FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT NIILO JÄÄSKINEN
föredraget den 16 september 2010 [1]

1. Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (domstol i första instans i Termonde, Belgien) har genom sin fråga [2] begärt att domstolen ska tolka artikel 1.1 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG. [3]

2. Domstolen har närmare bestämt ombetts att ta ställning till nationella bestämmelser enligt vilka det är förbjudet att förändra två- eller trehjuliga fordon. Det är enligt den nationella lagstiftningen bland annat förbjudet att saluföra och använda utrustning för höjning av mopeders motorstyrka eller hastighet. Domstolen ska i förevarande mål pröva om, och i vilken omfattning, utrustning som är avsedd att trimma en moped utöver de tekniska specifikationer som fastställs i unionslagstiftningen kan komma i åtnjutande av den fria rörligheten för varor som fastställs i unionsrätten.

3. Med avseende på detta förslag till avgörande erinrar jag om att begreppet moped i den mening som avses i direktiv 2002/24 utgör ett självständigt och otvetydigt begrepp i unionsrätten. Enligt sekundärrätten utgör således samtliga fordon som anges vara mopeder men som inte motsvarar denna definition ”icke-mopeder”.

I — Tillämpliga bestämmelser

A — *Unionsrätten*

4. Genom direktiv 2002/24 upphävdes rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon (nedan kallat direktiv 92/61). [4]

1 — Originalspråk: franska.

2 — I den mån målet vid den nationella domstolen avser tillämpningen av en nationell lag som antogs år 1985 följer hänvisningarna till bestämmelserna i EG-fördraget den numrering som gällde innan fördraget om Europeiska unionens funktionssätt trädde i kraft.

3 — EGT L 124, s. 1.

4 — EGT L 225, s. 72; svensk specialutgåva, område 13, volym 23, s. 154.

5. Enligt skäl 6 i direktiv 2002/24 är syftet med förfarandet för typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon att ge varje medlemsstat möjlighet att bekräfta att varje fordonstyp har genomgått de kontroller som föreskrivs i särdirektiven och tilldelats ett typgodkännandeintyg.

6. Artikel 1 i direktiv 2002/24 har följande lydelse:

”1. Detta direktiv skall tillämpas på samtliga två- och trehjuliga motorfordon – även sådana med tvillinghjul – som är avsedda för vägtrafik samt på komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon.

Detta direktiv skall inte tillämpas på följande slag av fordon:

…

d) Fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng.

…

Det skall inte heller tillämpas på sådana fordons komponenter och separata tekniska enheter, såvida de inte är avsedda även för fordon som omfattas av detta direktiv.

…”

7. I artikel 4 i ovannämnda direktiv föreskrivs följande:

”1. Varje medlemsstat skall bevilja typgodkännande för samtliga fordonstyper, system, separata tekniska enheter och komponenter som uppfyller följande krav:

…

b) System, separata tekniska enheter och komponenter skall uppfylla de tekniska kraven i det tillämpliga särdirektivet och överensstämma med de specifikationer som tillverkaren lämnat enligt den uttömmande förteckningen i bilaga I.

…”

8. I artikel 15 i samma direktiv som ingår i kapitel III, vilket har rubriken ”Villkor för den fria rörligheten, övergångsbestämmelser, undantag och övriga förfaranden”, föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna får inte förbjuda att nya fordon som uppfyller kraven i detta direktiv släpps ut på marknaden, saluförs, tas i bruk eller används. Endast fordon som uppfyller kraven i detta direktiv får förstagångsregistreras.

2. Medlemsstaterna får inte förbjuda att nya separata tekniska enheter eller komponenter

som uppfyller kraven i detta direktiv släpps ut på marknaden, saluförs eller används. Endast separata tekniska enheter och komponenter som uppfyller kraven i detta direktiv får släppas ut på marknaden och förstagångsförsäljas för användning i medlemsstaterna.

3. Följande undantag får göras från punkterna 1 och 2:

a) Medlemsstaterna får undanta fordon, system, separata tekniska enheter och komponenter som är avsedda antingen

i) för tillverkning i små serier på högst 200 enheter per år för varje typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, eller

ii) för försvaret, ordningsmakten, civilförsvaret, brandkåren eller offentliga arbeten, från varje krav på överensstämmelse med föreskrifterna i särdirektiven.

Övriga medlemsstater skall underrättas om sådana undantag inom en månad efter det att de beviljats. Dessa medlemsstater skall inom tre månader besluta huruvida de skall godkänna registrering av fordonstypen i fråga på sitt territorium eller inte. Intyg om sådana typgodkännanden får inte ges rubriken 'EG-typgodkännande'.

…

4. Detta direktiv skall inte påverka medlemsstaternas rätt att i överensstämmelse med fördraget fastställa krav som de finner nödvändiga till skydd för trafikanter som använder de aktuella fordonen, förutsatt att detta inte medför ändringar av fordonen."

9. I del 2 i bilaga II till direktiv 2002/24 hänvisas med avseende på vissa tekniska egenskaper hos system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av direktivets tillämpningsområde till särdirektiv i vilka de tekniska krav som ställs för typgodkännande fastställs.

10. I skäl 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska

egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon [5] anges följande:

”Upprättandet av harmoniserade föreskrifter för komponenter och egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon är nödvändigt för att det skall bli möjligt att för alla typer av nämnda fordon sätta igång de förfaranden för antagande och typgodkännande som behandlas i rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon”.

11. Punkt 1 i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24, som har rubriken ”Åtgärder mot otillåten förändring av tvåhjuliga mopeder och motorcyklar”, innehåller följande definitioner:

”1. I detta kapitel:

1.1 ’Åtgärder mot otillåten förändring av tvåhjuliga mopeder och motorcyklar’ avser ett antal tekniska krav och bestämmelser vars syfte är att i största möjliga mån förhindra otillåtna förändringar som kan äventyra säkerheten, i synnerhet genom att öka fordonets prestanda och skada miljön.

…

1.3.1 Kategori A-fordon – mopeder.

…

1.4 ’Otillåten förändring’ avser en förändring som inte tillåts i detta kapitel.”

12. Punkt 2 i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 innehåller bland annat allmänna bestämmelser för utbytbarhet av icke-identiska delar mellan komponenttypgodkända fordon. Av punkt 2.1.1 b i kapitel 7 framgår att den maximala referenshastigheten eller motorns maximala nettoeffekt för den kategori som avses, inte i något fall bör överskridas. I synnerhet gäller att den högsta hastighet för vilken fordonen är konstruerade skall vara 25 km/h för de mopeder med låg effekt som avses i anmärkningen i bilaga I till direktiv 92/61.

13. I punkt 3 i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 avseende specifika krav för fordon av kategorierna A och B föreskrivs följande:

”De krav som fastställs i detta avsnitt är endast obligatoriska när de tagna [var] för sig eller i kombination visar sig nödvändiga för

5 — EGT L 226, s. 1.

att undvika otillåtna förändringar som resulterar i att fordonets maximala referenshastighet för fordon i kategori A ökar med mer än 5 km/h …. Den maximala referenshastigheten eller motorns maximala nettoeffekt för den kategori som avses, bör inte i något fall överskridas."

