STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA NIILO JÄÄSKINENA
přednesené dne 16. září 2010 [1]

1. Svou předběžnou otázkou [2] žádá rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (soud prvního stupně v Termonde, Belgie) o výklad čl. 1 odst. 1 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS [3].

2. Konkrétněji je požadováno, aby se Soudní dvůr vyslovil k vnitrostátním opatřením proti neoprávněným úpravám dvoukolových nebo tříkolových vozidel. Dotčená vnitrostátní právní úprava totiž zakazuje zejména prodej a používání příslušenství, které má za cíl zvýšit výkon motoru nebo rychlost mopedů. Soudní dvůr je tedy žádán, aby přezkoumal, zda, popřípadě nakolik, může příslušenství, které má za cíl zvýšit rychlost mopedů nad hranici stanovenou technickými normami podle právní úpravy Evropské unie, využívat volný pohyb zboží zaručený právem Unie.

3. Pro účely tohoto stanoviska uvádím, že definice výrazu „moped" ve smyslu směrnice 2002/24 představuje autonomní a jednoznačný pojem práva Unie. Podle sekundárního práva představuje tudíž jakékoli vozidlo označované za moped, ale neodpovídající této definici, „vozidlo jiné než moped".

I – Právní rámec

A – *Právo Evropské unie*

4. Směrnice 2002/24 zrušila směrnici Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel (dále jen „směrnice 92/61") [4].

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Jelikož se spor v původním řízení týká uplatnění vnitrostátního zákona přijatého v roce 1985, řídí se odkazy na ustanovení Smlouvy o ES číslováním existujícím před nabytím platnosti Smlouvy o fungování Evropské unie.

3 — Úř. věst. L 124, s. 1; Zvl. vyd. 13/29, s. 399.

4 — Úř. věst. L 225, s. 72.

5. Podle šestého bodu odůvodnění směrnice 2002/24 postup ES schvalování typu má umožnit každému členskému státu potvrdit, že každý typ vozidla byl podroben ověřením, která jsou stanovena ve zvláštních směrnicích, a že pro něj byl vydán certifikát schválení typu.

6. Článek 1 směrnice 2002/24 zní takto:

„1. Tato směrnice se vztahuje na všechna dvoukolová a tříkolová motorová vozidla, ať se zdvojenými koly nebo jiná, určená k používání na pozemních komunikacích a na konstrukční části nebo samostatné technické celky takových vozidel.

Tato směrnice se nevztahuje na tato vozidla:

[…];

d) vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích i v terénu;

[…];

ani na jejich konstrukční části nebo technické celky, nejsou-li určeny k montáži do vozidel, na něž se vztahuje tato směrnice.

[…]“

7. Článek 4 zmíněné směrnice stanoví:

„1. Každý členský stát udělí schválení typu pro všechny typy vozidel, systémů, samostatných technických celků nebo konstrukčních částí, splňují-li tyto podmínky:

[…]

b) systém, samostatný technický celek nebo konstrukční část splňuje technické požadavky odpovídající zvláštní směrnice a odpovídá údajům, které uvádí výrobce podle úplného seznamu v příloze I.

[…]“

8. Podle článku 15 téže směrnice obsaženého v části III nadepsané „Podmínky pro volný pohyb, přechodná ustanovení, výjimky a alternativní postupy“:

„1. Členské státy nesmějí zakázat uvedení na trh, prodej, uvedení do provozu nebo užívání nových vozidel, která splňují požadavky této směrnice. První registraci lze provést pouze u vozidel splňujících požadavky této směrnice.

2. Členské státy nesmějí zakázat uvedení na trh, prodej, nebo užívání nových samostatných

technických celků nebo nových konstrukčních částí, které splňují požadavky této směrnice. Pouze samostatné technické celky a konstrukční části splňující požadavky této směrnice smějí být uváděny na trh a prodávány k prvnímu použití v členských státech.

Ostatní členské státy musí být o těchto osvobozeních informovány do jednoho měsíce od jejich udělení. Do tří měsíců se musí tyto členské státy rozhodnout, zda přijmou schválení typu udělená pro vozidla, která mají být registrována na jejich území. Certifikát takového schválení typu nesmí být opatřen označením ‚Certifikát ES schválení typu‘;

3. Odchylně od odstavců 1 a 2

[…]

a) členské státy mohou vozidla, systémy, samostatné technické celky a konstrukční části určené

4. Tato směrnice se nedotýká práva členských států přijmout v souladu se Smlouvou opatření, která považují za nutná pro zajištění ochrany uživatelů při užívání dotyčných vozidel, za předpokladu, že důsledkem těchto opatření nejsou změny na vozidlech.“

i) buď pro malosériovou výrobu maximálně 200 jednotek ročně typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku,

9. Část 2 přílohy II směrnice 2002/24 odkazuje ohledně určitých technických vlastností systémů, konstrukčních částí a technických celků na zvláštní směrnice, které stanoví technické požadavky vyžadované pro použití postupů schválení typu vozidla.

ii) nebo pro ozbrojené síly, pořádkové orgány, civilní ochranu, požární sbory nebo subjekty veřejných prací

osvobodit od uplatňování shody s jedním nebo více požadavky zvláštních směrnic.

10. Podle třetího bodu odůvodnění směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/24/ES ze dne 17. června 1997 o některých

konstrukčních částech a vlastnostech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel (dále jen „směrnice 97/24“) [5]

„je nutné vypracovat harmonizované požadavky pro tyto konstrukční části a vlastnosti dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, aby se mohly na každý typ takových vozidel použít postupy schválení typu vozidla a dílčího schválení typu stanovené ve směrnici Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel“.

11. Kapitola 7 přílohy směrnice 97/24 nadepsaná „Opatření proti neoprávněným úpravám dvoukolových mopedů a motocyklů“ obsahuje v bodě 1 následující definice:

„1. Pro účely této kapitoly:

1.1 ‚Opatřeními proti neoprávněným úpravám dvoukolových mopedů a motocyklů‘ se rozumí řada technických požadavků a specifikací, jejichž účelem je zabránit, pokud je to možné, nedovoleným změnám, které mohou ohrozit bezpečnost, zvláště zvýšením výkonnosti vozidla, a mohou poškozovat životní prostředí

[…]

1.3.1. vozidla kategorie A – mopedy

[…]

1.4 ‚Nedovolenou změnou‘ se rozumí změna, která není přípustná podle této kapitoly.“

12. Kapitola 7 bod 2 přílohy směrnice 97/24 obsahuje zejména obecná ustanovení týkající se zaměnitelnosti neidentických konstrukčních částí mezi vozidly s dílčím schválením typu. Z bodu 2.1.1 písm. b) zmíněné kapitoly 7 vyplývá, že se nesmí přesáhnout maximální konstrukční rychlost nebo maximální netto výkon motoru pro danou kategorii. Zejména je třeba upozornit, že maximální konstrukční rychlost mopedů s malým výkonem, které jsou uvedeny v poznámce v příloze I směrnice 92/61/EHS, je 25 km/h.

13. Kapitola 7 bod 3 přílohy směrnice 97/24 týkající se zvláštních požadavků na vozidla kategorií A a B stanoví:

„Požadavky stanovené v tomto oddílu nejsou povinné, pokud z jednotlivého požadavku nebo z kombinace požadavků nevyplyne

5 — Úř. věst. L 226, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 34.

nutnost zabránit neoprávněným úpravám, kterými by se zvýšila maximální konstrukční rychlost o více než 5 km/h u vozidel kategorie A […]. V žádném případě se nesmí překročit maximální konstrukční rychlost nebo maximální výkon motoru pro danou kategorii."

