβουν στα μοτοποδήλατα και στις μοτοσικλέτες για να αυξήσουν τις επιδόσεις τους ανταποκρίνονται σε απαιτήσεις που γίνονται όλο και περισσότερο αισθητές σε όλα τα κράτη μέλη, λαμβανομένης υπόψη της αυξανομένης εξαπλώσεως του φαινομένου αυτού που θίγει την οδική ασφάλεια. Όσον αφορά τα μοτοποδήλατα, θα ήταν αναγκαίο να τεθεί τέρμα στην παραποίηση των κινητήρων των οχημάτων αυτών από νεαρούς χρήστες για την αύξηση των επιδόσεών τους σε τέτοιο επίπεδο ώστε –σε ορισμένες περιπτώσεις– οι επιδόσεις αυτές να καθίστανται δυσανάλογες σε σχέση ιδίως με το σύστημα πέδησης των οχημάτων αυτών και με τον εξοπλισμό τους σε ελαστικά και διατάξεις φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης.

60. Από την ενδέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 97/24 προκύπτει, εξάλλου, ότι οι περιορισμοί στις επεμβάσεις σε ορισμένα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα στηρίζονται στις απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια και το περιβάλλον, με τη διευκρίνιση ότι, προκειμένου να μην εμποδίζεται η συντήρηση του οχήματος απ' τον ιδιοκτήτη του, οι περιορισμοί αυτοί θα έπρεπε να αφορούν αυστηρώς τις επεμβάσεις που τροποποιούν σημαντικά τις επιδόσεις του οχήματος και τις ρυπογόνες και ηχητικές εκπομπές.

61. Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο α΄, της οδηγίας 2002/24, τα μοτοποδήλατα είναι δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα που έχουν μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής μέχρι 45 km/h. Χαρακτηρίζονται από τον κυβισμό και την ισχύ που ποικίλλουν ανάλογα με τον αριθμό των τροχών.

62. Η ενίσχυση μοτοποδήλατου συνίσταται στην αύξηση των επιδόσεών του, και ιδίως της ισχύος του κινητήρα του. Οι τεχνικές ικανότητες όμως πέδησης και το κράτημα επί της οδού του μοτοποδήλατου δεν είναι προσαρμοσμένα σε τέτοιο ενδεχόμενο, πράγμα που μπορεί να αυξήσει τους κινδύνους ατυχήματος.

63. Οι εκθέσεις που αφορούν την προβληματική των μέτρων αποτροπής των επεμβάσεων

19 — Βλ. COM(1999) 276 τελικό.

επί των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων αποδεικνύουν ότι πρόκειται για ζήτημα καθοριζόμενο από κοινωνικούς και ψυχολογικούς παράγοντες, το οποίο συνδέεται με την οδική ασφάλεια και με την προστασία του περιβάλλοντος [20].

64. Στο κεφάλαιο 7 του παραρτήματος, η οδηγία 97/24 ρυθμίζει τα μέτρα κατά των αθέμιτων επεμβάσεων στα δίκυκλα μοτοποδήλατα και τις μοτοσικλέτες. Οι γενικές προδιαγραφές του εν λόγω κεφαλαίου αφορούν κατά κύριο λόγο το πρόβλημα της εναλλαξιμότητας μη ταυτόσημων τεμαχίων μεταξύ εγκεκριμένων οχημάτων [21].

65. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το κεφάλαιο 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24 αποκλείει σε κάθε περίπτωση υπερβάσεως της μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας ή της μέγιστης καθαρής ισχύος της μηχανής της αντίστοιχης κατηγορίας. Αυτό επιβεβαιώνει ότι η προσέγγιση του βιομηχανικού σκοπού που προτάθηκε πιο πάνω όσον αφορά την οδηγία 2002/24 βρίσκει πεδίο εφαρμογής και στο πλαίσιο αυτό.

66. Εξάλλου, από το ίδιο κεφάλαιο 7 προκύπτει ότι οι ειδικές προδιαγραφές που αναφέρονται στην οδηγία 97/24 είναι υποχρεωτικές στις περιπτώσεις που μεμονωμένα ή συνδυασμένα αποδεικνύονται αναγκαίες για να εμποδιστούν επεμβάσεις που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ταχύτητας ή της ισχύος των οχημάτων.

67. Κατά το παράρτημα I της οδηγίας 2002/24 που θεσπίζει εξαντλητικό κατάλογο των απαιτήσεων για την έγκριση τύπου οχήματος, οι πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα παρεμποδίσεως των μετατροπών είναι ισάριθμες με τα στοιχεία των οποίων πρέπει να ελέγχεται η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας. Κατά το παράρτημα II της οδηγίας 2002/24, για το όχημα για το οποίο ζητείται η έγκριση τύπου υφιστάμενου συστήματος, χωριστής τεχνικής μονάδος ή στοιχείου πρέπει να δίνονται ορισμένες πληροφορίες, στις οποίες συγκαταλέγονται οι αφορώσες τα μέτρα παρεμπόδισης των μετατροπών των εν λόγω οχημάτων.

68. Σε εθνικό επίπεδο, η νομοθεσία κατά των αθέμιτων επεμβάσεων στα μοτοποδήλατα συγκαταλέγεται στα μέτρα που αποσκοπούν στη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας και υφίσταται σε πολλά κράτη μέλη της Ένωσης [22]. Πράγματι, η πρακτική της ενισχύσεως ελέγχεται ή καταπολεμείται λόγω των πολυάριθμων κινδύνων και βλαβών που προκαλεί

20 — «Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles», την οποία παρήγγειλε η Επιτροπή, σύμβαση αριθ. FIF 20020691, τελική έκθεση της 18ης Δεκεμβρίου 2003, σ. 31.