B — *Nationell rätt*

14. I artikel 1.5 i lag av den 21 juni 1985 om tekniska krav som samtliga fordon för transport på land, komponenter till dessa och säkerhetsutrustning måste uppfylla (nedan kallad lagen om tekniska krav) [6] föreskrivs följande:

"Det är förbjudet att tillverka, importera, inneha med avsikt att saluföra, utbjuda till försäljning, sälja eller kostnadsfritt utlämna utrustning för höjning av mopeders motorstyrka eller hastighet eller att tillhandahålla hjälp med eller lämna råd avseende montering av sådan utrustning."

6 — *Moniteur belge* av den 13 augusti 1985, s. 11647.

II — Bakgrund till tvisten och tolkningsfrågan

15. Vincent Willy Lahousse är företagsledare för företaget Lavichy BVBA (nedan gemensamt kallade de tilltalade). Företagets syfte är att "driva en cykelaffär och verkstad, inbegripet import och export, inköp och försäljning, uthyrning, underhåll samt reparationer av alla slags cyklar, mopeder, tillbehör och reservdelar till dessa, såväl nya som begagnade". Det framgår av beslutet om hänskjutande att de tilltalade var i besittning av och saluförde trimningsutrustning, att de tillät trimning av mopeder och dessutom lämnade råd i detta avseende.

16. Efter en utredning, husrannsakan och beslag av bevismaterial fastställde politierechtbank te Sint-Niklaas (Sint-Niklaas polisdomstol) att de tilltalade gjort sig skyldiga till en överträdelse av artikel 1.5 i lagen om tekniska krav i den mån som de tillverkat, importerat, innehaft med avsikt att saluföra, utbjudit till försäljning, sålt eller kostnadsfritt lämnat ut utrustning för höjning av mopeders motorstyrka eller hastighet eller tillhandahållit hjälp i detta avseende.

17. De tilltalade överklagade domen till den nationella domstolen.

18. Den nationella domstolen fann att artikel 1.5 i lagen om tekniska krav möjligen strider mot direktiv 2002/24 och beslutade att vilandeförklara målet och hänskjuta följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska direktiv 2002/24/EG, och närmare bestämt artikel 1.1 d däri, enligt vilken fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng inte omfattas av detta direktiv, tolkas så, att medlemsstaterna får utvidga tillämpningsområdet för direktivet till att omfatta all trafik på land (det vill säga användning av två- och trehjuliga motorfordon även utanför allmän väg och inom enskilt område) och utan att undantag medges för fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg (racing) eller i terräng?”

III — Förfarandet vid domstolen

19. Begäran om förhandsavgörande inkom till domstolens kansli den 22 april 2009.

20. Vincent Willy Lahousse, den belgiska regeringen och Förenade kungarikets regering samt Europeiska kommissionen har inkommit med skriftliga yttranden.

21. Genom skrivelse av den 17 maj 2010 uppmanade domstolens justitiesekreterare den belgiska regeringen och kommissionen att svara på en fråga avseende kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24. Ovannämnda parter besvarade frågorna den 1 juni 2010.

IV — Allmän bedömning

A — *Inledande anmärkningar avseende tolkningsfrågan*

22. Den nationella domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida en medlemsstat kan utvidga tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 på så sätt att det kan tillämpas på fordon som uttryckligen undantas från direktivets tillämpningsområde. En utvidgning av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 till fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng skulle innebära att de omfattades av det harmoniserade förfarandet för typgodkännande.

23. Den nationella domstolen har emellertid inte närmare angett om den utrustning eller de fordon som är aktuella i det mål den har att avgöra är avsedda för tävlingsbruk eller för en kundkrets som önskar höja mopeders motorstyrka eller hastighet för att kunna använda

dem i vägtrafiken. Jag anser emellertid att detta utgör en fråga avseende en viss faktisk omständighet som inte kan påverka frågan om huruvida begäran om förhandsavgörande kan tas upp till sakprövning eller ej.

24. Den nationella domstolen har dessutom påpekat att den ställt tolkningsfrågan till domstolen för att få klarhet när det gäller begreppet transport på land. Detta begrepp förekommer emellertid i den belgiska lagen om tekniska krav som det inte ankommer på domstolen att tolka. Det ska erinras om att direktiv 2002/24 endast kan tillämpas på fordon som är avsedda ”för vägtrafik” och deras komponenter och separata tekniska enheter.

25. Det ska följaktligen prövas om en lagstiftning, såsom den som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 och, om detta inte är fallet, vilka unionsrättsliga bestämmelser som ska beaktas av medlemsstaten.

26. Med hänsyn till den belgiska regeringens argumentation att artikel 1.5 i lagen om tekniska krav har antagits för att säkerställa ett bättre skydd för användarna och att därigenom de faror som är kopplade till en höjning av berörda mopeders hastighet eller motorstyrka beaktas, ska även kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 nämnas. Detta kapitel avser bland annat problematiken rörande åtgärder för att bekämpa otillåten förändring av mopeder.

27. Vad gäller den tidsmässiga aspekten av det mål som hänskjutits till domstolen framgår det av beslutet om hänskjutande att de omständigheter som påtalats avser perioden den 1 januari 2002–7 december 2005.

28. I den mån som denna period föregick antagandet av direktiv 2002/24 var direktiv 92/61 tillämpligt i målet vid den nationella domstolen. Eftersom de begrepp som är tillämpliga inom ramen för förevarande mål i stort sett har förblivit oförändrade i de två direktiven anser jag att den tolkning som görs av direktiv 2002/24 i tillämpliga delar ska tillämpas på tolkningen av direktiv 92/61.

B — *Bestämmelserna som reglerar sektorn för två- eller trehjuliga fordon*

1. Målet med och graden av harmonisering genom direktiv 2002/24

29. Inom ramen för vidtagandet av åtgärder för att säkerställa den inre marknadens

funktion reglerar ett antal direktiv problematiken med vilka krav som två- eller trehjuliga motorfordons komponenter och egenskaper ska uppfylla. I detta avseende har ett ramdirektiv [7] och flera tekniska direktiv [8] antagits.

30. Såsom framgår av åttonde skälet i direktiv 92/61 krävs, till följd av att de harmoniserade tekniska kraven för fordons olika komponenter och egenskaper samlats i särdirektiv för att överensstämmelsen med dessa krav ska kunna kontrolleras och varje medlemsstat kunna erkänna sådana kontroller som utförts i andra medlemsstater, att ett gemenskapsförfarande införs för typgodkännande av varje sådan fordonstyp.

31. Direktiv 2002/24 syftar till att harmonisera förfarandet för typgodkännande för olika två- och trehjuliga fordonstyper som omfattas av direktivets tillämpningsområde. Direktivet är även tillämpligt på komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller de tekniska kraven i särdirektiven. Bilaga I till direktiv 2002/24 innehåller en uttömmande förteckning över krav för typgodkännande av fordon. I punkt 19 i bilaga I hänvisas till direktiv 97/24 som avser åtgärder mot otillåten förändring av mopeder och motorcyklar.