B – *Vnitrostátní právní předpisy*

14. Článek 1 odst. 5 zákona ze dne 21. června 1985 o technických podmínkách, které musí splňovat všechna silniční vozidla, jejich součástky, jakož i bezpečnostní příslušenství (dále jen „zákon o technických podmínkách") [6] stanoví:

„Výroba, dovoz, držba za účelem prodeje, nabídka prodeje, prodej a bezplatná distribuce příslušenství, které má za cíl zvýšit výkon motoru nebo rychlost mopedů, se zakazuje; zároveň se zakazuje i nabídka služeb nebo poskytování návodů k montáži tohoto příslušenství."

6 — *Moniteur belge* ze dne 13. srpna 1985, s. 11647.

II – Skutkový základ sporu a předběžná otázka

15. V. W. Lahousse je ředitelem společnosti Lavichy BVBA (dále označováni společně jako „obžalovaní"), jejímž předmětem činnosti je „provozování obchodu s jízdními koly a opravny jízdních kol, včetně dovozu a vývozu, nákupu a prodeje, pronájmu, údržby a opravy veškerých jízdních kol, mopedů, jejich příslušenství a náhradních dílů, jak nových, tak i použitých". Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že obžalovaní měli v držení a prodávali příslušenství, které má za cíl zvýšit rychlost mopedů, a krom toho poskytovali návody týkající se tohoto příslušenství.

16. Po provedeném šetření, prohlídce provozních místností a zabavení věcí důležitých pro trestní řízení představujících usvědčující důkazy shledal politierechtbank te Sint-Niklaas (policejní soud v Sint-Niklaas, Belgie) obžalované vinnými, že porušili čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách tím, že vyráběli, dováželi, drželi za účelem prodeje a nabízeli k prodeji, prodávali nebo bezplatně distribuovali příslušenství, které má za cíl zvýšit výkon motoru nebo rychlost mopedů, a taktéž nabízeli služby v tomto smyslu.

17. Obžalovaní podali proti tomuto rozsudku odvolání k předkládajícímu soudu.

18. Uvedený soud, který měl za to, že existuje možný rozpor mezi čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách a směrnicí 2002/24, se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Má být směrnice 2002/24, zejména její čl. 1 odst. 1 písm. d) (podle kterého se směrnice nevztahuje na vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích i v terénu), vykládána v tom smyslu, že členským státům umožňuje rozšířit její používání na veškerou přepravu v terénu (tzn. na používání dvoukolových a tříkolových motorových vozidel i mimo veřejné komunikace nebo na soukromých pozemcích) tím, že nebude stanovena výjimka pro vozidla, která jsou určená k používání v soutěžích na pozemních komunikacích (závody) nebo v terénu?“

III – Řízení před Soudním dvorem

19. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce došla kanceláři Soudního dvora dne 22. dubna 2009.

20. Písemná vyjádření byla předložena V. W. Lahoussem, vládami Belgie a Spojeného království, jakož i Evropskou komisí.

21. Dopisem ze dne 17. května 2010 vyzval vedoucí soudní kanceláře Soudního dvora belgickou vládu a Komisi, aby zodpověděly otázku ohledně kapitoly 7 přílohy směrnice 97/24. Výše zmíněné zúčastněné předložily své odpovědi dne 1. června 2010.

IV – Obecné posouzení

A – *Úvodní poznámky k předběžné otázce*

22. Svou otázkou chce předkládající soud zjistit, zda může členský stát rozšířit oblast působnosti směrnice 2002/24 v tom smyslu, že by ji bylo možno použít na vozidla, která jsou z její působnosti výslovně vyloučena. Rozšíření oblasti působnosti směrnice 2002/24 na vozidla určená pro soutěže (závody) na pozemních komunikacích i v terénu by totiž vedlo k tomu, že by byla považována za spadající do harmonizovaného postupu schvalování.

23. Vnitrostátní soud však neupřesňuje, zda příslušenství nebo vozidla, o něž se jedná ve věci v původním řízení, jsou určeny pro používání v soutěžích, anebo pro zákazníky, kteří si přejí zvýšit výkon motoru či rychlost

mopedů k jízdám v silničním provozu. To však je podle mého názoru otázka skutková a dílčí, jež není s to ovlivnit přípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce.

24. Krom toho vnitrostátní soud uvádí, že věc předložil Soudnímu dvoru s cílem získat vyjasnění pojmu „silniční doprava". Ten však představuje pojem belgického zákona o technických podmínkách a jeho výklad Soudnímu dvoru nepřísluší. Připomínám, že směrnice 2002/24 se uplatní pouze ohledně vozidel určených k používání „na pozemních komunikacích", jakož i jejich konstrukčních částí a samostatných technických celků.

25. Proto je třeba zkoumat, zda takové právní předpisy, jako jsou ty, o které se jedná ve věci v původním řízení, spadají do oblasti působnosti směrnice 2002/24, a pokud tomu tak není, jaká právní pravidla Unie je členský stát povinen dodržovat.

26. Navíc je vzhledem k argumentaci belgické vlády, podle níž byl čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách koncipován tak, aby zajistil lepší ochranu uživatelům, čímž reagoval na nebezpečí spojená se zvýšením rychlosti nebo výkonu motoru dotčených vozidel, třeba odkázat též na kapitolu 7 přílohy směrnice 97/24, která upravuje zejména problematiku opatření přijatých k potírání neoprávněných úprav mopedů.

27. Co se týče časového aspektu věci předložené Soudnímu dvoru, z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že vytýkané skutečnosti se vztahují k období od 1. ledna 2002 do 7. prosince 2005 včetně.

28. V rozsahu, v němž toto období předcházelo přijetí směrnice 2002/24, je nesporné, že ohledně skutečností věci v původním řízení se uplatnila směrnice 92/61. Jelikož pojmy relevantní v rámci projednávané věci zůstaly v podstatě nezměněny v obou směrnicích, mám za to, že výklad poskytnutý ohledně směrnice 2002/24 se uplatní *mutatis mutandis* i ohledně směrnice 92/61.

B – *K právním předpisům upravujícím oblast dvoukolových a tříkolových vozidel*

1. Cíle a stupeň harmonizace směrnice 2002/24

29. V rámci přijímání opatření, jejichž cílem je zajistit fungování vnitřního trhu, upravuje

řada směrnic problematiku požadavků, jež musí splňovat konstrukční části a vlastnosti dvoukolových a tříkolových motorových vozidel. V tomto ohledu byla přijata rámcová směrnice [7] a několik technických směrnic [8].

30. Jak vyplývá z osmého bodu odůvodnění směrnice 92/61, jelikož harmonizovaná technická pravidla, jež se uplatní na různé konstrukční části a vlastnosti vozidel, jsou uvedena společně ve zvláštních směrnicích, vyžaduje kontrola dodržování těchto pravidel, jakož i uznávání kontroly provedené určitým členským státem všemi ostatními členskými státy zavedení postupu schvalování na úrovni Společenství pro všechny typy vozidel.

31. Směrnice 2002/24 se zaměřuje na harmonizaci postupu schvalování podle typů dvoukolových a tříkolových motorových vozidel spadajících do oblasti její působnosti. Použije se rovněž na konstrukční části a samostatné technické celky odpovídající technickým požadavkům uvedeným ve zvláštních směrnicích. Příloha I směrnice 2002/24 obsahuje taxativní seznam požadavků, jež se uplatní pro účely schvalování vozidel. Bod 19 přílohy I odkazuje na směrnici 97/24ES co se týče opatření proti neoprávněným úpravám mopedů a motocyklů.

