JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
NIILO JÄÄSKINEN
16 päivänä syyskuuta 2010[1]

1. Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Dendermonden alioikeus, Belgia) pyytää ennakkoratkaisukysymyksellään[2] tulkintaa kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta 18.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/24/EY[3] 1 artiklan 1 kohdan d alakohdasta.

2. Erityisesti se pyytää unionin tuomioistuimelta ratkaisua kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen virityksen estävistä kansallisista toimenpiteistä. Asiassa kyseessä olevassa kansallisessa lainsäädännössä nimittäin kielletään erityisesti sellaisten varusteiden, joilla on tarkoitus lisätä mopojen moottoritehoa ja/tai nopeutta, pitäminen kaupan ja käyttö. Unionin tuomioistuinta pyydetään siis tutkimaan, voiko varuste, joka on tarkoitettu mopon virittämiseen niin, että unionin lainsäädännössä tarkoitetut tekniset erittelyt ylittyvät, nauttia unionin oikeudessa taatusta tavaroiden vapaasta liikkuvuudesta, ja jos voi, niin missä määrin.

3. On huomattava, että tässä ratkaisuehdotuksessa direktiivissä 2002/24 tarkoitettu mopon määritelmä on unionin oikeuden itsenäinen ja yksiselitteinen käsite. Johdetun oikeuden mukaan kaikki ajoneuvot, jotka esitetään mopoina, mutta jotka eivät ole tämän määritelmän mukaisia, ovat siis muita ajoneuvoja kuin mopoja.

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

A *Unionin oikeus*

4. Direktiivillä 2002/24 kumottiin kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30.6.1992 annettu direktiivi 92/61/ETY.[4]

1 – Alkuperäinen kieli: ranska.

2 – Siltä osin kuin pääasian oikeusriita koskee vuonna 1985 annetun kansallisen lain soveltamista, viittauksissa EY:n perustamissopimuksen määräyksiin noudatetaan numerointia, jota sovellettiin ennen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen voimaantuloa.

3 – EYVL L 124, s. 1.

4 – EYVL L 225, s. 72.

5. Direktiivin 2002/24 johdanto-osan kuudennen perustelukappaleen mukaan kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettelyn avulla kukin jäsenvaltio voi varmistaa, että kukin ajoneuvotyyppi on tarkastettu erityisdirektiiveissä säädetyin tavoin ja että sille on annettu tyyppihyväksyntätodistus.

6. Direktiivin 2002/24 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tätä direktiiviä sovelletaan kaksi- tai kolmipyöräisiin tieliikenteeseen tarkoitettuihin moottoriajoneuvoihin riippumatta siitä, ovatko ne paripyöräisiä, sekä näiden ajoneuvojen osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin.

Tätä direktiiviä ei sovelleta seuraaviin ajoneuvoihin:

– –

d) ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäviksi kilpailuissa tiellä tai maastossa;

– –

eikä näiden osiin tai erillisiin teknisiin yksiköihin, ellei niitä ole tarkoitettu asennettavaksi tässä direktiivissä tarkoitettuihin ajoneuvoihin.

– –”

7. Mainitun direktiivin 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Kunkin jäsenvaltion on annettava tyyppihyväksyntä kaikille ajoneuvotyypeille, järjestelmille, erillisille teknisille yksiköille ja osille, jos ne täyttävät seuraavat edellytykset:

– –

b) järjestelmä, erillinen tekninen yksikkö tai osa täyttää sovellettavan erityisdirektiivin tekniset vaatimukset ja vastaa valmistajan toimittamia liitteessä I olevan tyhjentävän luettelon mukaisia tietoja.

– –”

8. Tämän saman direktiivin III lukuun, jonka otsikkona on ”Vapaan liikkuvuuden edellytykset, siirtymäsäännökset, poikkeukset ja vaihtoehtoiset menettelyt”, sisältyvässä 15 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltiot eivät saa kieltää tämän direktiivin mukaisten uusien ajoneuvojen markkinoille saattamista, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä. Ainoastaan tämän direktiivin mukaisia ajoneuvoja saa esittää ensimmäisen kerran rekisteröitäväksi.

2. Jäsenvaltiot eivät saa kieltää tämän direktiivin mukaisten uusien erillisten teknisten

yksiköiden tai osien markkinoille saattamista, myyntiä tai käyttöä. Ainoastaan tämän direktiivin mukaisia erillisiä teknisiä yksiköitä tai osia saa saattaa markkinoille ja myydä jäsenvaltioissa ensimmäistä kertaa käytettäviksi.

3. Poiketen siitä, mitä 1 ja 2 kohdassa säädetään:

a) jäsenvaltiot voivat myöntää vapautuksen erityisdirektiivien yhdestä tai useammasta vaatimuksesta ajoneuvoille, erillisille teknisille yksiköille ja osille, jotka on tarkoitettu:

i) valmistettaviksi pieninä enintään 200 yksikköä vuodessa käsittävinä ajoneuvotyyppien, järjestelmien, osien tai erillisten teknisten yksiköiden sarjoina; tai

ii) asevoimien, järjestyksen ylläpidosta vastaavien viranomaisten, väestönsuojeluviranomaisten tai palokuntien käyttöön taikka käytettäväksi julkisissa töissä.

Muille jäsenvaltioille on ilmoitettava näistä vapautuksista yhden kuukauden kuluessa niiden myöntämisestä. Näiden jäsenvaltioiden on päätettävä kolmen kuukauden kuluessa, hyväksyvätkö ne tällaisen tyyppihyväksynnän alueellaan rekisteröitävien ajoneuvojen osalta. Tällaisessa tyyppihyväksyntätodistuksessa ei saa olla otsikkoa 'Ajoneuvotyypin EY-tyyppihyväksyntätodistus';

– –

4. Tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltion oikeuteen asettaa perustamissopimuksen mukaisesti vaatimuksia, joita ne pitävät tarpeellisina käyttäjien turvallisuuden varmistamiseksi heidän käyttäessään kyseisiä ajoneuvoja, edellyttäen ettei tämä aiheuta muutoksia ajoneuvoihin."

9. Direktiivin 2002/24 liitteessä II olevassa 2 osassa viitataan direktiivin soveltamisalaan kuuluvien järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tiettyjen teknisten ominaisuuksien osalta erityisdirektiiveihin, joissa vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka näiden järjestelmien, osien ja yksiköiden on täytettävä, jotta niihin voidaan soveltaa tyyppihyväksyntämenettelyä.

10. Kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tietyistä osista ja ominaisuuksista 17.6.1997 annetun Euroopan parlamentin ja

neuvoston direktiivin 97/24/EY johdantoosan kolmannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa: [5]

”näitä kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen osia ja ominaisuuksia koskevien yhdenmukaistettujen vaatimusten vahvistaminen on tarpeen kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetussa neuvoston direktiivissä 92/61/ETY – – tarkoitettujen, kutakin mainittujen ajoneuvojen tyyppiä koskevien tyyppihyväksynnän ja osien tyyppihyväksynnän täytäntöönpanemiseksi”.

11. Direktiivin 97/24 7 lukuun, jonka otsikkona on ”Kaksipyöräisten mopojen ja moottoripyörien virityksen estävät toimenpiteet”, sisältyvän liitteen 1 kohdassa on seuraavat määritelmät:

”1. Tässä luvussa tarkoitetaan:

1.1 ’kaksipyöräisten mopojen ja moottoripyörien virityksen estävillä toimenpiteillä’ kaikkia niitä teknisiä vaatimuksia ja eritelmiä, joiden tavoitteena on estää mahdollisimman tehokkaasti luvattomat muutokset, joilla voi olla vaikutusta turvallisuuteen erityisesti, koska ne lisäävät ajoneuvojen suorituskykyä, sekä ympäristöön;

– –

1.3.1 A-luokan ajoneuvot eli mopot;

– –

1.4 ’luvattomalla muutoksella’ muutosta, jota ei ole sallittu tämän luvun määräyksissä.”

12. Direktiivin 97/24 7 luvun 2 kohtaan sisältyy erityisesti tyyppihyväksyttyjen ajoneuvojen muiden kuin identtisten osien vaihdettavuutta koskevat yleisvaatimukset. Mainitun 7 luvun 2.1.1 kohdan b alakohdasta ilmenee, että ajoneuvoluokan suurinta rakenteellista nopeutta tai moottorin suurinta nettotehoa ei saa ylittää. Erityisesti direktiivin 92/61 liitteen I huomautuksessa tarkoitettujen pienitehoisten mopojen osalta suurin rakenteellinen nopeus on 25 km/h.

13. Direktiivin 97/24 7 luvun 3 kohdassa, jossa käsitellään A- ja B-luokan ajoneuvojen erityisvaatimuksia, säädetään seuraavaa:

”Tässä osassa annetut vaatimukset ovat velvoittavia ainoastaan, jos ne erikseen tai yhdistettyinä osoittautuvat tarpeellisiksi sellaisen

5 – EYVL L 226, s. 1.

virityksen estämiseksi, josta aiheutuu A-luokan ajoneuvon suurimman rakenteellisen nopeuden kasvaminen yli 5 km/h – –. Missään tapauksessa ajoneuvoluokan suurin rakenteellinen nopeus tai moottorin suurin nettoteho ei saa ylittyä."