32. Förfarandet för typgodkännande för fordon som omfattas av direktiv 2002/24 syftar till att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl genom att införa enhetliga föreskrifter som ska följas för att erhålla typgodkännande av en viss fordonstyp samt typgodkännande av dess karakteristiska egenskaper. [9]

33. Ovannämnda förfarande ger varje medlemsstat möjlighet att bekräfta att varje fordonstyp har genomgått de kontroller som föreskrivs i särdirektiven och tilldelats ett typgodkännandeintyg. Det gör det även möjligt för tillverkarna att utfärda ett intyg om överensstämmelse för samtliga fordon som motsvarar den godkända typen. När ett sådant intyg finns för ett fordon, kan detta släppas ut på marknaden, säljas och registreras inom hela unionen.

34. Till följd av införandet av ett harmoniserat typgodkännande inom Europeiska unionen kan en enskild köpa ett nytt fordon i valfri medlemsstat och, i förekommande fall, registrera detta utan individuellt godkännande

7 — Direktiv 92/61, vilket upphävts genom direktiv 2002/24.

8 — Mellan åren 1992 och 2009 antogs 37 direktiv som reglerade två- eller trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Se webbplatsen för Europeiska kommissionens generaldirektorat för näringsliv och industri: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, KOM(1999) 276 slutlig (EGT C 307 E, s. 1).

i andra medlemsstater. Endast fordon, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller de unionsrättsliga bestämmelserna får släppas ut på marknaden och förstagångsförsäljas för användning i medlemsstaterna.

35. Typgodkännande medför att en medlemsstat inte får förbjuda att fordon och komponenter som uppfyller kraven i direktiv 2002/24 släpps ut på marknaden, tas i bruk eller används. Förfarandet för typgodkännande är följaktligen inte tillämpligt på enstaka fordon i den mening som avses i ovannämnda direktiv. [10]

36. Direktiv 92/61, sedermera upphävt, innehöll en hänvisning avseende arten av harmonisering som föreskrivs på det berörda området. Enligt sista skälet i direktiv 92/61 var det för vägsäkerheten och skyddet av miljön och konsumenterna nödvändigt med högt ställda konstruktions- och produktionskrav. Eftersom dessa krav syftade till att säkerställa enhetlighet på marknaden var det nödvändigt att detta direktiv hade en fullständig harmonisering som grund.

37. I den mån som en liknande hänvisning inte har införts i direktiv 2002/24 är det motiverat att fråga sig vilken grad av harmonisering som föreskrivs i detta.

38. I detta avseende kan påpekas att det i förslaget till ändring av direktiv 92/61 uttryckligen angavs att förfarandet för EG-typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon utformats enligt ett system med fullständig harmonisering. [11] Av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande framgår att ovannämnda förslag antogs i syfte att aktualisera och förtydliga direktiv 92/16. [12]

39. Förslaget motiverades dessutom bland annat med att man ville klargöra föreskrifterna, särskilt i fråga om giltighetstiden för nationella typgodkännanden, och lägga till nya föreskrifter, i synnerhet när det gäller numrering av typgodkännanden, undantag för slutseriefordon och ny teknik, i likhet

10 — Direktiv 2002/24 innehåller visserligen ingen definition av begreppet enstaka fordon. Mot bakgrund av de mål som eftersträvas med ovannämnda direktiv och direktivets innehåll ska begreppet enstaka fordon tolkas så, att det inte omfattar fordon som omfattas av förfarandet för typgodkännande, utan avser individuella fordon vars egenskaper är av sådan art att de inte kan inbegripas i det system för godkännande som föreskrivs i direktivet.

11 — KOM(1999) 276 slutlig.

12 — Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon” (EGT C 368, 1999, s. 1).

med de föreskrifter som redan gäller andra motorfordon. [13]

40. Det kan följaktligen konstateras att direktiv 2002/24 fortfarande syftar till en uttömmande harmonisering avseende fordon som omfattas av direktivets tillämpningsområde. Det säger sig däremot självt att direktivet inte innebär någon uttömmande harmonisering av de regler som är tillämpliga på samtliga två- och trehjuliga fordon, framför allt med hänsyn till att vissa typer av fordon inte omfattas av direktivets tillämpningsområde. [14]

41. När ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 ska denna således enbart undersökas mot bakgrund av sistnämnda direktiv. När en fråga är föremål för harmonisering på unionsnivå ska nämligen nationell lagstiftning i denna fråga bedömas mot bakgrund av harmoniseringsåtgärdens bestämmelser och inte mot bakgrund av bestämmelserna i fördraget. [15]

42. Vad däremot gäller fordon som uttryckligen undantagits från tillämpningsområdet för direktiv 2002/24, såsom fordon som är avsedda för tävlingsbruk eller fordon som inte är avsedda för vägtrafik, anser jag att medlemsstaterna har ett omfattande handlingsutrymme vid antagandet av lagstiftning på området.

2. Tillämpningsområdet för direktiv 2002/24

43. Enligt artikel 1 i direktiv 2002/24 ska direktivet tillämpas på samtliga två- och trehjuliga fordon – även på sådana med tvillinghjul – som är avsedda för vägtrafik samt på komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon.

44. De fordon som anges i artikel 1.1 a–h omfattas inte av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24. Bland dessa fordon återfinns fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng. Enligt den allmänna

13 — Se skäl 4 i direktiv 2002/24.

14 — Se artikel 15.4 i direktiv 2002/24. Av denna bestämmelse framgår att villkoren för användning av de aktuella fordonen inte har harmoniserats.

15 — Se dom av den 30 november 1983 i mål 227/82, van Bennekom (REG 1983, s. 3883), punkt 35, av den 23 november 1989 i mål C-150/88, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (REG 1989, s. 3891; svensk specialutgåva, volym 10, s. 249), punkt 28, av den 12 oktober 1993 i mål C-37/92, Vanacker et Lesage (REG 1993, s. I-4947), punkt 9, av den 13 december 2001 i mål C-324/99, DaimlerChrysler (REG 2001, s. I-9897), punkt 32, av den 9 juni 2005 i de förenade målen C-211/03, C-299/03 och C-316/03–C-318/03, HLH Warenvertrieb och Orthica (REG 2005, s. I-5141), punkterna 58 och 59, och av den 24 januari 2008 i mål C-257/06, Roby Profumi (REG 2008, s. I-189), punkt 14.

definitionen i artikel 1 i direktiv 2002/24 undantas *a contrario* fordon som inte är avsedda för vägtrafik direkt från direktivets tillämpningsområde.

45. Vad gäller komponenter och separata tekniska enheter till fordon som anses vara undantagna från tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 bör två typer urskiljas.

46. Direktiv 2002/24 är å ena sidan inte tillämpligt på delar som ingår i fordon som inte omfattas av direktivet. Å andra sidan gäller att när en komponent till ett fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 är avsedd att monteras på fordon som faller under direktivet så omfattas en sådan komponent eller särskild teknisk enhet av direktivets tillämpningsområde.

47. Följaktligen uppkommer frågan hur begreppet ”avsedd” ska tolkas, det vill säga huruvida tillämpligheten av direktiv 2002/24 kan vara beroende av det sätt på vilket den aktuella delen används.