32. Postup schvalování podle typu pro vozidla spadající do oblasti působnosti směrnice 2002/24 má za cíl dobré fungování jednotného trhu díky zavedení jednotných požadavků, jež je třeba splňovat pro účely schválení typu vozidla, jakož i homologace jeho konstrukčních částí a vlastností [9].

33. Výše uvedený postup umožňuje všem členským státům konstatovat, že každý typ vozidla byl podroben zkoumání stanovenému zvláštními směrnicemi a uvedenému v certifikátu o schválení typu. Umožní též výrobcům vydat osvědčení o shodě pro všechna vozidla, jež odpovídají schválenému typu. Je-li vozidlu uděleno toto osvědčení, lze je uvést na trh, prodávat a zaregistrovat k provozu na celém území Evropské unie.

34. Po zavedení harmonizovaného schvalování typu v Evropské unii si může občan zakoupit nové vozidlo v kterémkoli členském státě, popřípadě jej zaregistrovat v kterémkoli jiném členském státě, aniž je zapotřebí

7 — Směrnice 92/61, zrušená směrnicí 2002/24.

8 — V období let 1992 až 2009 bylo přijato 37 směrnic upravujících dvoukolová nebo tříkolová vozidla a čtyřkolky. Viz internetovou stránku generálního ředitelství Komise pro podnikání a průmysl: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 92/61/EHS o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, KOM (1999) 276 v konečném znění (Úř. věst. C 307E, s. 1).

individuálního schválení. Pouze vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky vyhovující požadavkům práva Unie mohou být uvedeny na trh a poprvé prodány za účelem užívání v členských státech.

35. Schválení typu znemožňuje, aby členský stát zakázal uvedení na trh, uvedení do provozu či používání vozidel a konstrukčních částí odpovídajících směrnici 2002/24. V důsledku toho se postup typového schvalování neuplatní na jednotlivá vozidla ve smyslu zmíněné směrnice [10].

36. Směrnice 92/61, která již byla zrušena, obsahovala údaj o povaze harmonizace zavedené v dotčené oblasti. Podle posledního bodu odůvodnění směrnice 92/61 si nároky na bezpečnost silničního provozu, ochranu životního prostředí a ochranu spotřebitelů vyžádaly vydání konstrukčních a výrobních předpisů vycházejících z požadavků na vysoké úrovni. Jelikož tyto požadavky měly za cíl zajistit jednotu trhu, bylo nutno vzít za základ plnou harmonizaci.

37. Jelikož obdobný údaj nebyl do směrnice 2002/24 převzat, vyvstává otázka rozsahu jí stanovené harmonizace.

38. V tomto ohledu konstatuji, že v návrhu na změnu směrnice 92/61 se výslovně uvádělo, že postup Společenství pro schvalování dvoukolových a tříkolových motorových vozidel byl koncipován na základě systému plné harmonizace [11]. Ze stanoviska hospodářského a sociálního výboru však vyplývá, že zmíněný návrh byl přijat za účelem reaktualizace a vyjasnění směrnice 92/61 [12].

39. Krom toho konstatuji, že návrh byl odůvodněn mimo jiné nutností vyjasnit související požadavky, týkající se zejména doby platnosti vnitrostátních schválení, jakož i zahrnutí nových požadavků, co se týče například číslování certifikátu o schválení typu, udělování výjimek pro vozidla z výběhu sérií

10 — Směrnice 2002/24 neobsahuje žádnou definici pojmu „jednotlivé vozidlo“. Ve světle cíle sledovaného zmíněnou směrnicí a jejího obsahu je však třeba pojem „jednotlivé vozidlo“ vykládat jako protiklad vozidel, na které se vztahuje postup schvalování typu, a týkající se individuálních vozidel, jejichž vlastnosti neumožňují jejich zařazení do systému schvalování stanoveného směrnicí.

11 — KOM (1999) 276 v konečném znění.

12 — Stanovisko hospodářského a sociálního výboru k „návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 92/61/EHS o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel“ [KOM (1999) 276 v konečném znění - 99/0117 COD] (Úř. věst. C 368, 20.12.1999, s. 1).

a nové technologie, jako již tomu je u úprav platných pro jiná motorová vozidla [13].

40. Je tudíž třeba mít za to, že cílem směrnice 2002/24 je i nadále plná harmonizace ohledně vozidel, jež spadají do oblasti její působnosti. Naopak je samozřejmé, že směrnice nepřistoupila k plné harmonizace právního režimu, jímž se řídí veškerá dvoukolová nebo tříkolová vozidla, zejména vzhledem k vyloučení určitých typů vozidel z oblasti její působnosti [14].

41. Jakmile tedy určité vozidlo, konstrukční část nebo samostatný technický celek spadá do oblasti působnosti směrnice 2002/24, je třeba je zkoumat výlučně z pohledu téže směrnice. Jakmile je totiž určitá otázka předmětem harmonizace na úrovni Evropské unie, vnitrostátní opatření, jež se jí týkají, musí být posouzena s ohledem na ustanovení zmíněného opatření, a nikoli na ustanovení Smlouvy [15].

42. Co se naopak se týče vozidel, která jsou výslovně vyloučena z oblasti působnosti směrnice 2002/24, jako jsou vozidla určená pro používání v soutěžích nebo vozidla, jež nejsou určena k používání na pozemních komunikacích, mám za to, že členské státy mají široký rozhodovací prostor co se týče přijetí úpravy dané oblasti.

2. Oblast působnosti směrnice 2002/24

43. Podle článku 1 směrnice 2002/24 se tato směrnice vztahuje na všechna dvoukolová a tříkolová motorová vozidla, ať se zdvojenými koly, nebo jiná, určená k používání na pozemních komunikacích, a na konstrukční části nebo samostatné technické celky takových vozidel.

44. Z oblasti působnosti směrnice 2002/24 jsou vyloučena vozidla, jejichž výčet je podán v čl. 1 odst. 1 písm. a) až h), k nimž náleží vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích i v terénu. Stejně tak

13 — Viz čtvrtý bod odůvodnění směrnice 2002/24.

14 — Viz čl. 15 odst. 4 směrnice 2002/24, z něhož vyplývá, že podmínky používání dotčených vozidel nejsou harmonizovány.

15 — Viz rozsudky ze dne 30. listopadu 1983, van Bennekom (227/82, Recueil, s. 3883, bod 35), ze dne 23. listopadu 1989, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Recueil, s. 3891, bod 28), ze dne 12. října 1993, Vanacker a Lesage (C-37/92, Recueil, s. I-4947, bod 9), ze dne 13. prosince 2001, DaimlerChrysler (C-324/99, Recueil, s. I-9897, bod 32), ze dne 9. června 2005, HLH Warenvertrieb a Orthica (C-211/03, C-299/03 a C-316/03 až C-318/03, Sb. rozh. s. I-5141, body 58 a 59), jakož i ze dne 24. ledna 2008, Roby Profumi (C-257/06, Sb. rozh. s. I-189, bod 14).

obecná definice článku 1 směrnice 2002/24 vylučuje *a contrario* z oblasti působnosti zmíněné směrnice vozidla, jež nejsou určena k používání na pozemních komunikacích.

45. Co se týče konstrukčních částí nebo samostatných technických celků vozidel, o nichž se má za to, že nespadají do oblasti působnosti směrnice 2002/24, je třeba rozlišovat dva případy.

46. Na jedné straně se směrnice 2002/24 nevztahuje na součástky, které jsou součástí vozidel, jež nespadají do oblasti působnost této směrnice. Na druhé straně, je-li konstrukční část vozidla vyloučená z oblasti působnosti směrnice 2002/24 určena k montáži do vozidel, která do oblasti působnosti této směrnice spadají, pak takováto konstrukční část nebo samostatný technický celek do oblasti působnosti směrnice 2002/24 spadá.