B *Kansallinen oikeus*

14. Teknisiä vaatimuksia, jotka jokaisen maitse tapahtuvaan kuljetukseen käytettävän ajoneuvon, sen osien sekä turvallisuusvarusteiden on täytettävä, koskevan 21.6.1985 annetun lain (jäljempänä teknisiä vaatimuksia koskeva laki) [6] 1 §:n 5 momentissa säädetään seuraavaa:

"Varusteiden, joilla on tarkoitus lisätä mopon moottoritehoa ja/tai ajonopeutta, valmistaminen, tuonti, hallussapito myyntitarkoituksessa, kauppaaminen, myynti ja luovuttaminen vastikkeetta sekä avun tai neuvojen antaminen tällaisten varusteiden asentamiseen on kielletty."

6 – Moniteur Belge 13.8.1985, s. 11647.

II Tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymys

15. Lahousse on Lavichy BVBA -yhtiön liikkeenjohtaja (jäljempänä näihin molempiin viitataan yhteisnimityksellä vastaajat), ja yhtiön toimialana on "polkupyörämyymälä- ja korjaamotoiminnan harjoittaminen, mukaan luettuna kaikenlaisten polkupyörien ja mopojen sekä niiden tarvikkeiden ja vaihto-osien tuonti ja vienti, osto ja myynti, vuokraus, huolto ja korjaaminen, sekä uutena että käytettynä". Ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdystä päätöksestä ilmenee, että vastaajat ovat pitäneet hallussaan ja myyneet viritystarvikkeita ja sallineet mopojen virittämisen sekä antaneet sitä varten myös neuvontaa.

16. Tutkinnan, kotietsinnän ja todisteiden takavarikoinnin jälkeen Politierechtbank te Sint-Niklaas (Sint-Niklaasin tiettyjä rikosasioita ensimmäisenä oikeusasteena käsittelevä tuomioistuin) oli todennut vastaajien syyllistyneen teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentin rikkomiseen, koska ne olivat valmistaneet, tuoneet, pitäneet hallussaan myyntitarkoituksessa, kaupanneet, myyneet tai luovuttaneet vastikkeetta varusteita, joilla oli tarkoitus lisätä mopon moottoritehoa ja/tai nopeutta, sekä tarjonneet tähän liittyviä palveluja.

17. Vastaajat valittivat tästä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen.

18. Tämä tuomioistuin katsoi, että on mahdollista, että teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentin ja direktiivin 2002/24 välillä on ristiriita, ja päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko direktiiviä 2002/24 ja erityisesti sen 1 artiklan 1 kohdan [toisen alakohdan] d alakohtaa, jonka mukaan direktiiviä ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäviksi kilpailuissa tiellä tai maastossa, tulkittava siten, että siinä sallitaan jäsenvaltioiden laajentavan tämän direktiivin soveltamisalaa niin, että sitä sovelletaan kaikkeen maaliikenteeseen (eli kaksi- tai kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen käyttöön myös yleisen tien ulkopuolella ja yksityisalueella) ja ettei kilpailuissa tiellä (rallikilpailu) tai maastossa käytettäviksi tarkoitettujen ajoneuvojen osalta myönnetä poikkeusta?”

III Menettely unionin tuomioistuimessa

19. Ennakkoratkaisupyyntö kirjattiin saapuneeksi unionin tuomioistuimen kirjaamoon 22.4.2009.

20. Kirjallisia huomautuksiaan ovat esittäneet V. W. Lahousse, Belgian ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset sekä Euroopan komissio.

21. Unionin tuomioistuimen kirjaaja kehotti 17.5.2010 päivätyllä kirjeellään Belgian hallitusta ja komissiota vastaamaan direktiivin 97/24 7 lukua koskevaan kysymykseen. Edellä mainitut osapuolet esittivät vastauksensa 1.6.2010.

IV Yleinen arviointi

A *Alustavat huomautukset ennakkoratkaisukysymyksestä*

22. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa kysymyksellään selvittää, voiko jäsenvaltio laajentaa direktiivin 2002/24 soveltamisalaa niin, että sitä sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on nimenomaisesti jätetty sen soveltamisalan ulkopuolelle. Direktiivin 2002/24 soveltamisalan laajentaminen koskemaan ajoneuvoja, jotka on tarkoitettu käytettäviksi kilpailuissa tiellä tai maastossa, johtaisi nimittäin siihen, että pitäisi katsoa, että ne kuuluvat yhdenmukaistetun tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin.

23. Kansallinen tuomioistuin ei kuitenkaan täsmennä, onko pääasiassa kyseessä olevat varusteet tai ajoneuvot tarkoitettu kilpailuihin vai asiakaskunnalle, joka haluaa lisätä mopon moottoritehoa ja/tai nopeutta voidakseen käyttää mopoa tieliikenteessä. Tämä on

mielestäni kuitenkin yksittäistä tosiseikkaa koskeva kysymys, joka ei voi vaikuttaa ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottamiseen.

24. Lisäksi kansallinen tuomioistuin toteaa, että se pyytää unionin tuomioistuimelta ennakkoratkaisua saadakseen selvyyttä käsitteelle ”maitse tapahtuva kuljetus”. Tämä käsite on kuitenkin teknisiä vaatimuksia koskevaan Belgian lakiin sisältyvä käsite, jonka tulkinta ei kuulu unionin tuomioistuimelle. Pitää muistaa, että direktiivi 2002/24 on tarkoitettu sovellettavaksi ainoastaan ”tieliikenteeseen” tarkoitettuihin ajoneuvoihin sekä näiden ajoneuvojen osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin.

25. Siksi on syytä tutkia, kuuluuko pääasiassa kyseessä olevan lainsäädännön kaltainen lainsäädäntö direktiivin 2002/24 soveltamisalaan, ja jos näin ei ole, mitä unionin oikeuden oikeussääntöjä jäsenvaltion on noudatettava.

26. Kun lisäksi otetaan huomioon Belgian hallituksen perustelut, joiden mukaan teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentti on annettu kyseisten ajoneuvojen nopeuden ja/tai moottoritehon lisääntymiseen liittyvien vaarojen johdosta käyttäjien paremman turvan varmistamiseksi, on myös viitattava direktiivin 97/24 7 lukuun, jossa säädetään muun muassa mopojen virityksen estämiseksi toteutettuihin toimenpiteisiin liittyvistä seikoista.

27. Unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetun asian ajallisen ulottuvuuden osalta ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevasta päätöksestä ilmenee, että moitittu toiminta tapahtui 1.1.2002–7.12.2005 nämä päivät mukaan lukien.

28. Siltä osin kuin tämä aikaväli edelsi direktiivin 2002/24 antamista, on selvää, että direktiivi 92/61 oli sovellettavissa pääasian tosiseikkoihin. Koska esillä olevassa asiassa hyödylliset käsitteet ovat säilyneet molemmissa direktiiveissä pääosin ennallaan, direktiivin 2002/24 osalta annettua tulkintaa voidaan mielestäni soveltaa soveltuvin osin direktiivin 92/61 tulkintaan.

B *Kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen alaa sääntelevät säännökset*

1. Direktiivin 2002/24 tavoitteet ja yhdenmukaistamisen aste

29. Sisämarkkinoiden toiminnan varmistamiseksi toteutettavien toimenpiteiden

yhteydessä joukolla direktiivejä säännellään niihin vaatimuksiin, jotka kaksi- tai kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen osien ja ominaisuuksien on täytettävä, liittyvää problematiikkaa. Tältä osin on annettu yksi puitedirektiivi [7] ja useita teknisiä direktiivejä. [8]

30. Kuten direktiivin 92/61 johdanto-osan kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, on niin, että koska ajoneuvon eri osiin ja ominaisuuksiin sovellettavat yhdenmukaiset tekniset vaatimukset oli koottu erityisdirektiiveihin, oli välttämätöntä ottaa käyttöön yhteisön tyyppihyväksyntämenettely jokaiselle ajoneuvotyypille edellä tarkoitettujen vaatimusten noudattamisen tarkastamiseksi ja jotta jokainen jäsenvaltio voi tunnustaa muissa jäsenvaltioissa tehdyt tarkastukset.

31. Direktiivillä 2002/24 pyritään yhdenmukaistamaan hyväksyntämenettely sen soveltamisalaan kuuluvien kaksi- tai kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyypin mukaan. Sitä sovelletaan myös erityisdirektiiveissä mainittujen teknisten vaatimusten mukaisiin osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin. Direktiivissä 2002/24 olevaan liitteeseen I sisältyy tyhjentävä luettelo ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevista vaatimuksista. Liitteessä I olevassa 19 kohdassa viitataan direktiiviin 97/24 mopojen ja moottoripyörien virityksen estävien toimenpiteiden osalta.