48. I detta avseende anser jag att begreppet ”avsedd” med avseende på ett fordon eller en komponent till ett fordon ska förstås som det industriella syftet med denna vara. Med det sistnämnda begreppet syftar jag på den användning som en tillverkare har som utgångspunkt vid den tekniska utformningen av ett fordon, vilken är avgörande för att fastställa till exempel de tekniska standarder som ett fordon ska uppfylla. Begreppet ”avsedd” definieras således av tillverkaren under tillverkningsförfarandet. [16]

49. En motsatt tolkning skulle leda till en absurd situation där all möjlig och hypotetisk användning av användaren av en del till ett fordon, även av tekniska delar som inte är avsedda för fordon enligt tillverkaren men som har egenskaper som gör dem utbytbara, borde beaktas i lagstiftningen. [17]

50. Tillämpligheten av direktiv 2002/24 kan följaktligen inte vara beroende av en subjektiv faktor, nämligen å ena sidan användningen av en komponent eller till och med dess många möjliga användningsområden och å andra sidan en eventuell teknisk möjlighet att montera en del i ett annat fordon än det för vilken komponenten formellt sett är avsedd.

16 — Med stöd av systemet med teknisk harmonisering kan tillverkare erhålla gemenskapsgodkännande för en typ av fordon i en medlemsstat då det uppfyller de harmoniserade tekniska kraven. De kan därefter saluföra dem i Europeiska unionen utan att behöva utföra prov eller genomgå ytterligare kontroller. Registrering sker enbart mot uppvisande av ett europeiskt typgodkännandeintyg. Se http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Såsom till exempel delar till tvåtaktsmotorer som kan användas till lätta maskiner, såsom trädgårdsmaskiner eller båtar.

51. Den omständigheten att enskilda fordon inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 är enligt min mening av särskild betydelse för förevarande förfarande.

52. Det kan i detta avseende erinras om att begreppet icke-moped inom ramen för förevarande förslag till avgörande omfattar både en moped som tidigare var förenlig med direktiv 2002/24 och som utsatts för otillåten förändring, såsom trimning, vilket medför att den inte längre uppfyller kraven i ovannämnda direktiv, och ett två- och trehjuligt fordon som utges vara en moped men som från början inte motsvarade den definition av en moped som fastställs i direktiv 2002/24.

53. Mot bakgrund av ordalydelsen i artikel 1.1 *in fine* i direktiv 2002/24 kan det anses att en moped som trimmats inte omfattas av direktivets bestämmelser om typgodkännande och om fri rörlighet dels eftersom det inte rör sig om en moped, dels eftersom det rör sig om ett enstaka fordon.

54. Såsom framgår av artikel 1 *in fine* i direktiv 2002/24 ska de medlemsstater som beviljar godkännande för enstaka fordon godta varje typgodkännande av komponenter och separata tekniska enheter som beviljats enligt detta direktiv utan hinder av de tillämpliga nationella kraven.

C — *Bestämmelserna om åtgärder mot otillåtna förändringar av fordon*

1. Inledande anmärkningar

55. Ikraftträdandet av direktiv 97/24 möjliggjorde en fullständig tillämpning av förfarandet för typgodkännande. Det utgör således ett av särdirektiven inom ramen för det förfarande för typgodkännande som fastställs i direktiv 2002/24. [18]

56. Det ska i detta avseende påpekas att tillämpningsområdena för direktiv 2002/24 och för direktiv 97/24 överlappar varandra men är inte identiska.

57. I artikel 1 i direktiv 97/24 föreskrivs nämligen att direktivet gäller för i nämnda artikel angivna komponenter för alla slags fordon som definieras i artikel 1 i direktiv 92/61. Den sistnämnda artikeln har införts i nästan

18 — Direktiv 97/24 antogs för att direktiv 92/61 skulle kunna genomföras. Se skäl 3 i direktiv 2002/24.

samma ordalag i direktiv 2002/24, i vilket endast en enda ny kategori av undantag har tillagts avseende typgodkännande av enstaka fordon. [19]

deras däckuppsättning samt belysnings- och ljussignaleringsanordningar.

2. Åtgärder för bekämpning av otillåten förändring av fordon i sekundärrätten

60. Av skäl 11 direktiv 97/24 framgår dessutom att restriktioner med avseende på ändringar på vissa två- eller trehjuliga motorfordon grundar sig på kraven beträffande säkerhet och miljö. För att inte hindra ägarna från att underhålla och sköta fordonen måste sådana restriktioner strikt begränsas till ändringar som på ett märkbart sätt förändrar fordonets prestanda och dess utsläpp av föroreningar och bulleremissioner.

58. Problematiken med åtgärder för bekämpning av otillåten förändring av fordon utgör en integrerad del i lagstiftningen om mopeder och motorcyklar.

61. Enligt artikel 1.2 a i direktiv 2002/24 är mopeder tvåhjuliga eller trehjuliga fordon som är konstruerade för en högsta hastighet på 45 km/h. De kännetecknas av slagvolymen och effekten som skiljer sig åt beroende på antalet hjul.

59. Av skälen till direktiv 97/24 framgår att de åtgärder som föreslagits för att minimera användarnas möjligheter att förändra mopeder eller motorcyklar i syfte att förbättra effekten uppfyller krav som mer och mer gör sig gällande i samtliga medlemsstater till följd av en större utbredning av detta fenomen, vilket är till men för vägsäkerheten. Vad gäller mopeder är det nödvändigt att sätta stopp för att unga användare ändrar motorerna i dessa fordon för att öka prestandan till en sådan nivå att den i vissa fall är oproportionerlig i förhållande till bland annat fordonens bromsystem,

62. Trimning av en moped består i att öka dess effekt och bland annat dess motorstyrka. Den tekniska förmågan vad gäller bromsning och väghållning av mopeder är emellertid inte anpassad till en sådan möjlighet, vilket kan öka risken för olyckor.

63. Av de rapporter som rör problematiken med åtgärder för bekämpning av ändring av

19 — Se KOM(1999) 276 slutlig.

två- och trehjuliga fordon framgår det att det rör sig om en fråga som bestäms av sociala och psykologiska faktorer och som har samband med vägsäkerhet och miljöskydd. [20]

64. I kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 regleras åtgärder för bekämpning av otillåten förändring av tvåhjuliga mopeder och motorcyklar. De allmänna bestämmelserna i nämnda kapitel avser huvudsakligen problematiken med utbytbarhet av icke-identiska delar mellan komponenttypgodkända fordon. [21]

65. Det bör framhållas att det enligt kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 i vart fall är förbjudet att den maximala referenshastigheten eller motorns maximala nettoeffekt för den kategori som avses kan överskridas. Detta bekräftar att synsättet avseende det industriella syftet som föreslagits ovan avseende direktiv 2002/24 även kan tillämpas inom denna ram.

66. Dessutom framgår det av kapitel 7 att de specifika krav som fastställs i direktiv 97/24 är obligatoriska när de tagna vart och ett för sig eller i kombination visar sig nödvändiga för att undvika otillåtna förändringar som resulterar i en ökning av fordonets hastighet eller effekt.

67. Enligt bilaga I till direktiv 2002/24, som innehåller en uttömmande förteckning över krav för typgodkännande av fordon, ingår uppgifter om åtgärder mot otillåten förändring bland de uppgifter vilkas överensstämmelse med föreskrifter i gemenskapslagstiftningen ska kontrolleras. Enligt bilaga II till direktiv 2002/24 ska med avseende på system, komponenter och separata tekniska enheter som redan godkänts för det fordon som godkännandet avser ett antal uppgifter lämnas, däribland de som avser åtgärder mot otillåten förändring av berörda fordon.