21 — Βλ. σημείο 2.1.1. του κεφαλαίου 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24.

22 — Όσον αφορά τη Γαλλική Δημοκρατία, παραδείγματος χάριν, βλ. το άρθρο L. 321-1 του Κώδικα οδικής κυκλοφορίας (code de la route). Το γαλλικό δίκαιο προβλέπει ένα δίπλωμα οδικής ασφάλειας, ώστε να εξοικειώνονται οι νέοι οδηγοί μοτοποδηλάτων με τους κύριους κανόνες ασφάλειας στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας· βλ. Colin, F., «Le brevet de sécurité routière», *Droit Administratif* 2006, αρ. 8. Στη Φινλανδία, η οδική κυκλοφορία ενισχυμένου μοτοποδηλάτου συνιστά παράβαση (βλ. Ajoneuvolaki, άρθρο 96, παράγραφος I.5). Επιπλέον, ο ιδιοκτήτης πρέπει να καταβάλει αυξημένο τέλος κυκλοφορίας οχήματος και αυξημένα ασφάλιστρα υποχρεωτικής ασφαλίσεως, σαν να επρόκειτο για ελαφριά μοτοσικλέτα που τέθηκε σε κυκλοφορία χωρίς να έχει άδεια κυκλοφορίας.

τόσο για τον οδηγό που θέτει τη ζωή του σε κίνδυνο, κυκλοφορώντας με ταχύτητες για τις οποίες δεν έχει σχεδιαστεί το όχημα, όσο και για τους λοιπούς χρήστες της οδού.

Δ — *Επί των εννόμων συνεπειών των επεμβάσεων στα οχήματα*

69. Όσον αφορά τις συνέπειες της επεμβάσεως, αυτή μπορεί να οδηγήσει σε μετατροπή ενός μοτοποδήλατου σε «μη μοτοποδήλατο», δηλαδή σε όχημα που δεν ανταποκρίνεται στον ορισμό του μοτοποδήλατου σύμφωνα με την οδηγία 2002/24. Η επέμβαση μπορεί να καταλήξει στη μετατροπή μοτοποδήλατου που προορίζεται για την κανονική οδική κυκλοφορία σε όχημα που προορίζεται για αγώνες επί ή εκτός οδού.

70. Κατά το σύστημα της οδηγίας 2002/24, ο κατασκευαστής πρέπει, κατά το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, να υποβάλει αίτηση για έγκριση τύπου στην αρχή εγκρίσεως κράτους μέλους, ώστε να καταστεί δυνατή η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς. Το εν λόγω άρθρο προβλέπει ότι οι αιτήσεις για ένα συγκεκριμένο τύπο οχήματος, συστήματος, χωριστής τεχνικής μονάδας ή κατασκευαστικού στοιχείου μπορούν να υποβάλλονται σε ένα μόνον κράτος μέλος. Κατά το άρθρο 9, παράγραφος 1, της οδηγίας 2002/24, ο κατασκευαστής είναι υπεύθυνος για την κατασκευή κάθε οχήματος ή την παραγωγή κάθε συστήματος, χωριστής τεχνικής μονάδας ή κατασκευαστικού στοιχείου σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο [23].

71. Ένα όχημα δεν μπορεί, συνεπώς, να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 για μόνον τον λόγο ότι πράγματι πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπει το άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας [24]. Πράγματι, η οδηγία αυτή αποσκοπεί στην καθιέρωση ενός συστήματος εγκρίσεως τύπου οχημάτων και αμοιβαίας αναγνωρίσεως, όσον αφορά την πιστότητα των οχημάτων και των κατασκευαστικών τους στοιχείων που κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τις προδιαγραφές της οδηγίας 2002/24 και των ειδικών οδηγιών. Η ελεύθερη κυκλοφορία που επιτυγχάνεται μέσω πλήρους εναρμονίσεως εφαρμόζεται μόνο στα οχήματα των οποίων «ο βιομηχανικός σκοπός», όπως αυτός καθορίστηκε και διασφαλίστηκε από τον κατασκευαστή ή τον παραγωγό, είναι να πληρούν τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης.

72. Κατά συνέπεια, όταν ένα ενισχυμένο μοτοποδήλατο δεν εμπίπτει σε κανέναν από τους ορισμούς που δίνει η οδηγία 2002/24,

23 — Σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 2002/24, κάθε όχημα που παράγεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο πρέπει να φέρει σήμα έγκρισης τύπου αποτελούμενο, σύμφωνα με το τμήμα 1, το τμήμα 3 και το τμήμα 4, από τον αριθμό της έγκρισης τύπου, όπως ορίζεται στο παράρτημα V, τμήμα Α, και κάθε χωριστή τεχνική ενότητα και κάθε κατασκευαστικό στοιχείο που παράγονται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο, πρέπει να φέρει, εφόσον προβλέπεται στη σχετική ειδική οδηγία, σήμα έγκρισης τύπου, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος V, τμήμα Β.

24 — Έτσι, παραδείγματος χάριν, ένα όχημα που θα ανταποκρινόταν πλήρως σε όλες τις τεχνικές απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης δεν μπορεί να υπαχθεί στο σύστημα της οδηγίας 2002/24 εάν δεν έχει υποβληθεί στην προβλεπόμενη έγκριση τύπου.

αποτελεί «μη μοτοποδήλατο» και δεν απολαύει του συστήματος που δημιούργησε η οδηγία 2002/24, έστω και αν εμπίπτει στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής. Το ίδιο ισχύει για τα κατασκευαστικά του στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες, πλην αυτών που προορίζονται να τοποθετηθούν επί των οχημάτων που διέπονται από την οδηγία 2002/24.

73. Όσον αφορά την κατηγορία των οχημάτων που προορίζονται για αγώνες, μολονότι αναγνωρίζω ότι τα οχήματα αυτά εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, πρέπει να επισημάνω ότι η έννοια του «προορισμού», υπό το πρίσμα του προτεινόμενου βιομηχανικού σκοπού, προϋποθέτει ότι το όχημα σχεδιάστηκε από τον κατασκευαστή ή τον παραγωγό ως ικανό να συμμετάσχει στους αγώνες.

74. Η επέμβαση όμως σε μοτοποδήλατο με τη βοήθεια εξοπλισμού (kit) ενισχύσεως οδηγεί σε μεμονωμένη μετατροπή, ενώ το ενισχυμένο όχημα θα μπορεί, πράγματι, να συμμετάσχει στους αγώνες. Κατά συνέπεια, ένα τέτοιο όχημα δεν θα μπορεί, αφενός, να θεωρηθεί ως «προορισμένο για τους αγώνες», εφόσον ο σκοπός που του καθόρισε ο κατασκευαστής ήταν διαφορετικός. Πράγματι, πριν την ενίσχυση, δεν προοριζόταν για αγώνες. Αφετέρου, μετά την ενίσχυση, το όχημα θα αποτελεί μεμονωμένο όχημα που δεν μπορεί να υπαχθεί στην έγκριση τύπου.

75. Εάν υποτεθεί ότι, από βιομηχανική άποψη, το kit ενισχύσεως δεν προορίζεται για διπλή χρήση [25], καταλήγω στο συμπέρασμα ότι το kit ενισχύσεως των μοτοποδηλάτων προορίζεται είτε για αύξηση της ισχύος των μοτοποδηλάτων που προορίζονται για αγώνες είτε για μετατροπή των μοτοποδηλάτων σε «μη μοτοποδήλατα». Και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται, συνεπώς, για εξοπλισμό που δεν εντάσσεται στο σύστημα εγκρίσεως τύπου και αμοιβαίας αναγνωρίσεως που προβλέπει η οδηγία 2002/24, αφού αυτά τα kits ενισχύσεως δεν προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα που διέπονται από την οδηγία 2002/24.

76. Τέλος, από το γεγονός ότι η οδηγία 2002/24 δεν εφαρμόζεται, κατ' αρχήν, στα μεμονωμένα οχήματα συνάγεται ότι το kit ενισχύσεως που χρησιμεύει για επεμβάσεις σε μοτοποδήλατο δεν μπορεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 και δεν απολαύει του συστήματος αμοιβαίας αναγνωρίσεως που καθιερώνει η οδηγία αυτή.

25 — Εάν το ίδιο kit ενισχύσεως προορίζεται για τα μοτοποδήλατα και, παραδείγματος χάριν, για τις ελαφριές μοτοσικλέτες, εμπίπτει προφανώς στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24. Εντούτοις, οι διατάξεις του κεφαλαίου 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24 αποσκοπούν στην αποφυγή ενός τέτοιου ενδεχόμενου.

V — Επί της διευρύνσεως του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24

77. Με το ερώτημά του, το εθνικό δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν ένα κράτος μέλος μπορεί να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, ιδίως όσον αφορά τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο δ΄, της εν λόγω οδηγίας, δηλαδή τα οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού. Με τον τρόπο αυτόν, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, που αφορά την οδική κυκλοφορία, θα επεκτεινόταν, όσον αφορά τα εν λόγω οχήματα, σε κάθε χερσαία κυκλοφορία.

78. Ομολογώ ότι το περιεχόμενο του ερωτήματος δεν μου φαίνεται σαφές. Θα μπορούσε να αφορά την εφαρμογή του ορισμού της έννοιας του «μοτοποδήλατου», κατά την έννοια της οδηγίας 2002/24 και των τεχνικών απαιτήσεων που απορρέουν από αυτή για τα οχήματα που προορίζονται για αγώνες. Το ερώτημα θα μπορούσε επίσης να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατά πόσον κράτος μέλος μπορεί μονομερώς να επεκτείνει το σύστημα εγκρίσεως τύπου και αμοιβαίας αναγνωρίσεως που θέσπισε η οδηγία 2002/24 στα οχήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.

79. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η οδηγία 2002/24, ειδικότερα το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο δ΄, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει στα κράτη μέλη να επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής της στα οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού.

80. Κατά την άποψη της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να θεσπίζουν τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τα οχήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχεία α΄ έως η΄, στο μέτρο που οι απαιτήσεις αυτές σέβονται το κοινοτικό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων του άρθρου 28 ΕΚ και άλλων διατάξεων που προστατεύουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, όπως ο κανονισμός (ΕΚ) 764/2008 [26] και η οδηγία 98/34/ΕΚ [27].

81. Πράγματι, οι περιορισμοί των εννόμων συνεπειών μιας οδηγίας μπορούν να λάβουν τη μορφή εξαιρέσεως ή παρεκκλίσεως. Στην περίπτωση αυτή δεν εφαρμόζεται ένας κανόνας που θεσπίζεται με την οδηγία σε συγκεκριμένη περίπτωση, μολονότι αυτή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανόνα.

82. Στην προκειμένη περίπτωση θεωρώ, όπως και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο δ΄, της οδηγίας 2002/24 δεν αποτελεί εξαίρεση από τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας.

26 — Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τη θέσπιση διαδικασιών σχετικά με την εφαρμογή ορισμένων εθνικών τεχνικών κανόνων στα προϊόντα που κυκλοφορούν νομίμως στην αγορά άλλου κράτους μέλους και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 3052/95/ΕΚ (ΕΕ L 218, σ. 21).

27 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών (ΕΕ L 204, σ. 37).

83. Πράγματι, το άρθρο αυτό δεν προβλέπει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να απαλλάσσουν τα οχήματα των αγώνων και τα οχήματα εκτός οδού από την τήρηση των απαιτήσεων που περιέχει η οδηγία. Ο αποκλεισμός από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αφήνει στα κράτη μέλη την αρμοδιότητα να νομοθετούν στον εν λόγω τομέα, τηρώντας, όπως είναι αυτονόητο, τους κανόνες της Συνθήκης.

84. Η οδηγία 2002/24 αποσκοπεί στη θέσπιση διαδικασίας εγκρίσεως τύπου για τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα και τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις που θέσπισαν ειδικές οδηγίες. Η έννομη συνέπεια αυτής της διαδικασίας είναι η ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων αυτών, που στηρίζεται στην υποχρέωση αμοιβαίας αναγνωρίσεως της πιστότητας των τεχνικών απαιτήσεων που έχουν πλήρως εναρμονιστεί. Όπως προκύπτει από το άρθρο 15, παράγραφος 1, της οδηγίας 2002/24, μόνον τα οχήματα, οι χωριστές τεχνικές μονάδες ή τα κατασκευαστικά στοιχεία που είναι σύμφωνα προς την εν λόγω οδηγία απολαύουν του συστήματος που αυτή καθιερώνει.

85. Επισημαίνω, εντούτοις, ότι στην προκειμένη περίπτωση η προβληματική της ενισχύσεως των μοτοποδηλάτων παραμένει στο επίκεντρο της εκκρεμούς ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου υποθέσεως.

86. Όπως εξήγησα προηγουμένως σχετικά με την αποτροπή των επεμβάσεων στα μοτοποδήλατα, οι διατάξεις της οδηγίας 2002/24 πρέπει να ερμηνευτούν σε συνδυασμό με το κεφάλαιο 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24.

87. Κατά συνέπεια, εφόσον τα οχήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία εμπίπτουν στην οδηγία 2002/24, εφαρμόζονται οι διατάξεις σχετικά με τα μέτρα κατά των επεμβάσεων που περιέχονται στην οδηγία 97/24. Αυτό όμως δεν συμβαίνει, κατ' αρχήν, στην περίπτωση των οχημάτων που προορίζονται για αγώνες.

88. Πρέπει, συναφώς, να υπογραμμιστεί ότι μια επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 προϋποθέτει τη διεύρυνση της εφαρμογής της διαδικασίας εγκρίσεως τύπου. Το ζήτημα της επεκτάσεως των μέτρων που αποσκοπούν στην αποτροπή των επεμβάσεων στα οχήματα, που φαίνεται να απασχολεί κατά κύριο λόγο το αιτούν δικαστήριο, αποτελεί διαφορετική προβληματική.

89. Εντούτοις, εφόσον πρόκειται να καταστεί εφαρμοστέα η διαδικασία εγκρίσεως τύπου στα οχήματα που προορίζονται για αγώνες, επί ή εκτός οδού, θεωρώ ότι το κράτος μέλος δικαιούται να ενεργήσει με τον τρόπο αυτόν, υπό την επιφύλαξη ότι είναι σε θέση να τηρήσει τον σκοπό της οδηγίας 2002/24.

90. Όπως προκύπτει από το άρθρο 2, σημείο 7, της οδηγίας 2002/24, η διαδικασία εγκρίσεως τύπου αποτελεί ενέργεια με την οποία ένα κράτος μέλος πιστοποιεί ότι ένας

τύπος οχήματος, συστήματος, χωριστής τεχνικής μονάδας ή κατασκευαστικού στοιχείου πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας ή των ειδικών οδηγιών και τους ελέγχους της ορθότητας των στοιχείων του κατασκευαστή, όπως προβλέπεται στον εξαντλητικό κατάλογο του παραρτήματος Ι της εν λόγω οδηγίας [28].

91. Εξάλλου, από το άρθρο 6 της ίδιας οδηγίας προκύπτει ότι η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους αποστέλλει στις αρχές των άλλων κρατών μελών αντίγραφο του πιστοποιητικού εγκρίσεως τύπου με τα παραρτήματά του για κάθε τύπο οχήματος για το οποίο χορηγεί ή αρνείται να χορηγήσει έγκριση τύπου. Επιπλέον, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 6, της οδηγίας αυτής, όταν ένα κράτος μέλος αρνείται, για λόγους που αναφέρονται σε σοβαρούς κινδύνους για την οδική ασφάλεια, να χορηγήσει έγκριση τύπου σε ένα όχημα, σύστημα, χωριστή τεχνική μονάδα ή κατασκευαστικό στοιχείο, ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

92. Λαμβανομένου υπόψη του κινδύνου συγχύσεως και ανασφάλειας δικαίου που συνεπάγεται η εφαρμογή της διαδικασίας αυτής στα οχήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, θεωρώ ότι το οικείο κράτος μέλος πρέπει να αναφέρει κατά τρόπο μονοσήμαντο, όσον αφορά το πιστοποιητικό, ότι δεν πρόκειται για την έγκριση τύπου που προβλέπει η εν λόγω οδηγία και ότι το πιστοποιητικό δεν παράγει τις έννομες συνέπειες που προβλέπει η οδηγία 2002/24. Θα ήθελα να υπενθυμίσω, συναφώς, ότι οι διατάξεις του άρθρου 15, παράγραφος 3, της εν λόγω οδηγίας επιβάλλουν στα κράτη μέλη να αποφεύγουν κάθε σύγχυση που μπορεί να προκληθεί από τις ατομικές εξαιρέσεις που προβλέπει το άρθρο αυτό. Η ίδια αρχή πρέπει να εφαρμοστεί στη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της εγκρίσεως τύπου.

93. Πράγματι, όταν τα μέτρα που έλαβε το κράτος μέλος καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, το κράτος μέλος βρίσκεται σε ένα σύστημα αλληλεξαρτήσεως που στηρίζεται, αφενός, στην εμπιστοσύνη και στη συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων εθνικών αρχών και, αφετέρου, στις τεχνικές εξειδικεύσεις των ειδικών οδηγιών [29].

28 — Σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 2002/24, κάθε κράτος μέλος χορηγεί έγκριση τύπου για όλους τους τύπους οχήματος ή έγκριση τύπου χωριστών τεχνικών μονάδων ή κατασκευαστικών στοιχείων, εφόσον πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις. Αφενός, ο τύπος οχήματος πρέπει να πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις των ειδικών οδηγιών και να ανταποκρίνεται στα στοιχεία που παρέχει ο κατασκευαστής, τα οποία προβλέπονται στον εξαντλητικό κατάλογο που περιέχεται στο παράρτημα Ι της εν λόγω οδηγίας. Αφετέρου, το σύστημα (φρένα, εξοπλισμός ελέγχου εκπομπών κ.λπ.), η χωριστή τεχνική μονάδα (μια διάταξη όπως ο σιγαστήρας του συστήματος εξάτμισης) ή το κατασκευαστικό στοιχείο (διάταξη, όπως ένας προβολέας) πρέπει να πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις της σχετικής ειδικής οδηγίας που ανταποκρίνονται στα στοιχεία που παρέχει ο κατασκευαστής, τα οποία προβλέπονται στον εξαντλητικό κατάλογο που περιέχεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2002/24.

29 — Βλ., συναφώς, σχετικά με την οδηγία 98/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την προσέγγιση της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τις μηχανές (ΕΕ L 207, σ. 1), απόφαση της 17ης Απριλίου 2007, C-470/03, AGM-COS.MET (Συλλογή 2007, σ. I-2749, σκέψεις 61 έως 64). Όσον αφορά, εξάλλου, τη σήμανση «Ε», αυτή υποδηλώνει ότι ένα προϊόν εγκρίθηκε για να κυκλοφορεί στις ανοιχτές για την κυκλοφορία οδούς. Η σήμανση αυτή συνοδεύεται από έναν αριθμό που υποδηλώνει το κράτος που χορήγησε την έγκριση στο προϊόν. Η λήψη της εγκρίσεως συνδέεται γενικώς με έναν ειδικό για το εν λόγω προϊόν ευρωπαϊκό κανόνα.

94. Έτσι η εφαρμογή, εκ μέρους κράτους μέλους, της διαδικασίας της εγκρίσεως τύπου σε έναν τύπο οχήματος που εξαιρείται του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24 μού φαίνεται νοητή, από νομική άποψη, μόνον υπό την προϋπόθεση της τηρήσεως της υποχρεώσεως διαφάνειας που ενυπάρχει τόσο στη διαδικασία εγκρίσεως τύπου όσο και στη γενική αρχή της ασφαλείας δικαίου. Το κράτος μέλος μπορεί, συνεπώς, να εφαρμόσει την εν λόγω οδηγία στις καταστάσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ως εθνικό κανόνα, υπό την επιφύλαξη ότι δεν θα δώσει την εντύπωση ότι οι έννομες συνέπειες του εν λόγω εθνικού κανόνα επεκτείνονται στο επίπεδο της Ενώσεως.

95. Τέλος, τίποτα δεν εμποδίζει κράτος μέλος να εμπνευστεί από τους κανόνες που θεσπίζονται με την οδηγία 2002/24 για να ρυθμίσει την κατάσταση των οχημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων που εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, τηρώντας τους κανόνες της Συνθήκης.

VI — Ανάλυση του περιεχομένου της εθνικής νομοθεσίας υπό το πρίσμα του δικαίου της Ένωσης

96. Το Δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη τον σκοπό του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων, απηύθυνε στη Βελγική Κυβέρνηση και στην Επιτροπή το ακόλουθο ερώτημα:

«Αποτελεί το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου της 21ης Ιουνίου 1985 μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο των διατάξεων του κεφαλαίου 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24 που φέρει τον τίτλο "Μέτρα κατά των αθέμιτων επεμβάσεων στα δίκυκλα μοτοποδήλατα και τις μοτοσικλέτες", όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, και σε ποιο μέτρο;»

97. Στην απάντησή της, η Βελγική Κυβέρνηση επεσήμανε ότι οι διατάξεις του κεφαλαίου 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24 ενσωματώθηκαν στο βασιλικό διάταγμα της 8ης Νοεμβρίου 1998 [30]. Αντιθέτως, το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων τέθηκε σε ισχύ προγενέστερα, και συγκεκριμένα την 1η Ιουλίου 1995. Εντούτοις, δεδομένου ότι η έκταση εφαρμογής του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων είναι πολύ ευρύτερη, το άρθρο 1, παράγραφος 5, διατηρήθηκε σε ισχύ.

98. Κατά την άποψη της Επιτροπής, το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων δεν μπορεί να θεωρηθεί μεταφορά της οδηγίας 97/24 στο εσωτερικό δίκαιο.

30 — Διάταγμα περί τροποποιήσεως του βασιλικού διατάγματος της 4ης Αυγούστου 1996 για την εκτέλεση των οδηγιών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με την έγκριση τύπου των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, των κατασκευαστικών τους στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων, καθώς και των εξαρτημάτων ασφαλείας τους.

99. Όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της οδηγίας 2002/24 και της νομοθεσίας την οποία αφορά η κύρια δίκη, η Βελγική Κυβέρνηση, αναφερόμενη στο άρθρο 15 της οδηγίας 2002/24, υποστηρίζει ότι η απαγόρευση που θεσπίζει το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων καθιερώθηκε για την εξασφάλιση της καλύτερης προστασίας των χρηστών. Προτείνει στο Δικαστήριο να αποφανθεί ότι το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις της οδηγίας 2002/24.

100. Κατά την ίδια κυβέρνηση, τα οχήματα που, μετά την κατασκευή τους, εξοπλίζονται από τον πωλητή, τον αγοραστή ή τον χρήστη με κατασκευαστικά στοιχεία που αποσκοπούν να αυξήσουν την ισχύ του κινητήρα και/ή την ταχύτητα συχνά δεν είναι (ή δεν είναι πλέον) προσαρμοσμένα στις επελθούσες μετατροπές, με αποτέλεσμα να αποτελούν εν δυνάμει κίνδυνο για τον χρήστη.

101. Ως προς το ζήτημα αυτό, επισημαίνω, πρώτον, ότι το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων απαγορεύει την κατασκευή, την εισαγωγή, την κατοχή και την πώληση όλων των εξοπλισμών που καθιστούν δυνατή την αύξηση της ισχύος και/ή της ταχύτητας των μοτοποδηλάτων καθώς και την παροχή υπηρεσιών ή οδηγιών για την τοποθέτηση αυτών των εξοπλισμών.

102. Προφανώς, σκοπός του άρθρου 1, παράγραφος 5, του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων είναι η απαγόρευση της μεταβολής της φύσεως των μοτοποδηλάτων μέσω της απαγορεύσεως της εμπορίας και της χρήσεως εξαρτημάτων που χρησιμεύουν για τον σκοπό αυτόν [31]. Υπό το πρίσμα αυτό, ο σκοπός που επιδιώκει η νομοθεσία αυτή συμπίπτει με το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24.

103. Πράγματι, ως μοτοποδήλατο, κατά την έννοια της οδηγίας 2002/24, θεωρείται μόνον το όχημα που πληροί τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, της εν λόγω οδηγίας.

104. Όπως η οδηγία 2002/24, που χρησιμοποιεί, κατά την άποψή μου, τον βιομηχανικό σκοπό για να καθορίσει τον «προορισμό» ενός οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, η βελγική νομοθεσία φαίνεται να ακολουθεί το ίδιο πνεύμα, απαγορεύοντας κάθε εξοπλισμό, στο μέτρο που «έχει ως αντικείμενο» [32] την αύξηση της ισχύος ή της ταχύτητας των μοτοποδηλάτων.

105. Εντούτοις, παρατηρώ επίσης ότι ο νόμος περί των τεχνικών προϋποθέσεων διέπει μια προβληματική ευρύτερη από αυτή που καλύπτει η οδηγία 2002/24. Πράγματι, η δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας αυτής περιορίζεται από την απαίτηση τα οχήματα να «προορίζονται για οδική κυκλοφορία». Σύμφωνα όμως με τα στοιχεία τόσο του αιτούντος δικαστηρίου όσο και της Βελγικής Κυβερνήσεως, ο νόμος περί των τεχνικών

31 — Η πτυχή που αφορά ενδεχόμενη απαγόρευση αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών ή οδηγιών που αφορούν την ενίσχυση μου φαίνεται ότι δεν καλύπτεται από την προδικαστική παραπομπή.

32 — Και όχι «ως αποτέλεσμα».

προϋποθέσεων διέπει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν όλα τα οχήματα χερσαίας μεταφοράς και η έννοια αυτή είναι πολύ ευρύτερη από την έννοια της οδικής μεταφοράς.

106. Δεύτερον, όσον αφορά την αποτροπή των επεμβάσεων στα μοτοποδήλατα, επισημαίνω ότι η Βελγική Κυβέρνηση εκθέτει ότι τα μέτρα που προβλέπει το κεφάλαιο 7 που προσαρτάται στην οδηγία είναι διπλά. Αυτό το κεφάλαιο 7, αφενός, περιλαμβάνει γενικές προδιαγραφές σχετικά με την εναλλαξιμότητα μη ταυτόσημων τεμαχίων μεταξύ εγκεκριμένων οχημάτων (σημεία 2.1 έως 2.4) και, αφετέρου, επιβάλλει ειδικές προδιαγραφές στους κατασκευαστές οχημάτων για να εμποδιστούν επεμβάσεις στην ανώτατη ταχύτητα των οχημάτων αυτών, θεσπίζοντας σειρά προδιαγραφών κατασκευής (σημεία 3.1 έως 3.10).

107. Η οδηγία 97/24 δεν προβλέπει όμως μέτρα σχετικά με την εγκατάσταση τεμαχίων που αποσκοπούν στην αύξηση της ισχύος του κινητήρα ή της ταχύτητας και δεν προέρχονται από τον αρχικό κατασκευαστή, σε αντίθεση με τον σκοπό που φαίνεται να επιδιώκει ο νόμος περί των τεχνικών προϋποθέσεων. Εξάλλου, κατά την άποψη της Βελγικής Κυβερνήσεως, η οδηγία 97/24 καλύπτει εν μέρει τις ίδιες ανάγκες με το άρθρο 1, παράγραφος 5, του εν λόγω νόμου.

108. Μολονότι η μεταφορά της οδηγίας 97/24 στο εσωτερικό δίκαιο έλαβε χώρα μετά τη θέσπιση του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων, θεωρώ ότι το άρθρο 1, παράγραφος 5, του νόμου αυτού φαίνεται να πληροί τον σκοπό που επιδιώκει το κεφάλαιο 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24 που αφορά τα μέτρα για τον περιορισμό των επεμβάσεων στα μοτοποδήλατα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24.

109. Από αυτό συνάγεται ότι, στο μέτρο που τα αντίστοιχα πεδία εφαρμογής του νόμου περί των τεχνικών προϋποθέσεων και του κεφαλαίου 7 που προσαρτάται στην οδηγία 97/24 συμπίπτουν μεταξύ τους και αφορούν τα οχήματα που εμπίπτουν στην οδηγία 2002/24, όπως τα μοτοποδήλατα, οι προαναφερθείσες οδηγίες δεν αντιτίθενται στην εν λόγω νομοθεσία.

110. Έτσι, η απαγόρευση της εμπορίας εξοπλισμών που «έχουν ως αντικείμενο» την αύξηση της ισχύος ή της ταχύτητας των μοτοποδηλάτων, η οποία κείται εντός των ορίων που καθορίζονται στο κεφάλαιο 7 του παραρτήματος της οδηγίας 97/24, δηλαδή μια απαγόρευση περιορισμένη στις επεμβάσεις που τροποποιούν σημαντικά τις επιδόσεις του οχήματος και τις ρυπογόνες και ηχητικές εκπομπές, είναι σύμφωνη προς την οδηγία αυτή. Θα προσέθετα ότι ο εν λόγω νόμος δεν απαιτεί οι μετατροπές να γίνονται στα οχήματα που απολαύουν της τεχνικής εναρμονίσεως της Ενώσεως. Αντιθέτως, απαγορεύει επεμβάσεις που αποσκοπούν στη μετατροπή της κατασκευής ενός οχήματος, όπως αυτό σχεδιάστηκε από τον κατασκευαστή. Ο εν λόγω νόμος είναι, συνεπώς, σύμφωνος προς την απαίτηση που θεσπίζει το άρθρο 15, παράγραφος 4, της οδηγίας 2002/24, σύμφωνα

με την οποία οι όροι χρήσεως που επιβάλλουν τα κράτη μέλη δεν μπορούν να συνεπάγονται τροποποίηση των οχημάτων.

111. Εντούτοις, στο μέτρο που η απαγόρευση που επιβάλλει ο νόμος περί των τεχνικών προϋποθέσεων εκφεύγει, σε μεγάλο βαθμό, του πεδίου εφαρμογής των οδηγιών 2002/24 και 97/24, πρέπει να παρασχεθούν στο εθνικό δικαστήριο κάποια στοιχεία υπό το πρίσμα των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ (ήδη άρθρων 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ), θίγοντας συγχρόνως την προβληματική των οχημάτων που προορίζονται για αγώνες.

112. Πράγματι, όπως υποστήριξε η Επιτροπή, οι εν λόγω οδηγίες δεν προβαίνουν σε πλήρη εναρμόνιση στον τομέα των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων, εφόσον δεν εφαρμόζονται στο σύνολο των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων και, ιδίως, δεν εφαρμόζονται στα οχήματα που προορίζονται για αγώνες.

113. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 234 ΕΚ, που στηρίζεται σε σαφή διάκριση των λειτουργιών μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, κάθε εκτίμηση των επίδικων περιστατικών εμπίπτει στη δικαιοδοσία του εθνικού δικαστηρίου. Ωστόσο, για να του δώσει μια χρήσιμη απάντηση, το Δικαστήριο μπορεί, σε πνεύμα συνεργασίας με το εθνικό δικαστήριο, να του παράσχει όλα τα στοιχεία που κρίνει αναγκαία [33].

114. Όπως έχω ήδη επισημάνει, τα κράτη μέλη διαθέτουν, με την επιφύλαξη της τηρήσεως των διατάξεων της Συνθήκης, ευρύ περιθώριο διακριτικής ευχέρειας όσον αφορά τη θέσπιση ρυθμίσεων σχετικά με τα οχήματα που προορίζονται για αγώνες, τα οποία ρητώς εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2002/24.

115. Επιπλέον, θεωρώ ότι το δίκαιο της Ενώσεως αφήνει στα κράτη μέλη ευρύ περιθώριο διακριτικής ευχέρειας για να καθορίσουν αν επιτρέπουν ή όχι και, ενδεχομένως, υπό ποιους όρους επιτρέπουν τη διοργάνωση αγώνων μοτοποδηλάτων και/ή μοτοσικλετών. Είναι προφανές ότι ακόμα και οι τέλεια διοργανωμένοι αγώνες οχημάτων με κινητήρα θέτουν σε σοβαρό κίνδυνο τη ζωή και την υγεία των συμμετεχόντων, ιδίως σε σύγκριση με κάθε άλλο σπορ.

116. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υπογραμμίζει, από την πλευρά της, ότι εφόσον τα οχήματα που προορίζονται για αγώνες ή τα οχήματα εκτός οδού δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24, η εν λόγω οδηγία δεν επιβάλλει στα κράτη μέλη να θεσπίσουν οποιαδήποτε σχετική νομοθετική ρύθμιση.

33 — Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 15ης Απριλίου 2010, C-433/05, Sandström (Συλλογή 2010, σ. I-2885, σκέψη 35).

117. Κατά την άποψη της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να θεσπίζουν τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τα οχήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχεία α΄ έως η΄, της οδηγίας 2002/24, στο μέτρο που οι απαιτήσεις αυτές σέβονται το δίκαιο της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένου ιδίως του άρθρου 28 ΕΚ.

118. Στην προκειμένη περίπτωση, από τη δικογραφία προκύπτει, κατ' αρχάς, ότι η επίμαχη απαγόρευση συνιστά μέτρο το οποίο ισχύει αδιακρίτως για τα εγχώρια και για τα εισαγόμενα από άλλα κράτη μέλη προϊόντα.

119. Εξάλλου, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η εν λόγω εθνική ρύθμιση, απαγορεύοντας κατά τρόπο γενικό και απόλυτο, στο σύνολο του βελγικού εδάφους, την κατασκευή, την εισαγωγή, την κατοχή, την προσφορά προς πώληση, την πώληση και τη διανομή εξοπλισμών για την αύξηση της ισχύος του κινητήρα και/ή της ταχύτητας μοτοποδηλάτων, μπορεί να εμποδίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

120. Μια τέτοια απαγόρευση θα μπορούσε, εντούτοις, να δικαιολογηθεί υπό το πρίσμα του άρθρου 30 ΕΚ ή λόγω επιτακτικής ανάγκης, κατά την έννοια της νομολογίας, υπό την επιφύλαξη ότι η εν λόγω ρύθμιση είναι κατάλληλη για να διασφαλισθεί η υλοποίηση του επιδιωκόμενου σκοπού και δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού μέτρο [34].

121. Κατά την άποψή μου, η ενίσχυση των μοτοποδηλάτων είναι ένα φαινόμενο που το παράγωγο δίκαιο της Ενώσεως θεωρεί ασυμβίβαστο προς την οδική ασφάλεια, την προστασία των χρηστών και την προστασία του περιβάλλοντος. Από την εν λόγω εθνική ρύθμιση προκύπτει ότι ο εξοπλισμός που χρησιμεύει για την ενίσχυση των μοτοποδηλάτων που προορίζονται για οδική κυκλοφορία δεν είναι δυνατόν να απολαύει της ελεύθερης κυκλοφορίας στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τη διάθεση στην αγορά, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση kits ενισχύσεως των μοτοποδηλάτων που προορίζονται για αγώνες, εάν τα kits αυτά είναι τεχνικώς εναλλάξιμα με αυτά που προορίζονται για την οδική κυκλοφορία.

122. Στην περίπτωση που τα kits ενισχύσεως δεν θα πληρούσαν την προαναφερθείσα προϋπόθεση εναλλαξιμότητας και εάν οι εν λόγω εθνικοί κανόνες είχαν ως αποτέλεσμα να εμποδίζουν τους χρήστες κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων να χρησιμοποιούν τα στοιχεία ή τις μονάδες αυτές κατά τρόπο σύμφωνο προς τον προορισμό τους, ή να περιορίζουν σημαντικά τη χρήση τους, πράγμα που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, οι κανόνες αυτοί θα είχαν ως συνέπεια την παρεμπόδιση της προσβάσεως των προϊόντων αυτών στην εν λόγω εθνική αγορά και, συνεπώς, θα αποτελούσαν, υπό την επιφύλαξη της δικαιολογήσεώς τους δυνάμει του άρθρου 30 ΕΚ ή επιτακτικών αναγκών γενικού συμφέροντος,

34 — Βλ. απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 2009, C-110/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2009, σ. I-519, σκέψη 59).

μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών που απαγορεύεται από το άρθρο 28 ΕΚ.

123. Υπενθυμίζω, συναφώς, ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, όσον αφορά τα οχήματα με κινητήρα ή τα κατασκευαστικά τους στοιχεία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν υλοποιήθηκε με άμεση εφαρμογή των άρθρων της Συνθήκης, αλλά έπειτα από μακρά διαδικασία εναρμονίσεως της τεχνικής νομοθεσίας, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης προστασίας της ζωής και της υγείας των χρηστών τέτοιου είδους προϊόντων, καθώς και της οδικής ασφάλειας και του περιβάλλοντος. Επομένως, το ευρωπαϊκό οικοδόμημα στον τομέα αυτόν στηρίζεται στην παραδοχή ότι η παρεμπόδιση των ενδοκοινοτικών συναλλαγών δικαιολογείται δυνάμει του άρθρου 30 ΕΚ [35]. Κατά συνέπεια, μου φαίνεται ότι οι παράγοντες που δικαιολόγησαν την υιοθέτηση της παράγωγης ρύθμισης της Ενώσεως στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα δικαιολογούν μια γενική απαγόρευση, όπως αυτή που προβλέπεται από τον νόμο περί των τεχνικών προϋποθέσεων, ακόμη και αν θα εφαρμοζόταν σε ένα kit ενισχύσεως μοτοποδηλάτων που κατά δήλωση προορίζονται για αγώνες.

VII — Πρόταση

124. Προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde ως εξής:

«1) Τα κράτη μέλη μπορούν, τηρουμένων των κανόνων της Συνθήκης ΕΚ, να εφαρμόσουν την οδηγία 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων

35 — Βλ. δεύτερη και τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/61 που έχει πλέον καταργηθεί.

οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ή εθνικούς κανόνες με ανάλογο περιεχόμενο για να ρυθμίσουν την περίπτωση οχημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, όσον αφορά τόσο τη διαδικασία εγκρίσεως τύπου οχήματος όσο και τις τεχνικές προδιαγραφές που εφαρμόζονται στα οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορούν εκτός της οδού και σε αυτά που προορίζονται για αγώνες επί ή εκτός οδού, με την επιφύλαξη της τηρήσεως της υποχρεώσεως διαφάνειας που ενυπάρχει τόσο στη διαδικασία εγκρίσεως τύπου όσο και στη γενική αρχή της ασφαλείας δικαίου.

2) Στο μέτρο που εθνικός νόμος, όπως αυτός τον οποίο αφορά η διαφορά της κύριας δίκης, υπερβαίνει το επίπεδο των μέτρων καταπολέμησης των επεμβάσεων στα μοτοποδήλατα που προβλέπει η οδηγία 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα, ο νόμος αυτός εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ. Δημιουργεί περιορισμό που δικαιολογείται υπό το πρίσμα των άρθρων αυτών, ακόμη και αν εφαρμόζεται σε εξοπλισμούς που έχουν ως αντικείμενο την αύξηση της ισχύος του κινητήρα και/ή της ταχύτητας των μοτοποδηλάτων που προορίζονται για αγώνες επί ή εκτός οδού.»