32. Direktiivin 2002/24 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettelyn tavoitteena on taata yhtenäismarkkinoiden moitteeton toiminta ottamalla käyttöön yhdenmukaiset vaatimukset, joita on noudatettava ajoneuvotyypin sekä sen osien ja ominaisuuksien hyväksymiseksi. [9]

33. Edellä mainitun menettelyn avulla kukin jäsenvaltio voi varmistaa, että kukin ajoneuvotyyppi on tarkastettu erityisdirektiiveissä säädetyin tavoin ja että sille on annettu tyyppihyväksyntätodistus. Tämän menettelyn avulla myös valmistajat voivat laatia vaatimustenmukaisuustodistuksen kaikille hyväksytyn tyypin mukaisille ajoneuvoille. Kun ajoneuvolla on tällainen todistus, se voidaan saattaa markkinoille, myydä ja rekisteröidä käytettäväksi unionin koko alueella.

34. Sen johdosta, että yhdenmukaistettu tyyppihyväksyntä on otettu käyttöön Euroopan unionissa, kansalainen voi ostaa uuden ajoneuvon mistä tahansa jäsenvaltiosta ja tarvittaessa rekisteröidä sen ilman erillistä

7 – Direktiivi 92/61, joka on kumottu direktiivillä 2002/24.

8 – Vuoden 1992 ja vuoden 2009 välisenä aikana on annettu 37 direktiiviä, joilla säännellään kaksi-, kolmi- tai nelipyöräisiä ajoneuvoja. Ks. komission yritys- ja teollisuustoiminnan pääosaston verkkosivusto: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 – Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä annetun neuvoston direktiivin 92/61/ETY muuttamisesta, KOM(1999) 276 lopullinen (EYVL C 307E, s. 1).

hyväksyntää missä tahansa muussa jäsenvaltiossa. Ainoastaan unionin oikeuden vaatimusten mukaisia ajoneuvoja, osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä saa saattaa markkinoille ja myydä jäsenvaltioissa ensimmäistä kertaa käytettäviksi.

35. Tyyppihyväksynnästä seuraa, että jäsenvaltio ei saa kieltää direktiivin 2002/24 mukaisten ajoneuvojen ja osien markkinoille saattamista, käyttöönottoa eikä käyttöä. Näin ollen mainitussa direktiivissä tarkoitettuihin yksittäisiin ajoneuvoihin ei sovelleta tyyppihyväksyntämenettelyä. [10]

36. Direktiiviin 92/61, joka on sittemmin kumottu, sisältyi viittaus kyseisellä alalla suunnitellun yhdenmukaistamisen luonteeseen. Direktiivin 92/61 johdanto-osan viimeisen perustelukappaleen mukaan liikenneturvallisuus, ympäristönsuojelu ja kuluttajansuoja edellyttivät korkeatasoisia rakenne- ja valmistusvaatimuksia. Koska näiden vaatimusten tarkoituksena oli varmistaa markkinoiden yhtenäisyys, oli tukeuduttava täydelliseen yhdenmukaistamiseen.

37. Koska direktiivissä 2002/24 ei ole toistettu samankaltaista viittausta, on sallittua pohtia siinä säädetyn yhdenmukaistamisen laajuutta.

38. Tältä osin totean, että ehdotuksessa direktiivin 92/61 muuttamiseksi tuotiin esiin nimenomaisesti, että yhteisön tyyppihyväksyntämenettely kaksi- tai kolmipyöräisille moottoriajoneuvoille pohjautuu täydelliseen yhdenmukaistamiseen. [11] Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnosta ilmenee kuitenkin, että mainittu ehdotus on annettu direktiivin 92/61 ajantasaistamiseksi ja selkiyttämiseksi. [12]

39. Lisäksi totean, että ehdotusta on perusteltu muun muassa tarpeella selkiyttää vaatimuksia, jotka koskevat erityisesti kansallisten tyyppihyväksyntöjen voimassaoloaikoja, sekä tarpeella lisätä direktiiviin uusia vaatimuksia erityisesti tyyppihyväksyntätodistusten numeroinnista, sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevista poikkeuksista ja uusista tekniikoista,

10 – Direktiiviin 2002/24 ei tosin sisälly yksittäisen ajoneuvon käsitteen määritelmää. Mainitun direktiivin tavoitteen ja sen sisällön perusteella voidaan kuitenkin katsoa, että yksittäisen ajoneuvon käsitteellä tarkoitetaan muuta kuin tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvia ajoneuvoja eli erillisiä ajoneuvoja, joita ei niiden ominaisuuksien vuoksi voida ottaa mukaan direktiivissä säädettyyn hyväksyntäjärjestelmään.

11 – KOM(1999) 276 lopullinen.

12 – Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä annetun neuvoston direktiivin 92/61/ETY muuttamisesta” (EYVL C 368, 20.12.1999, s. 1).

kuten muiden moottoriajoneuvojen osalta on jo säädetty. [13]

40. Näin ollen on aiheellista katsoa, että direktiivillä 2002/24 pyritään sen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen osalta aina tyhjentävään yhdenmukaistamiseen. Sitä vastoin on kuitenkin selvää, että direktiivillä ei yhdenmukaisteta tyhjentävästi kaikkiin kaksi- tai kolmipyöräisiin ajoneuvoihin sovellettavaa oikeudellista järjestelmää, varsinkin kun otetaan huomioon, että tietyn tyyppiset ajoneuvot on jätetty sen soveltamisalan ulkopuolelle. [14]

41. Jos toisin sanoen ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö kuuluu direktiivin 2002/24 soveltamisalaan, sitä on tarkasteltava ainoastaan tämän direktiivin näkökulmasta. Näin on siksi, että silloin kun kysymys on alasta, jolla lainsäädäntö on yhdenmukaistettu Euroopan unionin tasolla, tätä alaa koskevia kansallisia toimenpiteitä on arvioitava suhteessa tämän yhdenmukaistamistoimenpiteen säännöksiin eikä suhteessa perustamissopimuksen määräyksiin. [15]

42. Sen sijaan sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on nimenomaisesti jätetty direktiivin 2002/24 soveltamisalan ulkopuolelle, kuten esimerkiksi kilpailuissa käytettäviksi tarkoitetut ajoneuvot tai ajoneuvot, joita ei ole tarkoitettu tieliikenteeseen, jäsenvaltiot voivat mielestäni varsin vapaasti antaa alaa koskevia säännöksiä.

2. Direktiivin 2002/24 soveltamisala

43. Direktiivin 2002/24 1 artiklan sanamuodon mukaan direktiiviä sovelletaan kaksi- tai kolmipyöräisiin tieliikenteeseen tarkoitettuihin moottoriajoneuvoihin riippumatta siitä, ovatko ne paripyöräisiä, sekä näiden ajoneuvojen osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin.

44. Direktiivin 2002/24 soveltamisalan ulkopuolelle on jätetty 1 artiklan 1 kohdan a–h alakohdassa luetellut ajoneuvot, joihin kuuluvat ajoneuvot, jotka on tarkoitettu käytettäviksi kilpailuissa tiellä tai maastossa. Direktiivin

13 – Ks. direktiivin 2002/24 johdanto-osan neljäs perustelukappale.

14 – Ks. direktiivin 2002/24 15 artiklan 4 kohta, josta ilmenee, että kyseisten ajoneuvojen käyttöä koskevia vaatimuksia ei ole yhdenmukaistettu.

15 – Ks. asia 227/82, van Bennekom, tuomio 30.11.1983 (Kok., s. 3883, 35 kohta); asia C-150/88, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711, tuomio 23.11.1989 (Kok., s. 3891, Kok. Ep. X, s. 263, 28 kohta); asia C-37/92, Vanacker ja Lesage, tuomio 12.10.1993 (Kok., s. I-4947, 9 kohta); asia C-324/99, DaimlerChrysler, tuomio 13.12.2001 (Kok., s. I-9897, 32 kohta); yhdistetyt asiat C-211/03, C-299/03 ja C-316/03–C-318/03, HLH Warenvertrieb ja Orthica, tuomio 9.6.2005 (Kok., s. I-5141, 58 ja 59 kohta) ja asia C-257/06, Roby Profumi, tuomio 24.1.2008 (Kok., s. I-189, 14 kohta).

2002/24 1 artiklan yleisestä määritelmästä ilmenee käänteisesti, että tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot, joita ei ole tarkoitettu tieliikenteeseen.

45. Niiden ajoneuvojen, joiden ei katsota kuuluvan direktiivin 2002/24 soveltamisalaan, osat tai erilliset tekniset yksiköt voidaan jakaa kahteen ryhmään.

46. Direktiiviä 2002/24 ei yhtäältä sovelleta osiin, jotka kuuluvat tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jääviin ajoneuvoihin. Toisaalta silloin kun direktiivin 2002/24 soveltamisalan ulkopuolelle jäävän ajoneuvon osa on tarkoitus asentaa ajoneuvoon, joka kuuluu tämän direktiivin soveltamisalaan, tämä osa tai erillinen tekninen yksikkö kuuluu direktiivin 2002/24 soveltamisalaan.

47. Nousee siis esiin kysymys siitä, miten tulkitaan käsitettä ”käyttötarkoitus”, toisin sanoen, voiko direktiivin 2002/24 sovellettavuus riippua siitä, mihin kyseistä osaa voidaan käyttää.