68. På nationell nivå återfinns lagstiftningen avseende bekämpning av otillåten förändring av mopeder bland de bestämmelser som syftar till att säkerställa vägsäkerheten, och sådan lagstiftning finns i flera av unionens medlemsstater. [22] I praktiken kontrolleras eller bekämpas trimning på grund av de många

20 — ”Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles”, beställd av kommissionen, nr FIF 20020691, slutgiltig rapport av den 18 december 2003, s. 31.

21 — Se punkt 2.1.1 i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24.

22 — I Frankrike till exempel, se artikel L.321-1 i vägtrafiklagen (code de la route). I den franska lagen föreskrivs ett intyg om vägsäkerhet för att initiera unga förare av mopeder i de viktigaste vägsäkerhetsreglerna, se Colin, F., *Le brevet de sécurité routière,* Droit Administratif 2006, nr 8. I Finland utgör användning på väg av en trimmad moped en överträdelse (se Ajoneuvolaki, artikel 96, punkt I.5). Dessutom måste ägaren betala en tilläggsavgift för fordon samt ökade premier för obligatorisk försäkring, eftersom det rör sig om en lätt motorcykel som används i vägtrafik utan registrering.

risker och skador som den innebär såväl för föraren, som utsätter sitt liv för fara när han kör i hastigheter för vilka fordonet inte är konstruerat, som för andra vägtrafikanter.

D — *De rättsliga konsekvenserna av otillåten förändring av ett fordon*

69. Vad beträffar följderna av en otillåten förändring kan en sådan medföra att en moped omvandlas till en ”icke-moped”, det vill säga ett fordon som inte överensstämmer med definitionen moped i direktiv 2002/24. Förändringen kan leda till att en moped som är avsedd för normal vägtrafik omvandlas till ett fordon avsett för tävlingsbruk på väg eller i terräng.

70. Enligt den systematik som direktiv 2002/24 bygger på ska tillverkaren enligt artikel 3 i direktivet rikta en ansökan om typgodkännande till typgodkännandeorganet i en medlemsstat för att fordonen ska kunna åtnjuta fri rörlighet på den inre marknaden. I denna artikel föreskrivs att ansökningar som gäller en bestämd typ av fordon, system, separat teknisk enhet eller komponent får riktas endast till en medlemsstat. Enligt artikel 9.1 i direktiv 2002/24 ska tillverkaren ansvara för att samtliga fordon, system, separata tekniska enheter eller komponenter tillverkas i överensstämmelse med den godkända typen. [23]

71. Ett fordon kan således inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 enbart av det skälet att det uppfyller villkoren i artikel 1 i detta direktiv. [24] Direktiv 2002/24 syftar nämligen till att inrätta ett system för typgodkännande per fordonstyp och säkerställa ömsesidigt erkännande vad gäller överensstämmelsen av fordon och komponenter till sådana fordon som tillverkats enligt bestämmelserna i direktiv 2002/24 och i särdirektiv. Den fria rörlighet som inrättats genom fullständig harmonisering gäller enbart fordon vars industriella syfte, såsom detta definieras och garanteras av tillverkaren, är att uppfylla de krav som fastställs i unionsrätten.

72. En trimmad moped som inte överensstämmer med någon av definitionerna i direktiv 2002/24 utgör följaktligen

23 — Enligt artikel 8 i direktiv 2002/24 ska samtliga fordon som tillverkas i överensstämmelse med en godkänd fordonstyp vara försedda med ett typgodkännandemärke i enlighet med avsnitten 1, 3 och 4 av typgodkännandenumret enligt bilaga V del A, och om så krävs i det tillämpliga särdirektivet ska samtliga separata tekniska enheter och komponenter som tillverkas i överensstämmelse med en godkänd typ vara försedda med ett typgodkännandemärke som motsvarar föreskrifterna i bilaga V del B.

24 — Den systematik som direktiv 2002/24 bygger på kan inte tillämpas på ett fordon som uppfyller samtliga tekniska krav som fastställs i unionsrätten om det inte har varit föremål för det typgodkännande som föreskrivs.

”icke-moped”, och det system som inrättats genom direktiv 2002/24 är således inte tillämpligt på denna trots att den omfattas av direktivets materiella tillämpningsområde. Detta gäller även för komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon med undantag för dem som är avsedda att monteras på fordon som regleras i direktiv 2002/24.

73. Vad gäller den kategori fordon som är avsedda för tävlingsbruk medges att de inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24. Det ska dock erinras om att begreppet ”avsedd” med utgångspunkt i det industriella syfte som föreslagits förutsätter att ett fordon enligt tillverkaren kan delta i tävlingar.

74. En otillåten förändring av en moped med hjälp av en trimningssats leder till en enskild omvandling, även om det trimmade fordonet i själva verket kan delta i tävlingar. Ett sådant fordon kan följaktligen för det första inte betraktas som ett fordon avsett för tävlingsbruk, eftersom syftet med detta fordon har definierats annorlunda av tillverkaren. Innan fordonet trimmades var det inte avsett för tävlingsbruk. Fordonet utgör för det andra till följd av trimningen ett enskilt fordon som inte kan vara föremål för typgodkännande.

75. För det fall trimningssatsen från en industriell synvinkel inte är avsedd för dubbla användningsområden [25] drar jag den slutsatsen att en trimningssats för mopeder antingen syftar till att öka effekten hos mopeder avsedda för tävlingsbruk eller till att omvandla mopeder till ”icke-mopeder”. I båda fallen rör det sig således om utrustning som befinner sig utanför det system för typgodkännande och ömsesidigt godkännande som föreskrivs i direktiv 2002/24, eftersom dessa trimningssatser inte är avsedda för montering på fordon som regleras av direktiv 2002/24.

76. Eftersom direktiv 2002/24 i princip inte är tillämpligt på enskilda fordon kan inte en trimningssats som syftar till att ändra en moped omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 eller av det system för ömsesidigt erkännande som fastställs i ovannämnda direktiv.

25 — Om samma trimningssats är avsedd för mopeder och till exempel för lätta motorcyklar omfattas den naturligtvis av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24. Det förefaller emellertid som om bestämmelserna i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 syftar till att undvika en sådan situation.

V — Utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24

77. Den nationella domstolen vill genom sin tolkningsfråga huvudsakligen få klarhet i huruvida en medlemsstat får utvidga tillämpningsområdet för direktiv 2002/24, framför allt till att omfatta de fordon som anges i artikel 1.1 d i ovannämnda direktiv, nämligen fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng. Härigenom skulle tillämpningsområdet för direktiv 2002/24, vilket rör vägtrafik, med avseende på ovannämnda fordon utvidgas till att omfatta all trafik på land.

78. Det kan medges att omfattningen av frågan inte är tydlig. Den skulle kunna avse tillämpningen av definitionen av begreppet moped i den mening som avses i direktiv 2002/24 och de tekniska krav som fastställs i direktivet för fordon som är avsedda för tävlingsbruk. Frågan skulle även kunna tolkas på så sätt att den nationella domstolen vill få klarhet i huruvida en medlemsstat ensidigt kan utvidga systemet för typgodkännande och ömsesidigt erkännande som inrättats genom direktiv 2002/24 till fordon som inte omfattas av direktivets tillämpningsområde.