47. Vyvstává tudíž otázka, jak je třeba vykládat pojem „určení“, to znamená otázka, zda může uplatnitelnost směrnice 2002/24 záviset na použití, jehož se může dostat dotčené součástce.

48. V tomto ohledu mám za to, že pojem „určení“ vozidla nebo konstrukční části vozidla musí být chápán ve smyslu průmyslového účelu tohoto zboží. Pod naposled zmíněným pojmem chápu použití, k němuž je určil výrobce, jakožto referenční bod technické koncepce vozidla, přičemž tento referenční bod určuje například technické normy, jimž musí vozidlo odpovídat. Určení je tedy definováno výrobcem v procesu výroby [16].

49. Opačný výklad by vedl k paradoxní situaci, v níž by právní úprava musela zohlednit jakékoli možné a hypotetické použití určité části vozidla uživatelem, a to i technických součástek, které podle výrobce nejsou určeny pro vozidla, ale mají vlastnosti umožňující zaměnitelnost [17].

50. V důsledku toho nemůže použitelnost směrnice 2002/24 záviset na subjektivním prvku, to znamená jednak na použití, ne-li na možných použitích, určité konstrukční části, a jednak na případné technické schopnosti určité konstrukční součásti k montáži do jiného vozidla, než je to, pro něž je tato konstrukční část formálně určena.

16 — Podle systému technické harmonizace mohou výrobci získat schválení Společenství pro typ vozidla v členském státě, jestliže vyhovuje harmonizovaným požadavkům. Poté je mohou uvádět na trh v celé Evropské unii, aniž by museli provést zkoušky nebo je podrobit dalším kontrolám. Registrace je provedena pouze po předložení evropského osvědčení o shodě. Viz http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Jako například konstrukční části dvoudobých motorů použitelné v lehkých strojích, jakými jsou stroje zahradní techniky nebo čluny.

51. Konečně vyloučení jednotlivých vozidel z oblasti působnosti směrnice 2002/24 má podle mého názoru zvláštní význam pro účely tohoto řízení.

C – *Úprava opatření proti neoprávněným zásahům do vozidel*

52. V tomto ohledu poukazuji na to, že pojem „vozidlo, které není moped“ zahrnuje v rámci tohoto stanoviska jednak moped, který dříve odpovídal směrnici 2002/24, jenž se stal předmětem neoprávněné úpravy, jako je zvýšení rychlosti, což má za následek, že již neodpovídá požadavkům zmíněné směrnice, a na druhé straně dvoukolové nebo tříkolové vozidlo prezentované jako moped, které však od samého počátku neodpovídá definici mopedu vytvořené směrnicí 2002/24.

1. Úvodní poznámky

55. Vstup v platnost směrnice 97/24 dovolil, aby postup schvalování typu byl uplatněn v plné šíři. Uvedená směrnice představuje tudíž jednu ze zvláštních směrnic sloužících postupu schvalování zavedenému směrnicí 2002/24 [18].

53. Vzhledem ke znění čl. 1 odst. 1 *in fine* zmíněné směrnice lze mít za to, že moped, jehož rychlost byla zvýšena, nespadá pod ustanovení směrnice o schválení typu a volném pohybu, jednak proto, že představuje „vozidlo, které není moped“, a jednak proto, že se jedná o jednotlivé vozidlo.

56. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že oblasti působnosti směrnic 2002/24 a 97/24 se překrývají, ale nejsou totožné.

57. Článek 1 směrnice 97/24 totiž stanoví, že tato směrnice se týká konstrukčních částí, jejichž výčet je podán ve zmíněném článku, pro všechny druhy vozidel uvedené v článku 1 směrnice 92/61. Posledně zmíněný článek

54. Jak však vyplývá z článku 1 *in fine* směrnice 2002/24, členský stát, který uděluje schválení u jednotlivých vozidel, musí uznat každé schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku, které bylo uděleno podle této směrnice, a nikoli podle odpovídajících vnitrostátních předpisů.

18 — Směrnice 97/24 byla přijata k provedení směrnice 92/61. Viz třetí bod odůvodnění směrnice 2002/24.

byl přitom v téměř totožné podobě převzat do směrnice 2002/24, která se omezila na doplnění jediné nové kategorie vyloučení co se týče schvalování jednotlivých vozidel [19].

2. Opatření proti neoprávněným úpravám obsažená v sekundárních právních předpisech

58. Problematika opatření určených k potírání neoprávněných úprav vozidel je nedílnou součástí právní úpravy týkající se mopedů a motocyklů.

59. Z odůvodnění směrnice 97/24 vyplývá, že opatření navrhovaná pro minimalizaci možností neoprávněné úpravy mopedů a motocyklů uživateli ke zvýšení jejich výkonu odpovídají stále citelnějším požadavkům ve všech členských státech vzhledem k rostoucímu šíření tohoto fenoménu, jenž představuje ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Co se týče mopedů, je nutné zamezit manipulaci s motory těchto vozidel mladými uživateli ke zvýšení jejich výkonu na úroveň, kdy se – v určitých případech – stává tento výkon neúměrným zejména vzhledem k brzdnému systému těchto vozidel i jejich obutí a systémům osvětlení a světelné signalizace.

60. Z dvanáctého bodu odůvodnění směrnice 97/24 mimoto vyplývá, že se omezení neoprávněné úpravy určitých dvoukolových nebo tříkolových vozidel zakládají na požadavcích týkajících se bezpečnosti nebo životního prostředí, s tím, že k tomu, aby nebylo bráněno opravám a údržbě vozidel jejich vlastníky, musí být tato omezení přísně omezena na neoprávněné úpravy, které mění zejména výkon vozidla a jeho emise hluku a škodlivin.

61. Podle čl. 1 odst. 2 písm. a) směrnice 2002/24 jsou mopedy dvoukolová nebo tříkolová vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřekračující 45 km/h. Jsou charakterizovaná zdvihovým objemem a výkonem, které se liší v závislosti na počtu kol.

62. Zvýšení rychlosti mopedu spočívá ve zvýšení jeho výkonnosti, a zejména výkonu jeho motoru. Technické schopnosti brždění a vedení stopy mopedu však nejsou této eventualitě přizpůsobeny, což může zvýšit nebezpečí nehody.

63. Studie věnované problematice opatření proti neoprávněným úpravám dvoukolových

19 — Viz KOM (1999) 276 v konečném znění.

nebo tříkolových vozidel ukazují, že se jedná o otázku určovanou sociálními a psychologickými faktory, spojenou s bezpečností silničního provozu a ochranou životního prostředí [20].

64. Směrnice 97/24 upravuje v kapitole 7 své přílohy opatření proti neoprávněným úpravám dvoukolových mopedů a motocyklů. Obecné požadavky zmíněné kapitoly se v zásadě týkají problému zaměnitelnosti dílů, které nejsou totožné, mezi homologovanými vozidly [21].

65. Je třeba zdůraznit, že kapitola 7 přílohy směrnice 97/24 v každém případě vylučuje překročení maximální konstrukční rychlosti nebo maximálního netto výkonu motoru pro danou kategorii. To potvrzuje, že výše navržený přístup průmyslového účelu ohledně směrnice 2002/24 se uplatní i v tomto rámci.

66. Krom toho z téže kapitoly 7 vyplývá, že zvláštní požadavky směrnice 97/24 musí být uplatněny, jestliže se jednotlivě nebo ve vzájemném spojení ukáží jako nutné k zabránění neoprávněné úpravy, jejímž výsledkem je zvýšení rychlosti nebo výkonu vozidla.

67. Podle přílohy I směrnice 2002/24 obsahující taxativní seznam požadavků uplatnitelných pro účely schvalování vozidel, patří informace ohledně opatření proti neoprávněným úpravám k údajům, u nichž je nutno ověřit shodu s požadavky právních předpisů Společenství. Podle přílohy II směrnice 2002/24 je ohledně systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků již schválených u vozidla, jež podléhá schválení, třeba předložit některé informace včetně těch, které se týkají opatření proti neoprávněným zásahům do dotčených vozidel.

68. Na vnitrostátní úrovni patří právní předpisy proti neoprávněným úpravám mopedů k opatřením určeným k zajišťování bezpečnosti silničního provozu; takovéto předpisy existují v řadě členských států Evropské unie [22]. Praxe zvyšování rychlosti je totiž kontrolována nebo potírána z důvodů četných rizik a nežádoucích následků, jež způsobuje jak pro řidiče, jehož život ohrožuje při jízdě

20 — „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles" zadaná Komisí, objednací č. FIF 20020691, závěrečná zpráva ze dne 18. prosince 2003, s.31.

21 — Viz bod 2.1.1 kapitoly 7 přílohy směrnice 97/24.

22 — Např. ve Francouzské republice viz čl. L. 321-1 zákona o silničním provozu. Francouzské právo upravuje osvědčení o bezpečnosti silničního provozu k přípravě mladých řidičů mopedů na základní pravidla bezpečnosti silničního provozu, viz Colin, F., Le brevet de sécurité routière, Droit Administratif 2006, č. 8, pozn. 135. Ve Finsku zakládá jízda mopedem se zvýšenou provozní rychlostí po veřejné komunikaci přestupek (viz Ajoneuvolaki, čl. 96 odst. 1.5). Navíc musí vlastník zaplatit vyšší daň z vozidla, jakož i vyšší pojistné povinného ručení, jako by se jednalo o lehký motocykl uváděný do provozu bez registrace.

rychlostmi, pro něž vozidlo nebylo navrženo, jakož i pro ostatní účastníky silničního provozu.

D – *K právním důsledkům neoprávněné úpravy vozidla*

69. Z hlediska účinků neoprávněné úpravy může mít takováto úprava za následek přeměnu mopedu na „vozidlo, které není moped“, tzn. vozidlo, které neodpovídá definici mopedu obsažené ve směrnici 2002/24. Neoprávněná úprava může vést k přeměně mopedu určeného k běžnému silničnímu provozu na silniční nebo terénní závodní vozidlo.

70. V systému směrnice 2002/24 musí výrobce podle článku 3 směrnice 2002/24 podat žádost o schválení schvalovacímu orgánu členského státu, aby mohla vozidla využívat volný pohyb v rámci vnitřního trhu. Zmíněný článek stanoví, že žádost pro daný typ vozidla, systém, samostatný technický celek nebo konstrukční část smí být podána pouze jednomu členskému státu. Podle čl. 9 odst. 1 směrnice 2002/24 výrobce odpovídá za výrobu každého vozidla nebo výrobu každého systému, samostatného technického celku nebo konstrukční části ve shodě se schváleným typem [23].

71. Vozidlo tudíž nemůže spadat do oblasti působnosti směrnice 2002/24 jen proto, že skutečně splňuje podmínky stanovené v článku 1 zmíněné směrnice [24]. Směrnice 2002/24 má totiž za cíl vytvoření systému typového schvalování vozidel a vzájemného uznávání co se týče shody vozidel a jejich konstrukčních částí vyrobených podle požadavků směrnice 2002/24 a zvláštních směrnic. Volný pohyb vytvořený cestou plné harmonizace se uplatní pouze na vozidla, jejichž „průmyslový účel“, jenž byl vymezen a zaručen výrobcem, odpovídá požadavkům práva Unie.

72. Pokud tedy moped se zvýšeným výkonem nespadá pod žádnou z definic podaných ve směrnici 2002/24, představuje „vozidlo, které není moped“, a tudíž nemůže využívat systém

23 — Podle článku 8 směrnice 2002/24 každé vozidlo vyrobené ve shodě se schváleným typem musí být opatřeno značkou schválení typu složenou v souladu s částmi 1, 3 a 4 z čísla schválení typu podle části A přílohy V, a každý samostatný technický celek a každá konstrukční část, které byly vyrobeny ve shodě se schváleným typem, musí být opatřen, stanoví-li tak odpovídající zvláštní směrnice, značkou schválení typu, která splňuje požadavky části B přílohy V.

24 — Tak například vozidlo, které zcela splňuje veškeré technické požadavky stanovené právem Unie, nemůže využívat systém směrnice 2002/24, pokud nebylo podrobeno stanovenému schválení typu.

vytvořený směrnicí 2002/24, třebaže spadá do oblasti její věcné působnosti. Stejně tomu je i co se týče jeho konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, s výjimkou těch, které jsou určeny k montáži do vozidel řídících se směrnicí směrnice 2002/24.

73. Co se týče kategorie vozidel určených k užívání v soutěžích, tato vozidla jsou vyloučena z oblasti působnosti směrnice 2002/24, avšak musím uvést, že pojem „určení“ nahlížený z úhlu navrhovaného průmyslového účelu předpokládá, že vozidlo bylo výrobcem navrženo tak, aby se mohlo zúčastnit soutěží.

74. Neoprávněná úprava mopedu s pomocí zařízení ke zvýšení rychlosti však vede k jednotlivé transformaci, přestože se vozidlo se zvýšenou rychlostí skutečně bude moci zúčastnit soutěží. V důsledku toho takovéto vozidlo jednak nebude moci být považováno za „určené k soutěžím“, jelikož jeho účel byl výrobcem definován jinak. Před zvýšením rychlosti totiž nebylo určeno k soutěžím. Dále se na toto jednotlivé vozidlo po zvýšení jeho rychlosti nebude moci vztahovat schválení typu.

75. Není-li z průmyslového úhlu pohledu zařízení ke zvýšení rychlosti určeno k dvojímu použití [25], dovozuji, že zařízení ke zvýšení rychlosti mopedu je určeno buďto ke zvýšení výkonu mopedů určených pro soutěže, anebo k přeměně mopedů na „vozidla, která nejsou mopedy“. Jak v prvním, tak i ve druhém případě se tudíž jedná o příslušenství existující mimo systém schválení typu a vzájemného uznávání stanovený směrnicí 2002/24, jelikož tato zařízení ke zvýšení rychlosti nejsou určena k montáži do vozidel, která se řídí směrnicí 2002/24.

76. Konečně, jelikož se směrnice 2002/24 v zásadě nevztahuje na jednotlivá vozidla, z toho vyplývá, že zařízení ke zvýšení rychlosti, které slouží k neoprávněné úpravě mopedu, nemůže spadat do oblasti působnosti směrnice 2002/24 a nevztahuje se na ně systém vzájemného uznávání zavedený touto směrnicí.

25 — Jestliže je totéž zařízení ke zvýšení rychlosti určeno pro mopedy a například lehlé motocykly, spadá samozřejmě do oblasti působnosti směrnice 2002/24. Zdá se však, že ustanovení kapitoly 7 přílohy směrnice 97/24 mají za cíl zamezit takovémuto případu.

V – K rozšíření oblasti působnosti směrnice 2002/24

77. Svou otázkou chce vnitrostátní soud v podstatě zjistit, zda smí členský stát rozšířit oblast působnosti směrnice 2002/24 zejména na vozidla podle čl. 1 odst. 1 písm. d) zmíněné směrnice, tzn. vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích i v terénu. V takovém případě by byla oblast působnosti směrnice 2002/24 ohledně silničního provozu rozšířena, co se týče zmíněných vozidel, na veškerý pozemní provoz.

78. Přiznávám, že mi rozsah otázky není jasný. Mohla by se týkat uplatnění definice pojmu „moped" ve smyslu směrnice 2002/24 a technických požadavků, které z ní vyplývají pro vozidla určená pro soutěže. Otázku by bylo možno vykládat též v tom smyslu, že se předkládající soud dotazuje, zda může členský stát jednostranně rozšířit systém typového schvalování a vzájemného uznávání vytvořený směrnicí 2002/24 na vozidla, která nespadají do oblasti její působnosti.

79. Podle Komise musí být směrnice 2002/24, konkrétněji její čl. 1 odst. 1 bod d), vykládána v tom smyslu, že umožňuje členskému státu rozšířit její oblast působnosti na vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích i v terénu.

80. Podle názoru vlády Spojeného království jsou členské státy oprávněny stanovit technické požadavky co se týče vozidel vyjmenovaných v čl. 1 odst. 1 v bodech a) až h), pokud jsou tyto požadavky v souladu s právem Společenství, včetně článku 28 ES a ostatních ustanovení chránících volný pohyb zboží, jako jsou nařízení (ES) č. 764/2008 [26] a směrnice 98/34/ES [27].

81. Omezení právních účinků směrnice mohou totiž nabýt podoby výjimky nebo odchylky. Jedná se pak o neuplatnění pravidla stanoveného směrnicí v určitém případě, i kdyby spadal do oblasti působnosti zmíněného pravidla.

82. V projednávané věci mám stejně jako vláda Spojeného království za to, že čl. 1 odst. 1 písm. d), směrnice 2002/24 nepředstavuje výjimku z požadavků této směrnice.

26 — Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví postupy týkající se uplatňování některých vnitrostátních technických pravidel u výrobků uvedených v souladu s právními předpisy na trh v jiném členském státě a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 3052/95/ES (Úř. věst. L 218, s. 21).

27 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů (Úř. věst. L 204, s. 37; Zvl. vyd. 13/20, s. 33).

83. Tento článek totiž nestanoví, že členské státy musí vyjmout závodní a terénní vozidla z uplatňování požadavků obsažených ve směrnici. Vyloučení z oblasti působnosti směrnice ponechává členským státům zákonodárnou pravomoc v dotčené oblasti, ovšemže při zachování pravidel Smlouvy.

84. Směrnice 2002/24 má za cíl zavést postup schvalování typu vozidla použitelný na dvoukolová a tříkolová motorová vozidla a na konstrukční části a samostatné technické celky vyrobené v souladu s technickými požadavky stanovenými ve zvláštních směrnicích. Právním důsledkem tohoto postupu je volný pohyb těchto výrobků založený na povinnosti vzájemného uznávání shody technických požadavků, které jsou plně harmonizovány. Jak vyplývá z čl. 15 odst. 1 směrnice 2002/24, pouze vozidla, samostatné technické celky nebo konstrukční části, které splňují požadavky této směrnice, mohou využívat jí vytvořený systém.

85. Poznamenávám nicméně, že v projednávané věci zůstává v řízení před předkládajícím soudem v centru pozornosti problematika zvýšení rychlosti mopedů.

86. Jak jsem již vysvětlil výše v souvislosti s potíráním neoprávněných úprav mopedů, je ustanovení směrnice 2002/24 třeba vykládat ve spojení s kapitolou 7 přílohy směrnice 97/24.

87. Jakmile vozidla a konstrukční části spadají do oblasti působnosti směrnice 2002/24, uplatní se ustanovení týkající se opatření proti neoprávněným úpravám obsažená ve směrnici 97/24. Tak tomu ale v zásadě není v případě vozidel určených pro soutěže.

88. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že rozšíření oblasti působnosti směrnice 2002/24 znamená rozšíření uplatňování postupu schvalování typu. Otázka rozšíření opatření k potírání neoprávněných úprav vozidel, jež se zdá být v centru pozornosti předkládajícího soudu, představuje odlišnou problematiku.

89. Pokud se však jedná o rozšíření uplatnitelnosti postupu schvalování podle typu na vozidla určená pro používání v soutěžích na pozemních komunikacích i v terénu, mám za to, že členský stát je oprávněn jednat v tomto smyslu, pokud je s to dodržet cíl směrnice 2002/24.

90. Jak vyplývá z čl. 2 bodu 7 směrnice 2002/24, postup schvalování představuje akt, kterým členský stát osvědčuje, že určitý typ vozidla, systém, samostatný technický celek

nebo konstrukční část splňuje technické požadavky zmíněné směrnice nebo některé ze zvláštních směrnic a že zároveň splňuje požadavky na ověřování správnosti údajů výrobce, které jsou uvedeny v úplném seznamu v příloze I [28].

91. Krom toho z čl. 6 téže směrnice vyplývá, že příslušný orgán členského státu zašle do jednoho měsíce příslušným orgánům ostatních členských států kopie certifikátu schválení typu spolu s přílohami pro každý typ vozidla, pro který schválení typu udělil nebo odmítl udělit. Navíc čl. 4 odst. 6 zmíněné směrnice stanoví, že pokud členský stát odmítne z důvodu vážného ohrožení provozu po pozemních komunikacích udělit schválení vozidla, systému, samostatného technického celku nebo konstrukční části, uvědomí o tom ostatní členské státy a Komisi.

92. Vzhledem k nebezpečí záměny a právní nejistoty vyplývající z uplatnění tohoto postupu na vozidla, která nespadají do oblasti působnosti směrnice 2002/24, mám za to, že dotčený členský stát musí jednoznačně uvést, co se týče osvědčení, že se nejedná o schválení typu stanovené zmíněnou směrnicí, a že osvědčení nezakládá právní účinky stanovené směrnicí 2002/24. V tomto ohledu chci připomenout, že ustanovení čl. 15 odst. 3 zmíněné směrnice ukládají členským státům, aby zabránily jakémukoli nedorozumění, jež by mohlo vyplynout z jednotlivých osvobození stanovených tímto článkem. Táž zásada musí být uplatněna ohledně rozšíření oblasti působnosti schválení typu.

93. Pokud totiž opatření přijatá členským státem spadají do oblasti působnosti směrnice 2002/24, členský stát je součástí systému vzájemné závislosti, který spočívá jednak na vzájemné důvěře a spolupráci mezi příslušnými vnitrostátními orgány a jednak na technických normách stanovených ve zvláštních směrnicích [29].

28 — Podle článku 4 směrnice 2002/24 každý členský stát udělí schválení typu pro všechny typy vozidel, systémů, samostatných technických celků nebo konstrukčních částí, splňují-li následující podmínky. Jednak musí typ vozidla splňovat technické požadavky uvedené ve zvláštních směrnicích a odpovídat údajům, které uvádí výrobce podle úplného seznamu v příloze I směrnice. Dále systém (brzdy, zařízení zabraňující znečišťování způsobovanému výfukovými plyny atd.), samostatný technický celek (takové zařízení, jako je tlumič výfuku) nebo konstrukční část (například světelné zařízení) musí splňovat technické požadavky zvláštních směrnic, které se jej týkají, a odpovídat údajům poskytnutým výrobcem podle úplného seznamu obsaženého v příloze I směrnice 2002/24.

29 — Viz v tomto ohledu co se týče směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/37/ES ze dne 22. června 1998 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se strojních zařízení (Úř. věst. L 207, s. 1; Zvl. vyd. 13/20, s. 349), rozsudek vydaný dne 17. dubna 2007 ve věci AGM-COS.MET (C-470/03, Sb. rozh. s. I-2749, body 61 až 64). Co se krom toho týče označení „E“, to označuje, že výrobek byl schválen k provozu na veřejných komunikacích. Za tímto označením následuje číselný kód státu, který tento výrobek schválil. Získání homologace je obecně spjato s konkrétní evropskou normou pro dotčený výrobek.

94. Jeví se mi tudíž, že uplatnění postupu schvalování na typ vozidla vyloučený z oblasti působnosti směrnice 2002/24 je pro členský stát právně možné pouze za podmínky, že bude dodržena povinnost transparence vlastní jak postupu schvalování, tak i obecné zásadě právní jistoty. Členský stát může tudíž směrnici uplatnit na situace nespadající do oblasti její působnosti jakožto vnitrostátní právní normu, nevyvolá-li dojem, že jsou právní účinky této vnitrostátní normy rozšířeny na úroveň Unie.

95. Konečně nic nebrání tomu, aby se členský stát inspiroval pravidly stanovenými ve směrnici 2002/24 k úpravě právního postavení vozidel a konstrukčních částí, které jsou vyloučeny z oblasti její působnosti, pakliže dodržuje pravidla Smlouvy.

VI – Analýza obsahu vnitrostátních právních předpisů s ohledem na právo Unie

96. Vzhledem k předmětu zákona o technických podmínkách položil Soudní dvůr belgické vládě a Komisi následující otázku:

„Provádí čl. 1 odst. 5 zákona ze dne 21. července 1985 ustanovení kapitoly 7 přílohy směrnice 97/24 nadepsané ‚Opatření proti neoprávněným úpravám dvoukolových mopedů a motocyklů', ve znění použitelném na skutkové okolnosti ve věci v původním řízení, a pokud ano, do jaké míry?"

97. Ve své odpovědi belgická vláda uvedla, že ustanovení kapitoly 7 přílohy směrnice 97/24 byla vtělena do královského nařízení ze dne 8. listopadu 1998 [30]. Článek 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách naopak vstoupil v platnost dříve, konkrétně dne 1. července 1995. Jelikož je však rozsah působnosti zákona o technických podmínkách mnohem širší, byl čl. 1 odst. 5 ponechán v platnosti.

98. Podle Komise nemůže být čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách považován za provedení směrnice 97/24.

30 — Nařízení pozměňující královské nařízení ze dne 4. srpna 1996 o provedení směrnic Evropských společenství o schvalování dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, jejich konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i jejich bezpečnostního příslušenství.

99. Co se týče vztahu mezi směrnicí 2002/24 a právními předpisy, o které se jedná ve věci v původním řízení, belgická vláda s odkazem na článek 15 směrnice 2002/24 uvádí, že zákaz obsažený v čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách byl stanoven v úmyslu zajistit lepší ochranu uživatelů. Navrhuje Soudnímu dvoru, aby konstatoval, že čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách je v souladu s ustanoveními směrnice 2002/24.

100. Podle téže vlády vozidla, která prodejce, kupující nebo uživatel poté, co byla vyrobena, vybavili konstrukčními částmi zvyšujícími výkon motoru nebo rychlost, často nejsou přizpůsobená – anebo již nejsou přizpůsobená – pro změny, které na nich byly provedeny, takže představují potenciální nebezpečí pro uživatele.

101. V tomto ohledu zaprvé konstatuji, že čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách zakazuje výrobu, dovoz, držbu a prodej veškerých příslušenství, která mají za cíl zvýšit výkon motoru nebo rychlost mopedů; zároveň zakazuje i nabídku služeb nebo poskytování návodů k montáži těchto příslušenství.

102. Jeví se, že cíl čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách spočívá v zákazu změny povahy mopedů vyjádřeném prostřednictvím zákazu uvádění na trh a používání konstrukčních částí, které k tomu slouží [31]. Z tohoto úhlu pohledu se cíl sledovaný zmíněným právním předpisem kryje s oblastí působnosti směrnice 2002/24.

103. Za moped ve smyslu směrnice 2002/24 se totiž považuje pouze vozidlo, které splňuje kritéria uvedená v čl. 1 odst. 2 zmíněné směrnice.

104. Po vzoru směrnice 2002/24, která pro účely stanovení „určení“ vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku podle mého názoru vychází z průmyslového účelu, se belgické právní předpisy zřejmě ubírají stejnou cestou, jelikož zakazují veškerá příslušenství, jestliže „mají za cíl“ [32] zvýšit výkon nebo rychlost mopedu.

105. Zároveň však poznamenávám, že zákon o technických podmínkách upravuje širší oblast než směrnice 2002/24. Uplatnitelnost zmíněné směrnice je totiž omezena kritériem, které vychází z požadavku „určení k používání na pozemních komunikacích“. Podle údajů jak předkládajícího soudu, tak i belgické vlády, však zákon o technických podmínkách

31 — Aspekt případného zákazu poskytování služeb nebo údajů týkajících se zařízení ke zvýšení rychlosti není podle mého názoru v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce obsažen.

32 — A nikoli „za následek“.

upravuje podmínky, které musí splňovat každé vozidlo sloužící pozemní dopravě, kterýžto pojem je mnohem širší než pojem silniční dopravy.

106. Co se týče zadruhé potírání neoprávněných úprav mopedů, chci poznamenat, že belgická vláda uvádí, že opatření stanovená v kapitole 7 přílohy směrnice 97/24 jsou dvojího druhu. Na jedné straně obsahuje tato kapitola 7 obecné požadavky týkající se zaměnitelnosti neidentických konstrukčních částí v homologovaných vozidlech (body 2.1 až 2.4) a na druhé straně klade zvláštní požadavky na výrobce vozidel s cílem zamezit neoprávněným úpravám maximální rychlosti těchto vozidel tím, že zavádí celou řadu požadavků na výrobu (body 3.1 až 3.10).

107. Směrnice 97/24 však nestanoví opatření týkající se montáže konstrukčních částí sloužících zvýšení výkonu motoru nebo rychlosti, které nepocházejí od původního výrobce, na rozdíl od cíle, který, jak se zdá, sleduje zákon o technických podmínkách. Krom toho podle belgické vlády směrnice 97/24 zčásti upravuje totéž, co upravuje čl. 1 odst. 5 zmíněného zákona.

108. Třebaže k provedení směrnice 97/24 do vnitrostátního právního řádu došlo až po přijetí zákona o technických podmínkách, mám za to, že čl. 1 odst. 5 zákona o technických podmínkách podle všeho splňuje cíl, jejž sleduje kapitola 7 směrnice 97/24 týkající se opatření k omezení neoprávněných úprav mopedů, která spadají do oblasti působnosti směrnice 2002/24.

109. Z toho plyne, že jelikož se oblasti působnosti zákona o technických podmínkách a kapitoly 7 v příloze směrnice 97/24 navzájem překrývají a uplatní se na vozidla, na něž se vztahuje směrnice 2002/24, jako jsou mopedy, neodporují výše zmíněné směrnice dotčené právní úpravě.

110. Zákaz uvádět na trh příslušenství, „které má za cíl“ zvýšit výkon nebo rychlost mopedů, jenž nepřekračuje meze určené kapitolou 7 přílohy směrnice 97/24, tzn. zákaz omezený na neoprávněné úpravy, které značně pozměňují výkonnost vozidla a jeho emise hluku a škodlivin, je tudíž slučitelný s posledně uvedenou směrnicí. Dodávám, že dotčený zákon nevyžaduje, aby byly změny provedeny na vozidlech, na která se vztahuje technická harmonizace Unie. Naopak zakazuje neoprávněné úpravy, jejichž účelem je pozměnit konstrukci vozidla v podobě, v níž byla navržena výrobcem. Zmíněný zákon odpovídá tudíž požadavku stanovenému v čl. 15 odst. 4

směrnice 2002/24, podle nějž podmínky užívání stanovené členskými státy nesmí znamenat změny na vozidlech.

111. Jelikož však zákaz stanovený zákonem o technických podmínkách z velké části nespadá do oblasti působnosti směrnic 2002/24 a 97/24, je třeba vnitrostátnímu soudu poskytnout některé údaje ohledně článků 28 ES a 30 ES (nyní články 34 a 36 SFEU), se zohledněním problematiky vozidel určených pro soutěže.

112. Jak uvádí Komise, dotčené směrnice totiž neprovádějí plnou harmonizaci v oblasti dvoukolových nebo tříkolových vozidel, jelikož se neuplatní na veškerá dvoukolová nebo tříkolová vozidla, zejména pak na vozidla určená pro soutěže.

113. V tomto ohledu je třeba připomenout, že v rámci řízení upraveného v článku 234 ES, založeného na jasné dělbě činností mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem, spadá posouzení skutkových okolností věci do pravomoci vnitrostátního soudu. Soudní dvůr mu však může za účelem poskytnutí užitečné odpovědi v duchu spolupráce s vnitrostátními soudy poskytnout všechny údaje, o nichž má za to, že jsou nezbytné [33].

114. Jak jsem již uvedl, mají členské státy s výhradou dodržování ustanovení Smlouvy široký rozhodovací prostor co se týče právních předpisů týkajících se vozidel určených pro soutěže, která jsou výslovně vyloučena z oblasti působnosti směrnice 2002/24.

115. Navíc mám za to, že právo Unie ponechává členským státům širokou posuzovací pravomoc určit, zda a za jakých podmínek schválí či neschválí organizaci soutěží mopedů nebo motocyklů. Je obecně známo, že i dokonale organizované soutěže motorových vozidel vážně ohrožují životy a zdraví účastníků, zejména v porovnání se všemi ostatními sportovními disciplinami

116. Vláda Spojeného království zdůrazňuje, že jelikož vozidla určená pro soutěže nebo terénní vozidla nespadají do oblasti působnosti směrnice, plyne z toho, že směrnice v tomto ohledu neukládá členským státům povinnost stanovit žádná právní pravidla.

33 — Viz za všechny rozsudek ze dne 15. dubna 2010, Sandström (C-433/05, Sb. rozh. s. I-2885, bod 35).

117. Členské státy jsou podle vlády Spojeného království oprávněny stanovit technické požadavky na vozidla uvedená v čl. 1 odst. 1 bodech a) až h) směrnice 2002/24, jsou-li tyto požadavky stanoveny při dodržení práva Unie, zejména včetně článku 28 ES.

118. V projednávané věci především vyplývá ze spisu, že dotčený zákaz má povahu opatření uplatnitelného bez rozdílu na tuzemské výrobky i výrobky dovážené z ostatních členských států.

119. Krom toho není sporu o tom, že obecným a naprostým zákazem výroby, dovozu, držby, nabídky prodeje, prodeje a distribuce příslušenství, které má za cíl zvýšit výkon motoru nebo rychlost mopedů na belgickém území, mohou dotčené právní předpisy bránit volnému pohybu zboží.

120. Takový zákaz však může být odůvodněn jedním z důvodů obecného zájmu uvedených v článku 30 ES nebo kategorickými požadavky ve smyslu judikatury s tím, že dotčená právní úprava musí být způsobilá zaručit uskutečnění sledovaného cíle a nepřekračovat meze toho, co je nezbytné k jeho dosažení [34].

121. Podle mého názoru je zvyšování rychlosti mopedů jevem, jejž sekundární právo Unie považuje za neslučitelný s bezpečností silničního provozu a ochranou uživatelů, jakož i ochranou životního prostředí. Z výše uvedených právních předpisů vyplývá, že na příslušenství sloužící ke zvýšení rychlosti mopedů určených k používání na pozemních komunikacích se nemůže vztahovat volný pohyb zboží v rámci vnitřního trhu. V důsledku toho mohou členské státy omezit uvádění na trh, prodej, uvádění do oběhu nebo používání zařízení ke zvýšení rychlosti mopedů určených pro soutěže, pokud jsou zmíněná zařízení technicky zaměnitelná se zařízeními určenými k jízdě v silničním provozu.

122. Pokud by zařízení ke zvýšení rychlosti nesplňovala zmíněnou podmínku zaměnitelnosti a pokud by dotčená ustanovení vnitrostátního práva měla za následek, že je uživatelům konstrukčních částí nebo samostatných technických celků bráněno v jejich užívání odpovídajícím jejich účelu nebo je jejich užívání výrazně omezeno, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu, měla by takováto ustanovení za následek omezení přístupu těchto výrobků na dotčený vnitrostátní trh, a představovala by tudíž, s výhradou odůvodnění na základě článku 30 ES nebo kategorických požadavků

34 — Viz rozsudek ze dne 10. února 2009, Komise v. Itálie (C-110/05, Sb. rozh. s. I-519, bod 59).

obecného zájmu, opatření s účinkem rovnocenným množstevním omezením dovozu zakázané článkem 28 ES.

123. V tomto ohledu připomínám, že volného pohybu zboží co se týče motorových vozidel nebo jejich konstrukčních částí v Evropské unii nebylo dosaženo přímým uplatněním článků Smlouvy, ale po dlouhém procesu harmonizace technických právních předpisů zohledňujícím nezbytnost ochrany života a zdraví uživatelů takovýchto výrobků, jakož i bezpečnosti silničního provozu a životního prostředí. Evropská integrace v této oblasti spočívá tedy na předpokladu existence odůvodnění omezení obchodu mezi členskými státy na základě článku 30 ES[35]. V důsledku toho mám za to, že faktory, které odůvodňovaly přijetí sekundární právní úpravy Unie v odvětví motorových vozidel, odůvodňují takový všeobecný zákaz, jako je zákaz stanovený zákonem o technických podmínkách, třebaže se uplatňuje na zařízení ke zvýšení rychlosti mopedů údajně určených pro soutěže.

VII – Závěry

124. Navrhuji Soudnímu dvoru, aby na otázku položenou rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde odpověděl takto:

„1) Členský stát může uplatnit směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS nebo jí odpovídající

35 — Viz druhý a třetí bod odůvodnění již zrušené směrnice 92/61.

vnitrostátní právní předpisy, dodrží-li přitom ustanovení Smlouvy o ES, aby stanovil právní úpravu, jíž se řídí vozidla a konstrukční části, které jsou vyloučeny z oblasti působnosti zmíněné směrnice, jak ohledně postupu schvalování typu vozidla, tak i ohledně technických požadavků na vozidla určená k provozu mimo pozemní komunikace a vozidla určená k silničním nebo terénním soutěžím, za podmínky, že bude dodržena povinnost transparence, která je součástí jak postupu schvalování typu, tak i obecné zásadě právní jistoty.

2) Překročí-li takový vnitrostátní zákon, jako je ten, o nějž se jedná ve věci v původním řízení, meze opatření k potírání neoprávněných úprav mopedů stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 97/24/ES ze dne 17. června 1997 o některých konstrukčních částech a vlastnostech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, spadá do oblasti působnosti článků 28 ES a 30 ES. Ve vztahu ke zmíněným článkům představuje oprávněné omezení i v případě, že se uplatní na příslušenství, které má za cíl zvýšit výkon motoru nebo rychlost mopedů určených k silničním nebo terénním soutěžím."