48. Tältä osin katson, että ajoneuvon tai ajoneuvon osan ”käyttötarkoituksen” käsitteellä tarkoitetaan tämän tavaran teollista tarkoitusta. Tällä jälkimmäisellä käsitteellä tarkoitan käyttöä, jota valmistaja on pitänyt ajoneuvon teknisessä suunnittelussa lähtökohtana, eli viitettä, jonka perusteella määräytyy esimerkiksi se, minkä teknisten standardien mukainen ajoneuvon pitää olla. Valmistaja on siis määritellyt tarkoituksen valmistusprosessin aikana. [16]

49. Päinvastainen tulkinta johtaisi ristiriitaiseen tilanteeseen, jolloin lainsäädännössä olisi otettava huomioon kaikki sellaiset mahdolliset ja hypoteettiset käyttötarkoitukset, joihin käyttäjä saattaisi käyttää ajoneuvon osaa tai jopa sellaisia teknisiä osia, joita valmistaja ei ole tarkoittanut ajoneuvoja varten mutta jotka ovat ominaisuuksiltaan sellaisia, että ne ovat vaihdettavissa niihin. [17]

50. Näin ollen direktiivin 2002/24 sovellettavuus ei voi riippua subjektiivisesta seikasta eli yhtäältä tarkoituksesta tai tarkoituksista, joihin jotakin osaa saatettaisiin käyttää, eikä toisaalta siitä, että jokin osa mahdollisesti teknisesti soveltuu asennettavaksi toiseen ajoneuvoon kuin mihin se on varsinaisesti tarkoitettu.

16 – Teknistä yhdenmukaistamista koskevan järjestelmän perusteella valmistajat voivat saada ajoneuvolle yhteisön tyyppihyväksynnän jäsenvaltiossa heti, kun ajoneuvo täyttää yhdenmukaistetut tekniset vaatimukset. Tämän jälkeen ne voivat myydä sitä koko Euroopan unionissa ilman lisätestejä tai -tarkastuksia. Rekisteröinti myönnetään jo pelkästään eurooppalaisen vaatimustenmukaisuustodistuksen esittämisen perusteella. Ks. http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 – Tällaisia voisivat olla esimerkiksi kaksitahtisten moottorien osat, joita voidaan käyttää pienissä koneissa, kuten puutarhakoneissa, tai veneissä.

51. Yksittäisten ajoneuvojen jättäminen direktiivin 2002/24 soveltamisalan ulkopuolelle on mielestäni erittäin merkittävää tässä oikeudenkäynnissä.

C *Ajoneuvojen virityksen estäviä toimenpiteitä koskeva lainsäädäntö*

52. Tältä osin on totean, että käsite ”muu ajoneuvo kuin mopo” kattaa tässä ratkaisuehdotuksessa yhtäältä sellaisen mopon, joka on aikaisemmin ollut direktiivin 2002/24 mukainen mutta jota on sittemmin viritetty, minkä vuoksi se ei enää ole mainitusta direktiivistä johtuvien vaatimusten mukainen, ja toisaalta kaksi- tai komipyöräisen ajoneuvon, joka esitetään mopona, mutta joka ei ole alkujaankaan ollut direktiivissä 2002/24 vahvistetun mopon määritelmän mukainen.

1. Alustavat huomautukset

53. Direktiivin 2002/24 1 artiklan 1 kohdan lopun perusteella voidaan katsoa, että kyseisen direktiivin tyyppihyväksyntää ja vapaata liikkuvuutta koskevat säännökset eivät kata viritettyä mopoa yhtäältä siksi, että se on muu ajoneuvo kuin mopo, ja toisaalta siksi, että on kyse yksittäisestä ajoneuvosta.

54. Kuten direktiivin 2002/24 1 artiklan lopusta ilmenee, jäsenvaltioiden, jotka myöntävät hyväksyntöjä yksittäisille ajoneuvoille, on kuitenkin hyväksyttävä osien ja erillisten teknisten yksikköjen tyyppihyväksynnät, jotka on myönnetty tämän direktiivin eikä asiaa koskevien kansallisten määräysten nojalla.

55. Direktiivin 97/24 voimaantulo teki mahdolliseksi tyyppihyväksyntämenettelyn täysimääräisen soveltamisen. Se on siis yksi direktiivillä 2002/24 perustetun tyyppihyväksyntämenettelyn erityisdirektiiveistä. [18]

56. Tältä osin on syytä korostaa, että direktiivin 2002/24 ja direktiivin 97/24 soveltamisalat ovat päällekkäisiä olematta samanlaisia.

57. Direktiivin 97/24 1 artiklassa nimittäin säädetään, että tätä direktiiviä sovelletaan mainitussa artiklassa lueteltuihin kaikkien direktiivin 92/61 1 artiklassa määriteltyjen ajoneuvotyyppien osiin. Tämä viimeksi mainittu

18 – Direktiivi 97/24 annettiin direktiivin 92/61 täytäntöön panemiseksi. Ks. direktiivin 2002/24 johdanto-osan kolmas perustelukappale.

artikla on toistettu lähes samanlaisena direktiivissä 2002/24, jossa kuitenkin lisätään yksi uusi ryhmä, joka jätetään soveltamisalan ulkopuolelle ja joka koskee yksittäisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää. [19]

2. Virityksen estämisen toimenpiteet johdetussa oikeudessa

58. Ajoneuvojen virityksen estämisen toimenpiteiden problematiikka liittyy kiinteästi mopoja ja moottoripyöriä koskevaan lainsäädäntöön.

59. Direktiivin 97/24 perusteluista ilmenee, että ehdotetuilla toimenpiteillä, joilla pyritään rajoittamaan mahdollisimman vähäisiksi käyttäjien mahdollisuudet virittää mopoja ja moottoripyöriä niiden suorituskyvyn kasvattamiseksi, vastataan kaikissa jäsenvaltioissa yhä selvemmin esiin tulleisiin vaatimuksiin, kun otetaan huomioon, että tämä liikenneturvallisuutta vaarantava ilmiö leviää jatkuvasti. Mopojen osalta on tärkeää saada niiden nuoret käyttäjät lopettamaan näiden ajoneuvojen moottoreiden omavaltainen muuntaminen niiden suorituskyvyn nostamiseksi sellaiseksi, että suorituskyky joissakin tapauksissa on liian suuri etenkin suhteessa näiden ajoneuvojen jarrujärjestelmään sekä niiden rengasvarustukseen ja valoja merkkivalolaitteisiin.

60. Direktiivin 97/24 johdanto-osan 11 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi, että jotkin rajoitukset tiettyjen kaksi- tai kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen virittämiselle perustuvat turvallisuutta tai ympäristöä koskeviin vaatimuksiin, ja sen välttämiseksi, että rajoitukset estäisivät ajoneuvon omistajan suorittamaa kunnossapitoa ja huoltoa, olisi tällaisten rajoitusten rajoituttava ainoastaan sellaiseen virittämiseen, joka muuttaa huomattavalla tavalla ajoneuvon suorituskykyä tai sen melupäästöjä taikka ilmaa pilaavien aineiden päästöjä.

61. Direktiivin 2002/24 1 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan mopot ovat kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h. Ne määritellään sylinteritilavuuden ja tehon mukaan, ja nämä muuttuvat suhteessa pyörien lukumäärään.

62. Mopon virittämisellä nostetaan sen suorituskykyä ja erityisesti sen moottorin tehoa. Jarrutuksen tekninen kapasiteetti ja mopon ohjattavuus eivät kuitenkaan ole tähän soveltuvia, mikä voi lisätä onnettomuusriskiä.

63. Kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen virityksen estämisen toimenpiteiden

19 – Ks. KOM(1999) 276 lopullinen.

problematiikkaa käsittelevät kertomukset osoittavat, että on kyse asiasta, johon vaikuttavat liikenneturvallisuuteen ja ympäristön suojeluun liittyvät sosiaaliset ja psykologiset tekijät. [20]

64. Direktiivin 97/24 7 luvussa säädetään toimenpiteistä, joilla on tarkoitus estää kaksipyöräisten mopojen ja moottoripyörien virittäminen. Mainitun luvun yleisvaatimukset koskevat pääasiassa ongelmaa, joka liittyy sellaisten osien, jotka eivät ole samanlaisia, vaihdettavuuteen tyyppihyväksyttyjen ajoneuvojen kesken. [21]

65. On korostettava, että direktiivin 97/24 7 luvussa suljetaan joka tapauksessa pois se, että asianomaisessa ajoneuvoluokassa suurin rakenteellinen nopeus tai moottorin suurin nettoteho voitaisiin ylittää. Tämä vahvistaa sen, että direktiiviä 2002/24 koskevaa edellä ehdotettua teollisen tarkoituksen mukaista lähestymistapaa on sovellettava myös tässä yhteydessä.

66. Lisäksi samasta 7 luvusta käy ilmi, että direktiivissä 97/24 tarkoitetut erityisvaatimukset ovat velvoittavia, jos ne erikseen tai yhdessä osoittautuvat tarpeellisiksi sellaisen virityksen estämiseksi, josta seuraa ajoneuvojen nopeuden tai tehon lisääntyminen.

67. Direktiivin 2002/24 liitteen I perusteella, jossa on tyhjentävä luettelo ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevista vaatimuksista, virittämisen vastaisia toimenpiteitä koskevat tiedot kuuluvat tietoihin, joiden vastaavuus yhteisön lainsäädännössä vahvistettujen vaatimusten kanssa on tarkistettava. Direktiivin 2002/24 liitteen II perusteella tyyppihyväksyttävän ajoneuvon jo tyyppihyväksyttyjen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden osalta on toimitettava tietty määrä tietoja, joihin kuuluvat tiedot kyseisten ajoneuvojen virityksen estämistä koskevista toimenpiteistä.

68. Kansallisella tasolla mopojen virittämisen estämistä koskeva sääntely kuuluu toimenpiteisiin, joiden tarkoituksena on liikenneturvallisuuden takaaminen, ja tällaista sääntelyä on useissa unionin jäsenvaltioissa. [22] Virittämiskäytäntöä nimittäin valvotaan tai sitä vastaan taistellaan niiden useiden vaara- ja

20 – Komission tilaama "Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles", hankintasopimus nro FIF 20020691, lopullinen kertomus 18.12.2003, s. 31.

21 – Ks. direktiivin 97/24 7 luvussa olevan liitteen 2.1.1 kohta.

22 – Ks. esim. Ranskan tasavallan tieliikennelain L. 321-1 §. Ranskan oikeudessa on säädetty liikenneturvallisuuskokeesta, jotta nuoret mopon kuljettajat saadaan perehtymään tieliikenteen keskeisiin turvallisuusmääräyksiin, ks. Colin, F., "Le brevet de sécurité routière", *Droit Administratif*, 2006, nro 8. Suomessa ajaminen viritetyllä mopolla tieliikenteessä on ajoneuvorikkomus (ks. ajoneuvolain 96 §:n 1 momentin 5 kohta). Lisäksi omistajan on maksettava korotettua ajoneuvoveroa sekä korotettua maksua pakollisesta vakuutuksesta samalla tavoin kuin ilman rekisteröintiä käyttöön otetusta kevytmoottoripyörästä.

haittatekijöiden vuoksi, joita siitä aiheutuu sekä kuljettajalle, joka vaarantaa henkensä ajaessaan nopeuksilla, joita varten ajoneuvoa ei ole suunniteltu, että muille tienkäyttäjille.

D *Ajoneuvon virittämisen oikeudelliset seuraukset*

69. Virittämisestä voi seurata, että mopo muuttuu muuksi ajoneuvoksi kuin mopoksi, toisin sanoen ajoneuvoksi, joka ei vastaa direktiivissä 2002/24 annettua mopon määritelmää. Virittäminen voi muuttaa tavanomaiseen tieliikenteeseen tarkoitetun mopon kilpailuissa tiellä tai maastossa käytettäväksi ajoneuvoksi.

70. Direktiivin 2002/24 järjestelmässä valmistajan on kyseisen direktiivin 3 artiklan mukaisesti toimitettava tyyppihyväksyntää koskeva hakemus jäsenvaltion hyväksyntäviranomaiselle, jotta ajoneuvot voivat liikkua vapaasti sisämarkkinoilla. Mainitussa artiklassa säädetään, että tiettyä ajoneuvotyyppiä, järjestelmää, erillistä teknistä yksikköä tai osaa koskeva hakemus voidaan jättää vain yhdessä jäsenvaltiossa. Direktiivin 2002/24 9 artiklan 1 kohdan mukaan valmistaja vastaa siitä, että kukin ajoneuvo tai kukin järjestelmä, erillinen tekninen yksikkö tai osa valmistetaan hyväksytyn tyypin mukaisesti. [23]

71. Ajoneuvo ei siis voi kuulua direktiivin 2002/24 soveltamisalaan yksinomaan sen perusteella, että se itse asiassa täyttää mainitun direktiivin 1 artiklassa säädetyt vaatimukset. [24] Direktiivissä 2002/24 nimittäin pyritään vahvistamaan ajoneuvotyyppikohtainen hyväksyntäjärjestelmä ja vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmä kyseisen direktiivin ja erityisdirektiivien vaatimusten mukaan rakennettujen ajoneuvojen ja niiden osien vaatimustenmukaisuuden osalta. Täydellisellä yhdenmukaistamisella toteutettua vapaata liikkumista voidaan soveltaa ainoastaan ajoneuvoihin, joiden ”teollisena tarkoituksena”, sellaisena kuin valmistaja on sen määritellyt ja taannut, on noudattaa unionin oikeuden vaatimuksia.

72. Tästä seuraa, että koska viritetty mopo ei kuulu minkään direktiivissä 2002/24 annetun määritelmän piiriin, se on siis muu ajoneuvo

23 – Direktiivin 2002/24 8 artiklan mukaan tyyppihyväksynnän mukaisesti valmistetussa ajoneuvossa on oltava tyyppihyväksyntämerkki, joka on muodostettu tyyppihyväksyntänumeron osien 1, 3 ja 4 mukaisesti siten kuin liitteessä V olevassa A jaksossa on säädetty, ja tyyppihyväksytyn tyypin mukaisesti valmistetussa erillisessä teknisessä yksikössä ja osassa on oltava liitteessä V olevan B jakson vaatimusten mukainen tyyppihyväksyntämerkki, jos asiaankuuluvassa erityisdirektiivissä niin säädetään.

24 – Näin ollen esimerkiksi ajoneuvo, joka täyttää kaikki unionin oikeudessa asetetut tekniset vaatimukset, ei voi kuulua direktiivin 2002/24 järjestelmän piiriin, ellei se ole saanut säädettyä tyyppihyväksyntää.

kuin mopo eikä siihen sovelleta direktiivillä 2002/24 luotua järjestelmää, vaikka se kuuluisi sen aineelliseen soveltamisalaan. Sama koskee sen osia tai erillisiä teknisiä yksiköitä lukuun ottamatta niitä, jotka on tarkoitettu asennettavaksi ajoneuvoihin, jotka kuuluvat direktiivin 2002/24 piiriin.

73. Vaikka kilpailuissa käytettäväksi tarkoitettujen ajoneuvojen luokkaan kuuluvat ajoneuvot eivät kuulu direktiivin 2002/24 soveltamisalaan, on kuitenkin todettava, että käsite ”käyttötarkoitus” ehdotetun teollisen tarkoituksen näkökulmasta tarkasteltuna edellyttää, että valmistaja on suunnitellut ajoneuvon kilpailuihin sopivaksi.

74. Mopon virittäminen virityssarjan avulla johtaa yksittäiseen muutokseen, jolloin viritetyllä ajoneuvolla voidaan todellakin osallistua kilpailuihin. Näin ollen yhtäältä tällaista ajoneuvoa ei voida pitää kilpailuissa käytettäväksi tarkoitettuna, koska valmistaja on määritellyt sen käyttötarkoituksen eri tavalla. Ennen viritystä se ei nimittäin ollut kilpailuissa käytettäväksi tarkoitettu. Toisaalta virittämisen jälkeen ajoneuvo on yksittäinen ajoneuvo, joka ei voi kuulua tyyppihyväksynnän piiriin.

75. Jos virityssarjaa ei teollisesta näkökulmasta ole tarkoitettu kahdenlaiseen käyttöön,[25] päättelen, että mopojen virityssarja on tarkoitettu joko lisäämään kilpailuissa käytettäväksi tarkoitettujen mopojen tehoa tai muuttamaan mopot muiksi ajoneuvoiksi kuin mopoiksi. Kummassakin tapauksessa kyse on siis varusteesta, joka sijoittuu direktiivissä 2002/24 säädetyn tyyppihyväksyntäjärjestelmän ja vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmän ulkopuolelle, koska näitä virityssarjoja ei ole tarkoitettu asennettavaksi direktiivin 2002/24 soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvoihin.

76. Lopuksi on todettava, että koska direktiiviä 2002/24 ei periaatteessa sovelleta yksittäisiin ajoneuvoihin, tästä seuraa, että virityssarja, jota käytetään mopon virittämiseen, ei voi kuulua direktiivin 2002/24 soveltamisalaan eikä siihen sovelleta kyseisessä direktiivissä vahvistettua vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmää.

25 – Jos sama virityssarja on tarkoitettu mopoille ja esimerkiksi kevytmoottoripyörille, se kuuluu luonnollisesti direktiivin 2002/24 soveltamisalaan. Näyttää kuitenkin siltä, että direktiivin 97/24 7 luvun säännöksillä pyritään estämään tämä.

V Direktiivin 2002/24 soveltamisalan laajentaminen

77. Kansallinen tuomioistuin pyrkii kysymyksellään selvittämään, voiko jäsenvaltio laajentaa direktiivin 2002/24 soveltamisalaa erityisesti mainitun direktiivin 1 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin, toisin sanoen kilpailuissa tiellä tai maastossa käytettäväksi tarkoitettuihin ajoneuvoihin. Jos se voisi tehdä näin, direktiivin 2002/24 tieliikennettä koskevaa soveltamisalaa laajennettaisiin mainittujen ajoneuvojen osalta kaikkeen maaliikenteeseen.