79. Enligt kommissionen ska direktiv 2002/24, närmare bestämt artikel 1.1 d däri, tolkas på så sätt att en medlemsstat inte får utvidga dess tillämpningsområde till att omfatta fordon avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng.

80. Enligt Förenade kungarikets regering har medlemsstaterna rätt att fastställa tekniska krav med avseende på de fordon som anges i artikel 1.1 a–h förutsatt att dessa krav är förenliga med gemenskapsrätten, inbegripet artikel 28 EG och andra bestämmelser som syftar till att skydda den fria rörligheten för varor såsom förordning (EG) nr 764/2008 [26] och direktiv 98/34 [27].

81. Begränsningar av ett direktivs rättsverkningar kan förekomma i form av undantag eller en dispens. Det rör sig då om att underlåta att tillämpa en regel i direktivet i en viss situation trots att den omfattas av tillämpningsområdet för nämnda regel.

82. I likhet med Förenade kungarikets regering anser jag i förevarande fall att artikel 1.1 d i direktiv 2002/24 inte utgör ett undantag från de krav som fastställs i direktivet.

26 — Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 764/2008 av den 9 juli 2008 om förfaranden för tillämpning av vissa nationella tekniska regler på produkter som lagligen saluförts i en annan medlemsstat och om upphävande av beslut nr 3052/95/EG (EUT L 218, s. 21).

27 — Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EGT L 204, s. 37).

83. Det föreskrivs nämligen inte i denna artikel att medlemsstaterna ska undanta fordon som är avsedda för tävlingsbruk i terräng från de krav som fastställs i direktivet. Undantaget från direktivets tillämpningsområde ger medlemsstaterna rätt att lagstifta på det berörda området, givetvis med beaktande av bestämmelserna i fördraget.

84. Syftet med direktiv 2002/24 är att inrätta ett förfarande för typgodkännande för fordon som är tillämpligt på två- och trehjuliga motorfordon och komponenter och separata tekniska enheter som tillverkats enligt de tekniska krav som fastställts i särdirektiv. Den rättsliga följden av detta förfarande är fri rörlighet för dessa varor, grundad på skyldigheten till ömsesidigt erkännande av överensstämmelsen med fullständigt harmoniserade tekniska krav. Såsom framgår av artikel 15.1 i direktiv 2002/24 får det system som inrättats genom direktiv 2002/24 endast tillämpas på fordon, separata tekniska enheter och komponenter som uppfyller kraven i detta direktiv.

85. I förevarande fall står problematiken med trimning av mopeder fortfarande i centrum för det mål som anhängiggjorts vid den nationella domstolen.

86. Såsom redan angetts ovan vad gäller bekämpningen av otillåtna förändringar av mopeder bör bestämmelserna i direktiv 2002/24 läsas tillsammans med kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24.

87. När fordon och komponenter omfattas av direktiv 2002/24 är följaktligen bestämmelserna avseende åtgärder mot otillåtna förändringar i direktiv 97/24 tillämpliga. Detta är emellertid i princip inte fallet när det rör sig om fordon avsedda för tävlingsbruk.

88. Det ska i det avseendet påpekas att en utvidgning av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 innebär en utvidgning av förfarandet för typgodkännande. Frågan om en utvidgning av åtgärder som syftar till att bekämpa otillåten förändring av fordon, vilken förefaller vara central i den nationella domstolens problemställning, är ett separat spörsmål.

89. När det rör sig om att tillämpa förfarandet för typgodkännande på fordon avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng anser jag att medlemsstaten får agera i detta avseende under förutsättning att målsättningen med direktiv 2002/24 beaktas.

90. Såsom framgår av artikel 2.7 i direktiv 2002/24 utgör förfarandet för typgodkännande en handling genom vilken en medlemsstat intygar att en fordonstyp, ett system,

en separat teknisk enhet eller en komponent uppfyller de tekniska kraven i detta direktiv eller i särdirektiven samt att de specifikationer som tillverkaren lämnat enligt den uttömmande förteckningen i bilaga I till direktivet är korrekta. [28]

91. Dessutom framgår det av artikel 6 i nämnda direktiv att de behöriga myndigheterna i varje medlemsstat till sina motsvarigheter i övriga medlemsstater ska översända en kopia av varje intyg om typgodkännande för varje typ av fordon inbegripet bilagor som de utfärdat för fordonstyper som de beviljat eller vägrat typgodkännande för. Enligt artikel 4.6 i direktivet ska en medlemsstat, om den av skäl som hänför sig till allvarlig fara för trafiksäkerheten vägrar att bevilja typgodkännande för ett fordon, ett system, en separat teknisk enhet eller komponent, underrätta övriga medlemsstater och kommissionen.

92. Med hänsyn till risken för förvirring och rättsosäkerhet som kan bli följden av en tillämpning av detta förfarande på fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 anser jag att den berörda medlemsstaten, vad gäller intyget, otvetydigt ska ange att det inte rör sig om ett sådant typgodkännande som föreskrivs i direktivet och att intyget inte har sådana rättsverkningar som föreskrivs däri. I detta avseende vill jag erinra om att medlemsstaterna enligt bestämmelserna i artikel 15.3 i direktiv 2002/24 ska förhindra den oklarhet som sådana individuella undantag som föreskrivs i denna artikel kan medföra. Samma princip ska tillämpas på utvidgningen av tillämpningsområdet för typgodkännandet.

93. När de åtgärder som en medlemsstat vidtar omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 befinner sig medlemsstaten i ett system av ömsesidigt beroende som å ena sidan bygger på förtroende och samarbete mellan de behöriga nationella myndigheterna och, å andra sidan, på de tekniska specifikationer som fastställs i särdirektiven. [29]

28 — Enligt artikel 4 i direktiv 2002/24 ska varje medlemsstat bevilja typgodkännande för samtliga fordonstyper, separata tekniska enheter och komponenter om dessa uppfyller följande krav: För det första ska fordonstyper uppfylla de tekniska kraven i särdirektiven och överensstämma med de specifikationer som tillverkaren lämnat enligt den uttömmande förteckningen i bilagan till direktivet. Å andra sidan ska system (bromsar, avgasrenare och så vidare), separata tekniska enheter (anordning, till exempel en avgasljuddämpare) och komponenter (anordning, till exempel en lampa) uppfylla de tekniska kraven i det tillämpliga särdirektivet och överensstämma med de specifikationer som tillverkaren lämnat enligt den uttömmande förteckningen i bilaga I till direktiv 2002/24.

29 — Se i detta avseende, vad gäller Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner (EGT L 207, s. 1), dom av den 17 april 2007 i mål C-470/03, AGM-COS.MET (REG 2007, s. I-2749, punkterna 61–64). Vad gäller e-märkningen antyder denna att en produkt har typgodkänts för att nyttja vägar som är öppna för trafik. Denna märkning åtföljs av en siffra som anger det land i vilketprodukten har typgodkänts. Beviljandet av ett typgodkännande är i allmänhet kopplat till en särskild europeisk bestämmelse avseende den berörda produkten.