78. Mielestäni kysymyksen tarkoitus ei ole selvä. Se voi koskea direktiivin 2002/24 mukaisen mopon käsitteen määritelmän soveltamista ja siitä kilpailuissa käytettäväksi tarkoitetuille ajoneuvoille seuraavien teknisten vaatimusten soveltamista. Kysymystä voitaisiin tulkita myös siten, että ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin tiedustelee, voiko jäsenvaltio yksipuolisesti ulottaa direktiivillä 2002/24 käyttöön otetun tyyppihyväksyntäjärjestelmän ja vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmän koskemaan ajoneuvoja, jotka eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan.

79. Komission mukaan direktiiviä 2002/24 ja tarkemmin sen 1 artiklan 1 kohdan d alakohtaa on tulkittava siten, että direktiivissä sallitaan se, että jäsenvaltio laajentaa sen soveltamisalan koskemaan kilpailuissa tiellä tai maastossa käytettäväksi tarkoitettuihin ajoneuvoihin.

80. Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen mukaan jäsenvaltiot voivat asettaa 1 artiklan 1 kohdan a–h alakohdassa lueteltuja ajoneuvoja koskevia teknisiä vaatimuksia edellyttäen, että nämä vaatimukset ovat yhteisön oikeuden mukaisia, mukaan lukien EY 28 artikla ja muut asetuksen (EY) N:o 764/2008 [26] ja direktiivin 98/34/EY [27] kaltaiset säädökset, joilla suojataan tavaroiden vapaata liikkuvuutta.

81. Direktiivin oikeudellisia vaikutuksia voidaan nimittäin rajoittaa poikkeuksella. Tällöin kyse on siitä, että direktiivissä mainittua sääntöä ei sovelleta johonkin tapaukseen, vaikka se kuuluisi mainitun säännön soveltamisalaan.

82. Käsiteltävänä olevassa asiassa katson Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen tavoin, että direktiivin 2002/24 1 artiklan 1 kohdan d alakohta ei ole poikkeus direktiivin vaatimuksiin.

26 – Tiettyjen kansallisten teknisten määräysten soveltamista toisessa jäsenvaltiossa laillisesti kaupan pidettyihin tuotteisiin koskevista menettelyistä sekä päätöksen N:o 3052/95/EY kumoamisesta 9.7.2008 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 764/2008 (EUVL L 218, s. 21).

27 – Teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22.6.1998 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/34/EY (EYVL L 204, s. 37).

83. Tässä artiklassa ei nimittäin säädetä, että jäsenvaltioiden on vapautettava kilpailuissa ja maastossa käytettävät ajoneuvot direktiivissä säädetyistä vaatimuksista. Direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen säilyttää jäsenvaltioilla niiden toimivallan säätää lakeja kyseisellä alalla luonnollisesti perussopimuksen määräyksiä noudattaen.

84. Direktiivin 2002/24 tarkoituksena on ottaa käyttöön ajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettely, jota voidaan soveltaa kaksi- tai kolmipyöräisiin moottoriajoneuvoihin sekä niiden osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin, jotka on valmistettu erityisdirektiiveissä säädettyjen teknisten vaatimusten mukaisesti. Tällaisen menettelyn oikeudellisena seurauksena on näiden tuotteiden vapaa liikkuvuus, joka perustuu velvollisuuteen teknisten vaatimusten, jotka on täysin yhdenmukaistettu, vaatimustenmukaisuuden vastavuoroisesta tunnustamisesta. Kuten direktiivin 2002/24 15 artiklan 1 kohdasta käy ilmi, ainoastaan tämän direktiivin mukaiset ajoneuvot, erilliset tekniset yksiköt tai osat voivat kuulua direktiivissä vahvistetun järjestelmän piiriin.

85. Huomautan kuitenkin, että nyt esillä olevassa asiassa ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan asian ydin on edelleen mopojen virittämiseen liittyvä problematiikka.

86. Kuten olen jo edellä todennut mopojen virittämisen estämisen yhteydessä, direktiivin 2002/24 säännöksiä on syytä tulkita yhdessä direktiivin 97/24 7 luvun kanssa.

87. Näin ollen, jos ajoneuvot ja osat kuuluvat direktiivin 2002/24 soveltamisalaan, direktiivissä 97/24 olevia virittämisen estäviä toimenpiteitä koskevia säännöksiä sovelletaan. Kilpailuissa käytettäväksi tarkoitetut ajoneuvot eivät kuitenkaan lähtökohtaisesti kuulu ensiksi mainitun direktiivin soveltamisalaan.

88. Tältä osin on korostettava, että direktiivin 2002/24 soveltamisalan laajentaminen tarkoittaa, että tyyppihyväksyntämenettelyn soveltamista laajennetaan. Kysymys ajoneuvojen virityksen estämistä koskevien toimenpiteiden laajentamisesta, mikä näyttää olevan ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen pohdintojen ydin, muodostaa erillisen ongelmakentän.

89. Kuitenkin silloin, kun kyse on tyyppihyväksyntämenettelyn soveltamisesta kilpailuissa tiellä tai maastossa käytettäväksi tarkoitettuihin ajoneuvoihin, katson, että jäsenvaltiolla on toimivalta toimia tämänsuuntaisesti sillä edellytyksellä, että se kykenee toimimaan direktiivin 2002/24 tavoitteen mukaisesti.

90. Kuten direktiivin 2002/24 2 artiklan 7 kohdasta käy ilmi, tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan menettelyä, jolla jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvotyyppi, järjestelmä,

erillinen tekninen yksikkö tai osa täyttää tämän direktiivin tai erityisdirektiivien tekniset vaatimukset sekä läpäisee liitteessä I esitetyssä tyhjentävässä luettelossa säädetyt valmistajan antamien tietojen oikeellisuutta koskevat tarkastukset. [28]

91. Saman direktiivin 6 artiklasta käy lisäksi ilmi, että kunkin jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille jäljennös tyyppihyväksyntätodistuksesta ja sen liitteistä kunkin ajoneuvotyypin osalta, jolle se antaa tai jolta se epää tyyppihyväksynnän. Saman direktiivin 4 artiklan 6 kohdassa säädetään lisäksi, että jos jäsenvaltio kuitenkin kieltäytyy antamasta tyyppihyväksyntää jollekin ajoneuvolle, järjestelmälle, erilliselle tekniselle yksikölle tai osalle, koska se aiheuttaa vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle, jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta muille jäsenvaltioille ja komissiolle.

92. Tämän menettelyn soveltamisesta direktiivin 2002/24 soveltamisalan ulkopuolelle kuuluviin ajoneuvoihin aiheutuva sekaannuksen ja oikeudellisen epävarmuuden vaara huomioon ottaen katson, että asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava yksiselitteisesti todistuksessa, että kyse ei ole mainitussa direktiivissä säädetystä tyyppihyväksynnästä ja että todistuksella ei ole direktiivissä 2002/24 säädettyjä oikeudellisia vaikutuksia. Tältä osin haluan muistuttaa, että mainitun direktiivin 15 artiklan 3 kohdan säännöksissä jäsenvaltiot velvoitetaan välttämään kaikkea sellaista sekaannusta, jota tässä artiklassa säädetyistä yksittäisistä vapautuksista voi seurata. Samaa periaatetta on sovellettava tyyppihyväksynnän soveltamisalan laajentamiseen.

93. Kun jäsenvaltion toteuttamat toimenpiteet kuuluvat direktiivin 2002/24 soveltamisalaan, jäsenvaltio toimii keskinäisen riippuvuuden järjestelmässä, joka perustuu yhtäältä kansallisten toimivaltaisten viranomaisten väliseen luottamukseen ja yhteistyöhön ja toisaalta erityisdirektiiveissä vahvistettuihin teknisiin eritelmiin. [29]

28 – Direktiivin 2002/24 4 artiklan mukaan kunkin jäsenvaltion on annettava tyyppihyväksyntä kaikille ajoneuvotyypeille tai erillisille teknisille yksiköille ja osille, jos ne täyttävät seuraavat edellytykset. Ajoneuvotyypin on yhtäältä täytettävä erityisdirektiivien tekniset vaatimukset ja vastattava valmistajan toimittamia direktiivin liitteessä I olevan tyhjentävän luettelon mukaisia tietoja. Järjestelmän (jarrut, päästöjenrajoituslaitteet jne.), erillisen teknisen yksikön (kuten äänenvaimennin) tai osan (kuten valaisin) on toisaalta täytettävä sitä koskevan erityisdirektiivin tekniset vaatimukset ja vastattava valmistajan toimittamia direktiivin 2002/24 liitteessä I olevan tyhjentävän luettelon mukaisia tietoja.

29 – Ks. tältä osin koneita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 22.6.1998 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/37/EY (EYVL L 207, s. 1) osalta asia C-470/03, AGM-COS.MET, tuomio 17.4.2007 (Kok., s. I-2749, 61–64 kohta). Lisäksi on E-merkinnän osalta todettava, että kyseinen merkintä tarkoittaa, että tuote on hyväksytty tieliikennekäyttöön yleisillä teillä. Merkinnän jäljessä on numero, joka osoittaa valtion, jossa tuote on hyväksytty. Hyväksynnän saaminen liittyy yleensä kyseistä tuotetta koskevaan erityiseen eurooppalaiseen normiin.

94. Näin ollen se, että jäsenvaltio soveltaa direktiivin 2002/24 soveltamisalan ulkopuolelle kuuluvaan ajoneuvoon tyyppihyväksyntämenettelyä, on mielestäni oikeudellisesti mahdollista ainoastaan sillä edellytyksellä, että se noudattaa avoimuusvelvoitetta, joka liittyy sekä hyväksyntämenettelyyn että oikeusvarmuuden yleiseen periaatteeseen. Jäsenvaltio voi siis soveltaa direktiiviä sellaisiin tilanteisiin, jotka eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan, kansallisena säädöksenä edellyttäen, ettei synny vaikutelmaa, että kyseisen kansallisen säädöksen oikeudelliset vaikutukset ulottuvat unionin tasolle.

95. Lopuksi on todettava, ettei mikään ole esteenä sille, että jäsenvaltio jäljittelee direktiivissä 2002/24 vahvistettuja sääntöjä säännelläkseen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävien ajoneuvojen ja osien tilannetta, kunhan se noudattaa perussopimuksen sääntöjä.

VI Kansallisen lainsäädännön sisältö suhteessa unionin oikeuteen

96. Unionin tuomioistuin on osoittanut Belgian hallitukselle ja komissiolle seuraavan kysymyksen teknisiä vaatimuksia koskevan lain tavoitteesta:

”Pannaanko 21.6.1985 annetun lain, sellaisena kuin se oli voimassa tämän pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikana, 1 §:n 5 momentissa täytäntöön direktiivin 97/24 7 luvun, jonka otsikkona on ’Kaksipyöräisten mopojen ja moottoripyörien virityksen estävät toimenpiteet’, liitteen säännökset, ja jos pannaan, niin missä määrin?”

97. Vastauksessaan Belgian hallitus toteaa, että direktiivin 97/24 7 luvun liitteen säännökset on säilytetty 8.11.1998 annettuun kuninkaan asetukseen.[30] Teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentti on sitä vastoin tullut voimaan aiemmin, tarkemmin sanoen 1.7.1995. Koska teknisiä vaatimuksia koskevan lain soveltamisala on kuitenkin paljon laajempi, 1 §:n 5 momentti on pidetty voimassa.

98. Komission mukaan ei voida katsoa, että teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentilla pannaan täytäntöön direktiivi 97/24.

30 – Asetus, jolla muutetaan kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen, niiden osien ja erillisten teknisten yksiköiden sekä niiden turvalaitteiden tyyppihyväksymisestä annettujen Euroopan yhteisöjen direktiivien täytäntöönpanoa koskevaa 4.8.1996 annettua kuninkaan asetusta.

99. Direktiivin 2002/24 ja pääasiassa kyseessä olevan lainsäädännön välisestä suhteesta Belgian hallitus toteaa viitaten direktiivin 2002/24 15 artiklaan, että teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentissa säädetty kielto on otettu käyttöön käyttäjien turvallisuuden lisäämiseksi. Se ehdottaa unionin tuomioistuimelle, että teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentin katsotaan olevan direktiivin 2002/24 säännösten mukainen.

100. Tämän saman hallituksen mukaan ajoneuvot, jotka niiden myyjä, ostaja tai käyttäjä on varustanut niiden valmistamisen jälkeen osilla, joilla on tarkoitus lisätä moottoritehoa ja/tai nopeutta, eivät useinkaan (tai eivät enää) sovellu niihin tehtyihin muutoksiin ja voivat näin olla vaaraksi käyttäjälleen.

101. Tältä osin huomautan ensinnäkin, että teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentissa kielletään kaikkien sellaisten varusteiden, joilla voidaan lisätä mopon moottoritehoa ja/tai ajonopeutta, valmistaminen, tuonti, hallussapito ja myynti sekä avun tai neuvojen antaminen näiden varusteiden asentamista varten.

102. Teknisiä vaatimuksia koskevan lain 1 §:n 5 momentin tarkoituksena näyttää olevan kieltää muutosten tekeminen mopojen perusominaisuuksiin estämällä tällaiseen käyttöön tarkoitettujen osien pitäminen kaupan ja käyttö.[31] Tästä näkökulmasta mainitulla lainsäädännöllä tavoiteltu päämäärä on yhteneväinen direktiivin 2002/24 soveltamisalan kanssa.

103. Direktiivin 2002/24 mukaisena mopona nimittäin pidetään ainoastaan ajoneuvoa, joka täyttää mainitun direktiivin 1 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset.

104. Belgian lainsäädäntö näyttää olevan samansuuntainen kuin direktiivi 2002/24, jossa mielestäni otetaan huomioon teollinen tarkoitus ajoneuvon osan tai erillisen teknisen yksikön käyttötarkoituksen määrittelemiseksi, sillä kyseisessä lainsäädännössä kielletään kaikki sellaiset varusteet, ”joilla on tarkoitus” lisätä mopojen tehoa tai nopeutta.[32]

105. Huomautan kuitenkin myös, että teknisiä vaatimuksia koskevassa laissa säännellään laajempaa ongelmakenttää kuin se, jota direktiivi 2002/24 koskee. Mainitun direktiivin sovellettavuutta nimittäin rajoittaa vaatimus siitä, että ajoneuvon on oltava ”tieliikenteeseen tarkoitettu”. Sekä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen että Belgian hallituksen tietojen mukaan teknisiä vaatimuksia koskevalla lailla säännellään edellytyksistä,

31 – Ennakkoratkaisukysymys ei minusta näytä koskevan mahdollista kieltoa tarjota viritystä koskevaa apua ja neuvoja.

32 – Ei siis sellaisten, joilla on tällainen ”vaikutus”.

jotka jokaisen maitse tapahtuvaan kuljetukseen käytettävän ajoneuvon on täytettävä, ja maitse tapahtuvan kuljetuksen käsite on paljon laajempi kuin maantiekuljetuksen käsite.

106. Toiseksi mopojen virittämisen estämisen osalta huomautan, että Belgian hallitus esittää, että asetuksen 97/24 7 luvun liitteessä säädetyt toimenpiteet ovat kahdenlaisia. Sen mukaan 7 luvussa on yhtäältä yleisvaatimuksia, jotka koskevat muiden kuin identtisten osien vaihdettavuutta tyyppihyväksyttyjen ajoneuvojen kesken (2.1–2.4 kohta), ja toisaalta erityisvaatimuksia, joissa asetetaan joukko suunnitteluvaatimuksia, ajoneuvojen valmistajille näiden ajoneuvojen suurimman nopeuden virittämisen estämiseksi (3.1–3.10 kohta).

107. Direktiivissä 97/24 ei kuitenkaan säädetä toimenpiteistä, jotka koskevat sellaisten osien asentamista, joilla on tarkoitus lisätä moottoritehoa tai nopeutta ja jotka eivät ole peräisin alkuperäiseltä valmistajalta, ja näin kyseinen direktiivi poikkeaa teknisiä vaatimuksia koskevalla lailla ilmeisesti tavoitellusta päämäärästä. Lisäksi Belgian hallituksen mukaan direktiivi 97/24 on osittain päällekkäinen mainitun lain 1 §:n 5 momentin kanssa.

108. Vaikka direktiivi 97/24 on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä teknisiä vaatimuksia koskevan lain antamisen jälkeen, näyttää siltä, että kyseisen lain 1 §:n 5 momentti täyttää direktiivin 97/24 7 luvun liitteen tavoitteen, joka koskee sellaisten mopojen virittämistä rajoittavia toimenpiteitä, jotka kuuluvat direktiivin 2002/24 soveltamisalaan.

109. Tästä seuraa, että jos teknisiä vaatimuksia koskevan lain ja direktiivin 97/24 7 luvun liitteen soveltamisalat ovat yhtenevät ja koskevat mopojen kaltaisia direktiivin 2002/24 soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja, edellä mainitut direktiivit eivät ole esteenä kyseessä olevalle lainsäädännölle.

110. Näin sellainen kielto saattaa markkinoille varusteita, ”joilla on tarkoitus” lisätä mopojen tehoa tai nopeutta, joka pysyy direktiivin 97/24 7 luvussa säädetyissä rajoissa, toisin sanoen kielto, joka rajoittuu virityksiin, joilla muutetaan huomattavalla tavalla ajoneuvon suorituskykyä ja sen melu- ja saastepäästöjä, on yhteensopiva mainitun direktiivin kanssa. Lisään, että kyseessä olevassa laissa ei edellytetä, että muutokset tehdään ajoneuvoihin, joiden osalta unionissa on tehty teknistä yhdenmukaistamista. Siinä päinvastoin kielletään viritykset, joilla muutetaan ajoneuvon rakennetta siitä, jollaiseksi valmistaja on sen suunnitellut. Mainittu laki on siis yhdenmukainen sen direktiivin 2002/24 15 artiklan 4 kohdassa säädetyn edellytyksen kanssa,

jonka mukaan jäsenvaltioiden asettamat käyttöä koskevat vaatimukset eivät saa aiheuttaa muutoksia ajoneuvoihin.

111. Koska teknisiä vaatimuksia koskevassa laissa säädetty kielto kuitenkin sijoittuu laajalti direktiivien 2002/24 ja 97/24 soveltamisalan ulkopuolelle, kansalliselle tuomioistuimelle on syytä antaa joitakin ohjeita liittyen EY 28 ja EY 30 artiklaan (joista on tullut SEUT 34 ja SEUT 36 artikla) ja käsitellä samalla kilpailuissa käytettäväksi tarkoitettuihin ajoneuvoihin liittyvää problematiikkaa.

112. Kuten komissio toteaa, kyseisillä direktiiveillä ei nimittäin yhdenmukaisteta täysin kaksi- tai kolmipyöräisten ajoneuvojen alaa, koska niitä ei sovelleta kaikkiin kaksi- tai kolmipyöräisiin ajoneuvoihin eikä varsinkaan kilpailuissa käytettäväksi tarkoitettuihin ajoneuvoihin.

113. Tältä osin on kuitenkin muistettava, että EY 234 artiklassa tarkoitetussa menettelyssä, joka perustuu kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen tehtävien selkeään jakoon, oikeusriidan tosiseikaston arvioiminen kuuluu kaikilta osin kansallisen tuomioistuimen toimivaltaan. Antaakseen tuomioistuimelle hyödyllisen vastauksen unionin tuomioistuin voi kuitenkin kansallisen tuomioistuimen kanssa harjoittamansa yhteistyön nimissä esittää ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle kaikki tarpeellisiksi katsomansa ohjeet. [33]

114. Kuten olen edellä todennut, jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta kilpailuissa käytettäväksi tarkoitettuja ajoneuvoja, jotka nimenomaisesti on jätetty direktiivin 2002/24 soveltamisalan ulkopuolelle, koskevan lainsäädännön osalta edellyttäen, että ne noudattavat perussopimuksen määräyksiä.

115. Lisäksi mielestäni unionin oikeudessa jäsenvaltioille annetaan laaja harkintavalta määrätä, sallivatko ne, ja tarvittaessa millä edellytyksillä, mopo- ja moottoripyöräkilpailujen järjestämisen. Yleisesti tiedetään, että myös erittäin hyvin järjestetyt moottoriajoneuvokilpailut vaarantavat vakavasti osallistujien hengen ja terveyden erityisesti verrattuna muihin urheilulajeihin.

116. Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus puolestaan korostaa, että silloin kun kilpailuissa käytettäväksi tarkoitetut ajoneuvot tai maastoajoneuvot eivät kuulu direktiivin 2002/24 soveltamisalaan, siitä seuraa, että direktiivi ei velvoita jäsenvaltioita säätämään minkäänlaista lainsäädäntöä tältä osin.

33 – Ks. mm. asia C-433/05, Sandström, tuomio 15.4.2010 (Kok., s. I-2885, 35 kohta).

117. Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen mukaan jäsenvaltiot voivat asettaa teknisiä vaatimuksia direktiivin 2002/24 1 artiklan 1 kohdan a–h alakohdassa luetelluille ajoneuvoille, kunhan nämä vaatimukset ovat unionin oikeuden ja erityisesti EY 28 artiklan mukaisia.

118. Nyt esillä olevassa asiassa asiakirjavihkosta käy ensinnäkin ilmi, että kyseessä oleva kielto on luonteeltaan kansallisiin tuotteisiin ja muista jäsenvaltioista tuotuihin tuotteisiin erotuksetta sovellettava toimenpide.

119. Ei myöskään voida kiistää sitä, että kun kyseisessä kansallisessa lainsäädännössä kielletään yleisesti ja ehdottomasti koko Belgian alueella sellaisten varusteiden, joilla on tarkoitus lisätä mopojen moottoritehoa ja/tai ajonopeutta, valmistaminen, tuonti, hallussapito, kauppaaminen, myynti ja luovuttaminen, se on omiaan haittaamaan tavaroiden vapaata liikkuvuutta.

120. Tällainen kielto voitaisiin kuitenkin katsoa perustelluksi EY 30 artiklan tai oikeuskäytännössä tarkoitetun pakottavan vaatimuksen takia edellyttäen, että kyseinen lainsäädäntö on sellainen, että sillä voidaan taata sillä tavoiteltavan tavoitteen toteutuminen ja että sillä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi. [34]

121. Mielestäni mopojen virittäminen on ilmiö, jota unionin johdetussa oikeudessa pidetään yhteensopimattomana liikenneturvallisuuden, käyttäjien turvan sekä ympäristönsuojelun kanssa. Kyseessä olevasta kansallisesta lainsäädännöstä seuraa, että tieliikenteeseen tarkoitettujen mopojen virittämiseen käytettävä varuste ei voi kuulua vapaan liikkuvuuden piiriin sisämarkkinoilla. Näin ollen jäsenvaltiot voivat rajoittaa kilpailuissa käytettäväksi tarkoitettujen mopojen virityssarjojen saattamista markkinoille, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä, jos mainitut sarjat ovat teknisesti vaihdettavissa tieliikenteeseen tarkoitettujen sarjojen kanssa.

122. Siinä tapauksessa, että virityssarjat eivät täyttäisi mainittua vaihdettavuuden ehtoa, ja jos kyseiset kansalliset säännöt estäisivät osien ja erillisten teknisten yksiköiden käyttäjiä käyttämästä niitä niiden käyttötarkoituksen mukaisesti tai rajoittaisivat merkittävästi niiden käyttöä, minkä selvittäminen kuuluu ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle, tällaiset säännöt haittaisivat näiden tuotteiden pääsyä kyseisille kansallisille markkinoille ja olisivat siinä tapauksessa EY 28 artiklassa kielletty tuonnin määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaava toimenpide, elleivät

34 – Ks. asia C-110/05, komissio v. Italia, tuomio 10.2.2009 (Kok., s. I-519, 59 kohta).

ne olisi perusteltuja EY 30 artiklan tai yleisen edun mukaisten pakottavien vaatimusten nojalla.

123. Tältä osin muistutan, että moottoriajoneuvojen ja niiden osien vapaata liikkuvuutta ei ole toteutettu Euroopan unionissa soveltamalla suoraan perussopimuksen artikloja vaan se on toteutettu teknisen lainsäädännön pitkässä yhdenmukaistamisprosessissa, jossa on otettu huomioon tarve suojella näiden tuotteiden käyttäjien henkeä ja terveyttä sekä liikenneturvallisuus ja ympäristö. Tällä alalla Euroopan rakentaminen perustuu näin ollen olettamaan, että yhteisön sisäisen kaupankäynnin haitalle on olemassa EY 30 artiklaan[35] perustuva oikeutus. Näin ollen mielestäni seikoilla, joiden nojalla on moottoriajoneuvojen alalla ollut perusteltua antaa unionin johdettua lainsäädäntöä, voidaan perustella teknisiä vaatimuksia koskevassa laissa säädetyn kaltainen yleinen kielto, vaikka sitä sovelletaan sellaisten mopojen virityssarjaan, joiden väitetään olevan kilpailukäyttöön tarkoitettuja.

VII Ratkaisuehdotus

124. Ehdotan unionin tuomioistuimelle, että se vastaa Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonden esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

1) Jäsenvaltio voi soveltaa kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta 18.3.2002 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/24/EY tai sisällöltään

35 – Ks. sittemmin kumotun direktiivin 92/61 johdanto-osan toinen ja neljäs perustelukappale.

vastaavia kansallisia sääntöjä EY:n perustamissopimuksen määräyksiä noudattaen sellaisia ajoneuvoja ja osia koskevien sääntöjen antamiseksi, jotka eivät kuulu mainitun direktiivin soveltamisalaan, sekä ajoneuvon tyyppihyväksyntämenettelyn osalta että sellaisiin ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäväksi muualla kuin teillä, ja ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäväksi kilpailuissa tiellä tai maastossa, sovellettavien teknisten vaatimusten osalta sillä edellytyksellä, että se noudattaa tyyppihyväksyntämenettelyyn ja yleiseen oikeusvarmuuden periaatteeseen liittyvää avoimuusvelvoitetta.

2) Siltä osin kuin pääasiassa kyseessä olevan kaltaisella kansallisella lailla ylitetään kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tietyistä osista ja ominaisuuksista 17.6.1992 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 97/24/EY säädetty mopojen virityksen estävien toimenpiteiden taso, se kuuluu EY 28 ja EY 30 artiklan soveltamisalaan. Tämänkaltainen kansallinen laki muodostaa rajoituksen, joka on oikeutettu näiden artiklojen perusteella, vaikka sitä sovelletaan varusteisiin, joilla on tarkoitus lisätä kilpailuissa tiellä tai maastossa käytettäväksi tarkoitettujen mopojen moottoritehoa ja/tai nopeutta.