94. En medlemsstat kan juridiskt sett enligt min mening enbart tillämpa förfarandet för typgodkännande för en viss fordonstyp som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24 om skyldigheten att lämna insyn, som sammanhänger med såväl förfarandet för typgodkännande som den allmänna rättssäkerhetsprincipen, beaktas. Medlemsstaten kan följaktligen tillämpa direktivet på situationer som inte omfattas av dess tillämpningsområde som om det vore en nationell bestämmelse under förutsättning att medlemsstaten inte ger intrycket att rättsverkningarna av den aktuella nationella bestämmelsen utvidgas till att omfatta unionen.

95. Det finns ingenting som hindrar att en medlemsstat utgår från bestämmelserna i direktiv 2002/24 för att lagstifta på området för fordon och komponenter som inte omfattas av dess tillämpningsområde, varvid hänsyn ska tas till bestämmelserna i fördraget.

VI — Analys av innehållet i den nationella lagstiftningen mot bakgrund av unionsrätten

96. Mot bakgrund av de mål som eftersträvas med lagen om tekniska krav har domstolen till den belgiska regeringen och kommissionen riktat följande fråga:

”Innebär artikel 1.5 i lagen av den 21 juli 1985 ett införlivande, och i så fall i vilken utsträckning, av bestämmelserna i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 som har rubriken ’Åtgärder mot otillåten förändring av tvåhjuliga mopeder och motorcyklar’ i dess lydelse vid tidpunkten för omständigheterna i målet vid den nationella domstolen?”

97. Den belgiska regeringen angav i sin svarsskrivelse att bestämmelserna i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 har inlemmats i kunglig kungörelse av den 8 november 1998. [30] Artikel 1.5 i lagen om tekniska krav trädde däremot i kraft tidigare, närmare bestämt den 1 juli 1995. Eftersom lagen om tekniska krav har en mycket bredare räckvidd är artikel 1.5 fortfarande i kraft.

98. Enligt kommissionen kan artikel 1.5 i lagen om tekniska krav inte anses införliva direktiv 97/24.

30 — Kungörelse om ändring av kunglig kungörelse av den 4 augusti 1996 om genomförande av Europeiska gemenskapernas direktiv om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon, komponenter och separata tekniska enheter samt säkerhetstillbehör till sådana fordon.

99. Vad gäller förhållandet mellan direktiv 2002/24 och den lagstiftning som är i fråga i målet vid den nationella domstolen har den belgiska regeringen, med hänvisning till artikel 15 i direktiv 2002/24, gjort gällande att förbudet i artikel 1.5 i lagen om tekniska krav har införts för att säkerställa ett bättre skydd för användarna. Den belgiska regeringen har föreslagit att domstolen ska betrakta artikel 1.5 i lagen om tekniska krav som förenlig med bestämmelserna i direktiv 2002/24.

100. Nämnda regering anser att de fordon som av säljaren, köparen eller användaren efter tillverkningen utrustas med komponenter för att höja motorstyrkan eller hastigheten ofta inte är (eller inte längre är) anpassade till de förändringar som gjorts och således utgör en potentiell fara för användaren.

101. Det ska i detta avseende inledningsvis påpekas att det enligt artikel 1.5 i lagen om tekniska krav är förbjudet att tillverka, importera, inneha och sälja utrustning för att möjliggöra höjning av mopeders motorstyrka eller hastighet eller att tillhandahålla hjälp med eller lämna råd avseende montering av sådan utrustning.

102. Det mål som eftersträvas med artikel 1.5 i lagen om tekniska krav är att förbjuda förändringar av mopeder genom ett förbud mot att saluföra och använda delar som är avsedda för detta ändamål. [31] Mot denna bakgrund kan konstateras att det mål som eftersträvas med ovannämnda lagstiftning sammanfaller med tillämpningsområdet för direktiv 2002/24.

103. Enbart ett fordon som uppfyller kriterierna i artikel 1.2 i direktiv 2002/24 betraktas nämligen som en moped i den mening som avses i detta direktiv.

104. I likhet med direktiv 2002/24, i vilket enligt min mening det industriella syftet används för att fastställa ett fordons, en komponents eller en separat teknisk enhets ”avsedda” funktion, verkar den belgiska lagstiftningen gå i samma riktning på så sätt att all utrustning som ”syftar till” [32] att höja mopeders motorstyrka eller hastighet är förbjuden enligt denna lagstiftning.

105. Det ska emellertid även erinras om att lagen om tekniska krav reglerar en mer omfattande problematik än den som omfattas av direktiv 2002/24. Tillämpligheten av detta direktiv begränsas av kriteriet att fordonen ska vara ”avsedda för vägtrafik”. Enligt uppgifter som såväl den nationella domstolen som den belgiska regeringen har lämnat fastställs

31 — Aspekten avseende ett eventuellt förbud mot tillhandahållande av hjälp eller råd avseende trimning omfattas enligt min mening inte av begäran om förhandsavgörande.

32 — Och inte ”medför”.

i lagen om tekniska krav de villkor som samtliga fordon för transport på land måste uppfylla. Sistnämnda begrepp är mycket vidare än begreppet vägtrafik.

106. Med avseende på bekämpningen av otillåten ändring av mopeder erinras vidare om att den belgiska regeringen har anfört att de åtgärder som föreskrivs i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 har två sidor. Kapitel 7 innehåller å ena sidan allmänna bestämmelser för utbytbarhet av icke-identiska delar mellan komponenttypgodkända fordon (punkterna 2.1–2.4) och föreskriver å andra sidan specifika krav för fordonstillverkare för att hindra otillåten förändring av den maximala hastigheten hos dessa fordon genom att införa en rad konstruktionskrav (punkterna 3.1–3.10).

107. Direktiv 97/24 innehåller emellertid inte några bestämmelser avseende montering av delar avsedda att höja motoreffekten eller hastigheten, delar som inte härrör från den ursprungliga tillverkaren. Detta är en skillnad i förhållande till det mål som förefaller eftersträvas med lagen om tekniska krav. Direktiv 97/24 överlappar enligt den belgiska regeringen dessutom delvis artikel 1.5 i nämnda lag.

108. Även om direktiv 97/24 införlivades efter det att lagen om tekniska krav hade antagits anser jag att artikel 1.5 i denna lag uppnår de mål som eftersträvas med kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 avseende de åtgärder som syftar till att begränsa otillåten förändring av mopeder som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/24.

109. Härav följer att i den mån som tillämpningsområdena för lagen om tekniska krav respektive för kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24 sammanfaller med varandra och avser fordon som omfattas av direktiv 2002/24, såsom mopeder, utgör dessa direktiv inte hinder mot den aktuella lagstiftningen.

110. Ett förbud mot försäljning av utrustning ”för” höjning av mopeders motorstyrka eller hastighet som befinner sig inom de gränser som fastställs i kapitel 7 i bilagan till direktiv 97/24, nämligen ett förbud mot otillåten förändring som begränsas till ändringar som på ett märkbart sätt förändrar fordonets prestanda och dess utsläpp av föroreningar och bulleremissioner, är förenligt med det sistnämnda. Det ska även påpekas att det enligt den aktuella lagen inte krävs att ändringarna görs på fordon som omfattas av teknisk harmonisering inom unionen. Tvärtom är otillåtna förändringar som är avsedda att ändra den av tillverkaren avsedda konstruktionen hos ett fordon förbjudna enligt denna lag. Denna lag är således förenlig med kravet i artikel 15.4 i direktiv 2002/24 enligt vilket

villkoren för användning som fastställs av medlemsstaterna inte kan innebära en ändring av fordon.

111. I den mån som det förbud som fastställs i lagen om tekniska krav i stor utsträckning faller utanför tillämpningsområdet för direktiven 2002/24 och 97/24 ska den nationella domstolen tillhandahållas vissa uppgifter med avseende på artiklarna 28 EG och 30 EG (nu artiklarna 34 FEUF och 36 FEUF), samtidigt som hänsyn tas till problematiken med fordon avsedda för tävlingsbruk.

112. Såsom kommissionen har gjort gällande medför direktiven i fråga inte en fullständig harmonisering med avseende på två- och trehjuliga fordon, eftersom de inte är tillämpliga på samtliga två- och trehjuliga fordon och i synnerhet inte på fordon som är avsedda för tävlingsbruk.

113. Det ska i detta avseende erinras om att förfarandet enligt artikel 234 EG grundar sig på en tydlig funktionsfördelning mellan de nationella domstolarna och EU-domstolen. I ett sådant förfarande är det den nationella domstolen som ska bedöma omständigheterna i målet. I syfte att ge ett användbart svar får emellertid domstolen, i en anda av samarbete med de nationella domstolarna, lämna dessa samtliga uppgifter som den anser vara nödvändiga. [33]

114. Såsom jag redan påpekat har medlemsstaterna, under förutsättning att reglerna i fördraget beaktas, ett omfattande handlingsutrymme vad gäller lagstiftningen för fordon avsedda för tävlingsbruk, vilka uttryckligen undantagits från tillämpningsområdet för direktiv 2002/24.

115. Dessutom anser jag att medlemsstaterna enligt unionsrätten har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning i fråga om att tillåta eller inte tillåta, och i förekommande fall på vilka villkor, organisering av tävlingar med mopeder eller motorcyklar. Även perfekt organiserade tävlingar med motorfordon utsätter deltagarnas liv och hälsa för allvarlig fara, särskilt i jämförelse med andra sporter.

116. Förenade kungarikets regering har påpekat att eftersom fordon som är avsedda för tävlingsbruk eller terrängfordon inte omfattas av direktivets tillämpningsområde är medlemsstaterna inte skyldiga att anta någon lagstiftning i detta avseende.

33 — Se bland annat dom av den 15 april 2010 i mål C-433/05, Sandström (REU 2010, s. I-2885), punkt 35.

117. Medlemsstaterna har enligt Förenade kungarikets regering rätt att uppställa tekniska krav med avseende på de fordon som avses i artikel 1.1 a–h i direktiv 2002/24 i den mån som dessa krav beaktar unionsrätten, framför allt artikel 28 EG.

118. I förevarande mål framgår först och främst av handlingarna i målet att förbudet i fråga är en åtgärd som tillämpas utan åtskillnad på inhemska produkter och på produkter som importeras från andra medlemsstater.

119. Dessutom kan det inte ifrågasättas att de nationella bestämmelserna, eftersom de innebär ett generellt och totalt förbud i hela Belgien mot att tillverka, importera, inneha, utbjuda till försäljning, sälja eller utlämna utrustning för höjning av mopeders motorstyrka eller hastighet, kan utgöra ett hinder för den fria rörligheten för varor.

120. Ett sådant förbud kan emellertid motiveras med stöd av artikel 30 EG eller av tvingande hänsyn i den mening som avses i rättspraxis under förutsättning att lagstiftningen i fråga är ägnad att säkerställa att det eftersträvade ändamålet uppnås och att den inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta ändamål. [34]

121. Jag anser att trimning av mopeder är ett fenomen som enligt unionens sekundärrätt anses oförenligt med trafiksäkerhet, användarskydd och miljöskydd. Av den aktuella nationella lagstiftningen framgår att utrustning avsedd för trimning av mopeder avsedda för vägtrafik inte omfattas av den fria rörligheten inom ramen för den inre marknaden. Medlemsstaterna får följaktligen begränsa utsläppande på marknaden, saluföring, ibruktagande eller användning av trimningssatser för mopeder som är avsedda för tävlingsbruk om ovannämnda satser är tekniskt utbytbara med dem som är avsedda för vägtrafik.

122. För det fall trimningssatserna inte uppfyller ovannämnda krav på utbytbarhet och om de nationella bestämmelserna i fråga leder till att användarna av komponenter och separata tekniska enheter hindras att bruka dessa på avsett sätt eller till att deras användning kraftigt begränsas, vilket det ankommer på den nationella domstolen att kontrollera, utgör sådana bestämmelser ett hinder för dessa varors tillträde till den ifrågavarande nationella marknaden och utgör därmed – såvida de inte är motiverade enligt artikel 30 EG eller av tvingande krav av allmänintresse – en

34 — Se dom av den 10 februari 2009 i mål C-110/05, kommissionen mot Italien (REG 2009, s. I-519), punkt 59.

åtgärd med verkan motsvarande den som kvantitativa importrestriktioner har och som är förbjuden enligt artikel 28 EG.

123. Det ska i detta avseende erinras om att den fria rörligheten för varor inom Europeiska unionen, vad gäller motorfordon och komponenter till sådana fordon, inte har uppnåtts genom en direkt tillämpning av artiklarna i fördraget, utan till följd av en lång process med harmonisering av teknisk lagstiftning, mot bakgrund av behovet av att skydda liv och hälsa för personer som använder sådana produkter och med hänsyn till trafiksäkerhet och miljö. Den europeiska konstruktionen på området bygger således på antagandet att hinder för handeln mellan medlemsstaterna kan motiveras på grundval av artikel 30 EG. [35] De omständigheter som motiverar antagandet av unionens sekundärrätt vad gäller motorfordon motiverar enligt min mening ett allmänt förbud såsom det som föreskrivs i lagen om tekniska krav trots att den är tillämplig på en trimningssats för mopeder som är avsedda för tävlingsbruk.

VII — Förslag till avgörande

124. Jag föreslår att domstolen besvarar den tolkningsfråga som ställts på följande sätt:

1) En medlemsstat kan, med iakttagande av fördragets bestämmelser, tillämpa Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets

35 — Se andra och fjärde skälen i direktiv 92/61, sedermera upphävt.

direktiv 92/61/EEG, eller nationella bestämmelser som har ett liknande innehåll, för att reglera fordon och komponenter som inte omfattas av tillämpningsområdet för nämnda direktiv, såväl vad avser förfarandet för typgodkännande för varje typ av fordon som de tekniska krav som är tillämpliga på fordon som inte är avsedda att användas för vägtrafik och de som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng, under förutsättning att skyldigheten att lämna insyn, som sammanhänger med såväl förfarandet för typgodkännande som den allmänna principen om rättssäkerhet, beaktas.

2) I den mån som en nationell lag som den som är i fråga i målet vid den nationella domstolen går utöver de åtgärder för bekämpning av otillåten förändring av mopeder som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon omfattas den av tillämpningsområdet för artiklarna 28 EG och 30 EG. Den utgör ett hinder som är motiverat med hänsyn till ovannämnda artiklar trots att den är tillämplig på utrustning för höjning av motorstyrkan eller hastigheten hos mopeder som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng.