KOHTUJURISTI ETTEPANEK
NIILO JÄÄSKINEN
esitatud 16. septembril 2010[1]

1. Esimese eelotsuse küsimusega[2] taotleb Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Dendermonde esimese astme kohus) (Belgia) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ, artikli 1 lõike 1 punkti d tõlgendamist.[3]

2. Täpsemalt palutakse Euroopa Kohtul võtta seisukoht siseriiklike meetmete suhtes, mis on suunatud kahe- või kolmerattaliste sõidukite lubamatu ümberehitamise vastu. Asjaomase siseriikliku õigusnormiga on eelkõige keelatud turustada ja kasutada lisaseadmeid, mis on mõeldud mopeedi mootorivõimsuse ja/või kiiruse suurendamiseks. Seega palutakse Euroopa Kohtul uurida küsimust, kas ja kui, siis millisel määral laieneb liidu õigusega tagatud kaupade vaba liikumine sellistele lisaseadmetele, mis on mõeldud mopeedi tuunimiseks nii, et liidu õiguses sätestatud tehnilisi näitajaid ületatakse.

3. Juhin tähelepanu asjaolule, et käesoleva ettepaneku puhul kujutab määratlus „mopeed" direktiivi 2002/24 tähenduses endast liidu õiguse iseseisvat ja ühetähenduslikku mõistet. Teisese õiguse kohaselt on sõiduk, mida esitatakse mopeedina, kuid mis sellele määratlusele ei vasta, muu sõiduk kui mopeed.

I. Õiguslik raamistik

A. *Liidu õigus*

4. Direktiiviga 2002/24 tunnistati kehtetuks nõukogu 30. juuni 1992. aasta direktiiv 92/61/EMÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta.[4]

1 – Algkeel: prantsuse.

2 – Kuna põhikohtuasi käsitleb 1985. aastal vastu võetud seaduse kohaldamist, siis on viidetes EÜ asutamislepingule kasutatud Euroopa Liidu toimimise lepingu jõustumisele eelnenud numeratsiooni.

3 – EÜT L 124, lk 1; ELT eriväljaanne 13/29, lk 399.

4 – ELT L 225, lk 72.

5. Direktiivi 2002/24 põhjenduse 6 kohaselt on kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnitusmenetluse eesmärk võimaldada liikmesriigil tuvastada, et iga sõidukitüüp on läbinud üksikdirektiivides sätestatud kontrolli ja selle kohta on väljastatud tüübikinnitustunnistus.

6. Direktiivi 2002/24 artikkel 1 on sõnastatud nii:

„1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse kõigi, nii paarisratastega kui muude kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks teedel, ning selliste sõidukite osade ja eraldi seadmestike suhtes.

Käesolevat direktiivi ei kohaldata:

[…];

d) sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks tänavatel või maastikul peetavatel spordivõistlustel;

[…];

ega selliste sõidukite osadele või eraldi seadmestikele, v.a juhul, kui need on mõeldud paigaldamiseks sõidukitele, millele kohaldatakse käesolevat direktiivi.

[…]”

7. Direktiivi artikkel 4 sätestab:

„1. Iga liikmesriik annab tüübikinnituse kõigile sõiduki-, süsteemi-, eraldi seadmestiku ja osatüüpidele, kui need vastavad järgmistele tingimustele:

[…]

b) süsteem, eraldi seadmestik või osa vastab asjakohase üksikdirektiivi tehnilistele nõuetele ja tootjapoolsele kirjeldusele, mis on esitatud vastavalt I lisas sätestatud täielikus nimekirjas loetletud andmetele.

[…]”

8. Selle direktiivi III peatüki „Kaupade vaba liikumise tingimused, üleminekusätted, erandid ja alternatiivsed menetlused” artikkel 15 näeb ette:

„1. Liikmesriik ei tohi keelata uute sõidukite turuleviimist, müüki, kasutuselevõtmist ega kasutamist, kui need vastavad käesolevale direktiivile. Esmaseks registreerimiseks võib esitada ainult käesolevale direktiivile vastavaid sõidukeid.

2. Liikmesriik ei tohi keelata uute süsteemide, eraldi seadmestike või osade turuleviimist,

müüki ega kasutamist, kui need vastavad käesolevale direktiivile. Turule võib lubada ja esmaseks kasutamiseks liikmesriikides võib müüa ainult käesolevale direktiivile vastavaid süsteeme, eraldi seadmestikke ja osi.

3. Erandina lõigete 1 ja 2 suhtes:

a) liikmesriigid võivad vabastada sõidukid, süsteemid, eraldi seadmestikud või osad, mis on mõeldud:

i) tootmiseks väikeste seeriatena, st maksimaalselt 200 tk aastas sõiduki, süsteemi, eraldi seadmestiku või osa tüübi kohta;

ii) kasutamiseks relvajõududele, avaliku korra kaitse organitele, päästе- ja tuletõrjeteenistustele ning hädaabitöödega tegelevatele organsatsioonidele, üksikdirektiivide mis tahes nõuetele vastavuse nõudest.

Teisi liikmesriike teavitatakse nimetatud eranditest ühe kuu jooksul nende võimaldamisest alates. Teate saanud liikmesriigid otsustavad kolme kuu jooksul, kas nad aktsepteerivad nende territooriumil registreeritavate sõidukite tüübikinnitust. Sellise tüübikinnituse tunnistus ei tohi kanda pealkirja „EÜ tüübikinnitustunnistus";

[…]

4. Käesolev direktiiv ei mõjuta liikmesriikide õigust – vastavalt asutamislepingule – kehtestada nõudeid, mida nad peavad vajalikuks kõnesolevate sõidukite kasutajate kaitse tagamiseks kasutamise ajal, tingimusel et see ei too kaasa muudatuste tegemist sõidukite juures."

9. Direktiivi 2002/24 II lisa 2. osa viitab akti reguleerimisalasse kuuluvate süsteemide, eraldi seadmestike ja osade teatavate tehniliste näitajate osas üksikdirektiividele, millega on kehtestatud tehnilised nõuded, mis peavad olema täidetud selleks, et tüübikinnitusmenetlust saaks kohaldada.

10. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1997. aasta direktiivi 97/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite teatavate

osade ja omaduste kohta (edaspidi „direktiiv 97/24”) [5] põhjendus 3 sätestab:

„kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite osi ja omadusi käsitlevate harmoneeritud nõuete koostamine on vajalik nõukogu 30. juuni 1992. aasta direktiiviga 92/61/EMÜ reguleeritava tüübikinnituse ja osa tüübikinnituse menetluse võimaldamiseks eelmainitud sõidukite kõigi tüüpide suhtes”.

11. Direktiivi 97/24 lisa 7. peatükk „Kaherattaliste mopeedide ja mootorrataste mittelubatud ümberehitamise vastased meetmed” sisaldab punktis 1 järgmisi mõisteid:

„1. Käesolevas peatükis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1.1. *kaherattaliste mopeedide ja mootorrataste mittelubatud ümberehitamise vastased meetmed* – kõik niisugused tehnilised nõuded ja eeskirjad, mille eesmärgiks on võimalikult efektiivselt takistada neid lubamatuid muudatusi, mis võivad avaldada mõju sõiduki jõudlusele ja kahjustada keskkonda;

[…]

1.3.1. A-kategooria sõidukid – mopeedid,

[…]

1.4. *Mittelubatud ümberehitamine* – ümberehitamine, mis ei ole käesoleva peatüki sätetega lubatud.”

12. Direktiivi 97/24 7. peatüki punktis 2 sisalduvad eelkõige üldised nõuded mitteidentsete osade vahetatavuse kohta tüübikinnitust omavate sõidukite vahel. Peatüki 7 punkti 2.1.1. alapunkti b kohaselt ei tohi ületada vastava sõidukikategooria maksimaalset konstruktiivset kiirust ega mootori maksimaalset netovõimsust. Eelkõige on direktiivi 92/61 I lisa märkusele vastavate väikese võimsusega mopeedide maksimaalne konstruktiivne kiirus 25 km/h.

13. Direktiivi 97/24 7. peatüki punkt 3 A- ja B-kategooria sõidukitele esitatavate erinõuete kohta näeb ette:

„Selles osas esitatud nõuded on kohustuslikud ainult siis, kui need kas eraldi või koos osutuvad vajalikuks niisuguste

5 – EÜT L 226, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 34.

ümberehituste takistamiseks, mille tulemuseks on A-kategooria sõidukite maksimaalse konstruktiivse kiiruse suurenemine rohkem kui 5 km/h võrra […]. Mitte mingil juhul ei tohi ületada vastava sõidukikategooria maksimaalset konstruktiivset kiirust ega mootori maksimaalset netovõimsust."

B. *Siseriiklik õigus*

14. Maismaatranspordiks mõeldud sõidukitele ning nende osadele ja turvavarustusele esitatavaid nõudeid käsitleva 21. juuni 1985. aasta seaduse (edaspidi „tehniliste nõuete seadus") [6] artikli 1 lõige 5 sätestab:

„Lisaseadme, mille eesmärk on mopeedi mootorivõimsuse ja/või kiiruse suurendamine, valmistamine, import, valdamine müügieesmärgil, müügiks pakkumine, müük või tasuta loovutamine ning sellise seadme paigaldamiseks abi osutamine või nõu andmine on keelatud."

6 – *Moniteur belge*, 13.8.1985, lk 11647.

II. Vaidluse ja eelotsuse küsimuse aluseks olevad asjaolud

15. V. W. Lahousse on tegevjuht äriühingus Lavichy BVBA (edaspidi koos „süüdistatavad"), mille tegevusala on „jalgrattakaupluse ja remonditöökoja pidamine, sh mis tahes uute ja kasutatud jalgrataste ja mopeedide ning nende varuosade ning lisavarustuse import, eksport, ost, müük, rentimine, hooldus ja remont". Eelotsusetaotlusest selgub, et süüdistatud valdasid ja müüsid mopeedide tuunimiseks mõeldud lisaseadmeid ja andsid ka sellega seoses nõu.

16. Pärast uurimist, läbiotsimist ja asitõendite arestimist tunnistas Politierechtbank te Sint-Niklaas (Saint Nicolasi politseikohus) süüdistatavad süüdi tehniliste nõuete seaduse artikli 1 lõike 5 rikkumises mopeedi mootorivõimsuse ja/või kiiruse suurendamiseks mõeldud lisaseadme valmistamise, impordi, müügieesmärgil valdamise, müügiks pakkumise, müügi või tasuta loovutamise ning sellise seadme paigaldamiseks abi osutamise või nõu andmise tõttu.

17. Süüdistatavad esitasid selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule.

18. Kuna eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates on võimalik, et tehniliste tingimuste seaduse artikli 1 lõige 5 on vastuolus direktiiviga 2002/24, siis otsustas see kohus menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas direktiivi 2002/24 ja eelkõige selle artikli 1 lõike 1 punkti d, mille kohaselt direktiivi ei kohaldata sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel, tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigid võivad laiendada selle direktiivi kohaldamisala sel viisil, et hõlmatud on igasugune maismaaliiklus (st kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite kasutamine ka väljaspool avalikke teid ja eravaldustes), tegemata erandit sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks teedel toimuvatel spordivõistlustel (ralli) või maastikul?"

III. Menetlus Euroopa Kohtus

19. Eelotsusetaotlus registreeriti Euroopa Kohtu kantseleis 22. aprillil 2009.

20. Kirjalikke märkusi esitasid V. W. Lahousse, Belgia ja Ühendkuningriigi valitsus ning Euroopa Komisjon.

21. Euroopa Kohtu kohtusekretär palus 17. mai 2010. aasta kirjas Belgia ja Ühendkuningriigi valitsusel ning komisjonil vastata küsimusele direktiivi 97/24 lisa 7. peatüki kohta. Nimetatud pooled esitasid oma märkused 1. juunil 2010.

IV. Üldine hinnang

A. *Sissejuhatavad märkused eelotsuse küsimuse kohta*

22. Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas liikmesriik võib direktiivi 2002/24 kohaldamisala laiendada nii, et see hõlmab neid mootorsõidukeid, mis ei ole otsesõnu välistatud. Nimelt kui direktiivi 2002/24 kohaldamisala laiendada mootorsõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks tänavatel või maastikul peetavatel spordivõistlustel, siis tuleks need sõidukid lugeda tüübikinnitusmenetlusega hõlmatuks.

23. Siseriiklik kohus on siiski jätnud täpsustamata, kas põhikohtuasjas käsitletavad lisaseadmed või sõidukid on mõeldud kasutamiseks spordivõistlustel või kliendile, kes soovib suurendada mopeedide mootorivõimsust

või kiirust selleks, et kasutada mopeedi teeliikluses. Mulle näib, et selle puhul on siiski tegemist konkreetse faktiküsimusega, mis ei mõjuta eelotsusetaotluse vastuvõetavust.

24. Lisaks sellele on siseriiklik kohus märkinud, et pöördub Euroopa Kohtu poole selleks, et saada selgust mõistes „maismaatransport". Tegemist on tehnilisi tingimusi käsitleva Belgia seaduse mõistega, mida Euroopa Kohus ei ole pädev tõlgendama. Tuletan meelde, et direktiiv 2002/24 on mõeldud kohaldamiseks ainult mootorsõidukitele, mis on ette nähtud kasutamiseks „teedel", ning selliste sõidukite osade ja eraldi seadmestike suhtes.

25. Järelikult tuleb kindlaks teha, kas põhikohtuasjas käsitletavad õigusnormid kuuluvad direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse, ja kui see nii ei ole, siis millised on need liidu õiguse normid, mida liikmesriik peab järgima.

26. Mis lisaks puutub Belgia valitsuse argumenti, et tehniliste nõuete seaduse artikli 1 lõige 5 kehtestati eesmärgiga tagada asjaomaste mootorsõidukite kiiruse ja/või mootorivõimsuse suurendamisega seotud ohtu arvestades kasutajate parem turvalisus, siis tuleb samuti lähtuda direktiivi 97/24 lisa 7. peatükist, mis reguleerib eelkõige mopeedide mittelubatud ümberehitamise vastaste meetmete problemaatikat.

27. Mis puudutab Euroopa Kohtule esitatud kohtuasja ajalist külge, siis nähtub eelotsusetaotluse esitamise määrusest, et etteheidetavad faktilised asjaolud asetuvad ajavahemikku 1. jaanuar 2002 kuini 27. detsember 2005 k.a.

28. Kuivõrd see ajavahemik eelneb direktiivi 2002/24 vastuvõtmisele, siis on selge, et põhikohtuasja asjaolude suhtes on kohaldatav direktiiv 92/61. Kuna käesolevas kohtuasjas vajalikud mõisted on neis direktiivides samad, siis leian ma, et direktiivi 2002/24 kohta antud tõlgendus kehtib *mutatis mutandis* direktiivi 92/61 kohta.

B. *Kahe- või kolmerattaliste sõidukite kohta käivad sätted*

1. Direktiivi 2002/24 eesmärgid ja ühtlustatuse tase

29. Siseturu toimimise tagamiseks mõeldud meetmete hulgas reguleerib rida direktiive

neid nõudeid, millele peavad vastama kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite osad ja omadused. Selle kohta on vastu võetud raamdirektiiv [7] ja mitu tehnilist laadi direktiivi [8].

30. Nagu nähtub direktiivi 92/61 põhjendusest 8, kuna mootorsõidukite eri osi ja omadusi käsitlevad ühtlustatud tehnilised nõuded oli koondatud üksikdirektiividesse, siis oli hädavajalik võtta kasutusele ühenduse tüübikinnitusmenetlus nende nõuete täitmise kontrollimiseks ja selleks, et liikmesriigid saaksid tunnustada teistes liikmesriikides tehtud kontrolli.

31. Direktiiviga 2002/24 on soovitud ühtlustada selle direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnitusmenetlus. Direktiivi kohaldatakse ka üksikdirektiivides ette nähtud tehnilistele nõuetele vastavate osade ja eraldi seadmestike suhtes. Direktiivi 2002/24 I lisas on mootorsõiduki tüübikinnituse nõuete täielik loetelu. I lisa punkt 19 viitab direktiivile 97/24, mis reguleerib mopeedide ja mootorrataste lubamatu ümberehitamise vastaseid meetmeid.

32. Direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite tüübikinnitusemenetluse eesmärk on tagada ühtse turu tõrgeteta toimimine, kehtestades ühtsed nõuded, mida tuleb täita selleks, et sõiduk ning selle osad ja omadused saaks tüübikinnituse [9].

33. Eelnimetatud menetlus võimaldab liikmesriigil tuvastada, et mis tahes sõiduki tüüp on läbinud üksikdirektiivis ettenähtud kontrolli ja sellele on väljastatud tüübikinnitustunnistus. Samuti võimaldab see menetlus tootjatel koostada tüübikinnitustunnistuse kõigi tüübikinnitusele vastavate sõidukite kohta. Kui sõiduki kohta on olemas see tunnistus, siis saab seda turule viia, müüa ja kasutamiseks registreerida kõikjal liidu territooriumil.

34. Tänu ühtlustatud tüübikinnituse kasutusele võtmisele Euroopa Liidus võib kodanik osta uue sõiduki mis tahes liikmesriigis ja vajaduse korral registreerida selle ilma eraldi

7 – Direktiiv 92/61, tunnistatud kehtetuks direktiiviga 2002/24.

8 – Ajavahemikus 1992–2009 võeti vastu 37 direktiivi, mis reguleerivad kahe- ja kolmerattalisi ning neljarattalisi mootorsõidukeid. Vt komisjoni ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraadi veebileht: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 – Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/61/EMÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, KOM(1999) 276 (lõplik) (ELT C 307 E, lk 1).

tüübikinnituseta mis tahes teises liikmesriigis. Liikmesriikides kasutamiseks võib esmakordselt turule viia ja müüa vaid neid sõidukeid, osi ja eraldi seadmestikke, mis vastavad liidu õiguse nõuetele.

35. Tüübikinnituse tulemusel ei tohi liikmesriik keelata direktiivile 2002/24 vastavate sõidukite ja osade turuleviimist, kasutuselevõtmist ega kasutamist, kui need vastavad käesolevale direktiivile. Järelikult ei kohaldata tüübikinnitusmenetlust üksiksõidukite suhtes selle direktiivi tähenduses. [10]

36. Nüüdseks kehtetuks tunnistatud direktiivis 92/61 oli viide selle kohta, mis laadi ühtlustamisega kõnealuses valdkonnas tegemist on. Direktiivi 92/61 viimane põhjendus nägi ette, et liiklusohutuse ning keskkonna- ja tarbijakaitse kaalutlused tingivad kõrgel tasemel nõuded konstrueerimisele ja tootmisele. Kuna nende nõuete eesmärk oli turu ühtsuse tagamine, siis tuli lähtuda täielikust ühtlustamisest.

37. Et sarnast viidet direktiivi 2002/24 üle võetud ei ole, siis on võimalik küsida, milline on selle direktiiviga soovitud ühtlustatuse tase.

38. Sellega seoses märgin, et direktiivi 92/61 muutmisettepanekus toodi otsesõnu esile, et kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite ühenduse tüübikinnitusmenetlus põhineb täielikul ühtlustamisel. [11] Majandus- ja sotsiaalkomitee seisukohast ilmneb, et nimetatud ettepanek tehti direktiivi 92/61 ajakohastamiseks ja selgitamiseks. [12]

39. Lisaks märgin, et ettepaneku tingis muu hulgas siseriiklike tüübikinnituste kehtivusega seotud nõuete selgitamise ja uute, näiteks tüübikinnitustunnistuste numereerimisega, seerialõpu sõidukitega seotud eranditega ja uute tehnoloogiatega seonduvate

10 – Direktiivis 2002/24 ei ole küll mõiste „üksiksõiduk" määratlust. Siiski võib selle direktiivi eesmärki arvestades tõlgendada mõistet „üksiksõiduk" nii, et see vastandub tüübikinnitusmenetlusega hõlmatud sõidukitele ja tähistab üksiksõidukeid, mille omadused ei võimalda neil kuuluda selle direktiiviga ette nähtud tüübikinnitussüsteemi raamesse.

11 – KOM(1999) 276 (lõplik).

12 – Majandus- ja sotsiaalkomitee arvamus ettepaneku kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviks, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/61/EMÜ kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta (EÜT C 368, 20.12.1999, lk 1).

nõuete lisamise vajadus, sarnaselt nõuetega, mis muude mootorsõidukite kohta juba kehtisid. [13]

40. Järelikult tuleb asuda seisukohale, et direktiivi 2002/24 eesmärk on kõikehõlmav ühtlustamine selle direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate sõidukite osas. Seevastu on siiski selge, et direktiiviga ei ühtlustata ammendavalt kogu kahe- ja kolmerattalisi sõidukeid puudutavat õigusnormistikku, eriti kui arvestada seda, et teatavat tüüpi sõidukid on selle reguleerimisalast välistatud. [14]

41. Teisisõnu, kui sõiduk, osa või eraldi seadmestik kuulub direktiivi 2002/24 reguleerimisalasse, siis tuleb seda käsitleda üksnes selle direktiivi vaatepunktist lähtudes. Juhul kui mingi küsimus on liidu tasandil ühtlustatud, tuleb sellega seotud siseriiklikke meetmeid hinnata ühtlustamismeetme sätete alusel, mitte asutamislepingu sätete alusel. [15]

42. Seevastu nende sõidukite puhul, mis on direktiivi 2002/24 reguleerimisalast otsesõnu välistatud, näiteks spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud sõidukid või sõidukid, mis ei ole mõeldud kasutamiseks teedel, on liikmesriikidel asjakohaste õigusnormide kehtestamisel minu arvates ulatuslik kaalutlusruum.

2. Direktiivi 2002/24 kohaldamisala

43. Vastavalt direktiivi 2002/24 artiklile 1 kohaldatakse direktiivi kõigi, nii paarisratastega kui muude kahe- ja kolmerattaliste sõidukite suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks teedel, ning selliste sõidukite osade ja eraldi seadmestike suhtes.

44. Direktiivi 2002/24 kohaldamisalast on välistatud artikli 1 lõike 1 punktides a–h loetletud sõidukid, nende hulgas sõidukid, mis on mõeldud kasutamiseks teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel. Samuti nähtub

13 – Vt direktiiv 2002/24, põhjendus 4.

14 – Vt direktiiv 2002/24, artikli 15 lõige 4, mille kohaselt ei ole asjaomaste sõidukite kasutamise tingimused ühtlustatud.

15 – Vt 30. novembri 1983. aasta otsus kohtuasjas 227/82: van Bennekom (EKL 1983, lk 3883, punkt 35), 23. novembri 1989. aasta otsus kohtuasjas C-150/88: Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (EKL 1989, lk 3891, punkt 28), 12. oktoobri 1993. aasta otsus kohtuasjas C-37/92: Vanacker ja Lesage (EKL 1993, lk I-4947, punkt 9), 13. detsembri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-324/99: DaimlerChrysler (EKL 2001, lk I-9897, punkt 32), 9. juuni 2005. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-211/03, C-299/03 ja C-316/03–C-318/03: HLH Warenvertrieb ja Orthica (EKL 2005, lk I-5141, punktid 58 ja 59) ja 24. jaanuari 2008. aasta otsus kohtuasjas C-257/06: Roby Profumi (EKL 2008, lk I-189, punkt 14).

direktiivi 2002/24 artikli 1 üldisest määratlusest *a contrario*, et selle direktiivi kohaldamisalasse ei kuulu sõidukid, mis ei ole mõeldud kasutamiseks teedel.

45. Direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse mittekuuluvate sõidukite osad ja eraldi süsteemid võib jagada kahte rühma.

46. Esiteks ei kohaldata direktiivi 2002/24 selle direktiiviga hõlmamata sõiduki osadele. Teiseks kuulub siis, kui direktiivi kohaldamisalast välistatud sõiduki osa on mõeldud paigaldamiseks selle direktiiviga hõlmatud sõidukile, selline osa direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse.

47. Selle põhjal kerkib küsimus, kuidas tõlgendada mõistet „on ette nähtud [teatavaks otstarbeks]", st kas direktiivi kohaldatavus sõltub sellest, milleks kõnealust osa kasutatakse.

48. Leian, et kui sõiduk või sõiduki osa on „on ette nähtud [teatavaks otstarbeks]", siis tähendab see selle kauba tööstuslikku otstarvet. Viimati nimetatud mõiste all pean silmas sellist kasutusotstarvet, mille tootja on ette näinud sõiduki tehnilise väljatöötamise lähtekohana ehk viitena, mille alusel on määratud näiteks tehnilised eeskirjad, millele sõiduk peab vastama. Otstarbe määrab seega tootja valmistamisprotsessi käigus. [16]

49. Vastupidine tõlgendus tingiks paradoksaalse olukorra, mille puhul tuleks normidega arvestada mis tahes hüpoteetilist kasutusotstarvet, mille kasutaja võib leida sõiduki osale ja isegi sellisele tehnilisele osale, mida valmistaja ei ole sõiduki jaoks ette näinud, kuid mille omadused muudavad selle vahetatavaks. [17]

50. Järelikult ei tohi direktiivi 2002/24 kohaldatavus sõltuda subjektiivsest asjaolust ehk ühelt poolt osa ühest või mitmest võimalikust kasutusotstarbest ja teiselt poolt osa võimalikust tehnilisest sobivusest paigaldamiseks muule sõidukile kui see, mille jaoks osa on algselt mõeldud.

16 – Tehnilise ühtlustamise süsteemi abil saab tootja liikmesriigis tüübikinnituse sõidukile, kui see vastab ühtlustatud tehnilistele õuetele. Pärast seda võib ta sõidukit turustada kõikjal Euroopa Liidus, ilma et tal oleks vaja läbi viia täiendavaid katseid või kontrolli. Registreerimine toimub üksnes Euroopa vastavustõendi alusel. Vt. http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 – Näiteks mootori osad, mida võib kasutada sellistes väikestes masinates nagu aiatöömasinad või paadid.

51. Lõpetuseks on minu arvates käesoleva menetluse seisukohalt eriti oluline üksiksõidukite välistamine direktiivi 2002/24 kohaldamisalast.

52. Olen seisukohal, et mõiste „muu sõiduk kui mopeed" hõlmab käesoleva ettepaneku puhul esiteks mopeedi, mis esialgu on olnud direktiivile 2002/24 vastav, kuid mis on hiljem ümber ehitatud, st seda on tuunitud, mille tulemusel ei vasta see mopeed direktiivi nõuetele, ja teiseks kahe- või kolmerattalist sõidukit, mida nimetatakse mopeediks, kuid mis algusest peale ei vasta direktiivi 2002/24 mopeedi määratlusele.

53. Vastavalt selle direktiivi artikli 1 lõike 1 lõpuosale on võimalik otsustada, et direktiivi 2002/24 tüübikinnitust ja vaba liikumist käsitlevad sätted ei hõlma tuunitud mopeedi esiteks seetõttu, et tegemist on muu sõiduki kui mopeediga ja teiseks seetõttu, et tegemist on üksiksõidukiga.

54. Nagu direktiivi 2002/24 artikli 1 lõpuosast ilmneb, peavad sellised liikmesriigid, kes annavad tüübikinnituse üksiksõidukitele, siiski aktsepteerima osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitusi, mis on antud käesoleva direktiivi alusel, mitte aga vastavate siseriiklike sätete põhjal.

C. *Sätted sõidukite mittelubatud ümberehitamise vastaste meetmete kohta*

1. Sissejuhatavad märkused

55. Direktiivi 97/24 jõustumine muutis võimalikuks tüübikinnitusmenetluse täieliku rakendamise. Seega on tegemist ühe üksikdirektiiviga direktiivis 2002/24 ette nähtud tüübikinnitusmenetluse jaoks. [18]

56. Tuleb rõhutada, direktiivi 2002/24 ja direktiivi 97/24 kohaldamisalad kattuvad, olemata siiski samad.

57. Direktiivi 97/24 artikkel 1 näeb nimelt ette, et direktiivi kohaldatakse kõigi

18 – Direktiiv 97/24 võeti vastu direktiivi 92/61 rakendamiseks. Vt direktiiv 2002/24, põhjendus 3.

direktiivi 92/61 artiklis 1 määratletud sõidukitüüpide selles artiklis nimetatud osadele. Esimesena nimetatud artiklit on pea-aegu identsena korratud direktiivis 2002/24, milles on lisatud üks uus välistatud kategooria, nimelt üksiksõidukite tüübikinnitus. [19]

pidurisüsteemi, rehvide ja valgustus- ning signaalsüsteemiga.

60. Peale selle nähtub direktiivi 97/24 põhjendusest 11, et ohutus- või keskkonnanõuded kehtestavad teatavat tüüpi kahe- või kolmerattaliste sõidukite ümberehitusele piirangud; et need piirangud ei kujuneks takistuseks omaniku poolt teostataval teenindusel ja hooldusel, peavad nimetatud piirangud rangelt piirduma ümberehitustega, mis oluliselt muudavad sõiduki sooritusvõimet ning saasteainete heitkoguseid ja müraheitmeid.

2. Mittelubatud ümberehitamise vastased meetmed teiseses õiguses

58. Mittelubatud ümberehitamise vastaste meetmete problemaatika on lahutamatult seotud mopeede ja mootorrattaid reguleerivate õigusaktidega.

61. Direktiivi 2002/24 artikli 1 lõike 2 punkti a kohaselt on mopeedid kahe- või kolmerattalised sõidukid, mille valmistajakiirus on kuni 45 km/h. Need määratletakse lähtudes silindrimahust ja mootorivõimsusest, mis varieerub sõltuvalt rataste arvust.

59. Direktiivi 97/24 preambulist nähtub, et kasutajate poolt mopeedide ja mootorrataste sooritusvõime suurendamise eesmärgil ümberehitamise minimeerimiseks pakutud meetmed vastavad liikmesriikides üha selgemini esile kerkinud vajadusele, kui võtta arvesse selle liiklusohutust ohustava ilmingu üha laiemat levikut. Mopeedide puhul on oluline, et noored kasutajad ei ehitaks mittelubatud viisil ümber selliste sõidukite mootoreid sooritusvõime suurendamise eesmärgil nii, et sooritusvõime teatavatel juhtudel ei ole enam proportsionaalne eelkõige nende sõidukite

62. Mopeedi tuunimine seisneb sooritusvõime suurendamises ja eelkõige mootorivõimsuse suurendamises. Pidurite tehniline kapatsiteet ja mopeedi teel püsivus ei ole sellise võimalusega kohandatud, mis võib lisada õnnetusriski.

63. Kahe- või kolmerattaliste sõidukite mittelubatud ümberehitamise vastaste meetmete problemaatikat käsitlevate ettekannete

19 – Vt KOM(1999) 276 (lõplik).

põhjal on ilmne, et tegemist on sotsiaalsetest ja psühholoogilistest teguritest mõjutatud probleemiga, mis on seotud liiklusohutuse ja keskkonnakaitsega. [20]

64. Direktiivi 97/24 lisa 7. peatükis on ette nähtud mootorrataste ja mopeedide mittelubatud ümberehitamise vastased meetmed. Selle peatüki üldised nõuded käsitlevad peamiselt tüübikinnitust omavate sõidukite mitteidentsete osade vahetatavust. [21]

65. Tuleb rõhutada, et direktiivi 97/24 lisa 7. peatükk välistab igal juhul maksimaalse konstruktiivse kiiruse ja mootori maksimaalse netovõimsuse ületamise. See kinnitab, et eespool seoses direktiiviga 2002/24 esitatud tööstuslikul otstarbel põhinev lähenemine kohaldub ka käesoleval juhul.

66. Lisaks on selles samas 7. peatükis sätestatud, et direktiivi 97/24 erinõuded on kohustuslikud, kui need kas eraldi või koos osutuvad vajalikuks niisuguste ümberehituste takistamiseks, mille tulemuseks on sõiduki kiiruse või võimsuse suurenemine.

67. Vastavalt direktiivi 2002/24 I lisale, milles sisaldub sõiduki tüübikinnituse nõuete täielik loetelu, on mittelubatud ümberehitamise vastaseid meetmeid puudutav teave selline teave, mille vastavust ühenduse õigusaktides sätestatud nõutele tuleb kontrollida. Direktiivi 2002/24 II lisa kohaselt tuleb tüübikinnituseks esitatava sõiduki varem tüübikinnituse saanud süsteemi, eraldi seadmestiku ja osa kohta esitada teatav teave, seal hulgas teave seoses kõnealuse sõiduki mittelubatud ümberehitamise vastaste meetmetega.

68. Siseriiklikul tasandil on liiklusohutuse tagamiseks mitmes liidu liikmesriigis kehtiva mopeedide mittelubatud ümberehitamise vastase normistikuga ette nähtud vastavad meetmed. [22] Tuunimine on reguleeritud või selle vastu võideldakse, sest see põhjustab

20 – „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles" mille komisjon tellis hankega nr FIF 20020691, 18. detsembri 2003. aasta lõppraport, lk 31.

21 – Vt direktiiv 97/24, lisa 7. peatüki punkt 2.1.1.

22 – Prantsuse Vabariigi osas vt liiklusseaduse artikkel L. 321-1 . Prantsuse õigus näeb ette liiklusohutuse testi, et anda noortele mopeedijuhtidele väljaõpe teeliikluse põhieeskirjade alal; vt Colin, F., „Le brevet de sécurité routière", *Droit Administratif* 2006, nr 8. Soomes on mittelubatud viisil ümberehitatud mopeediga teeliikluses osalemine haldusõigusrikkumine (vt ajoneuvolaki, § 96, lõige I.5). Lisaks sellele peab sõiduki omanik tasuma sõidukimaksu kõrgendatud määra ja kõrgendatud kohustusliku liikluskindlustusmakse, kuna tegemist on ilma loata kasutusele võetud kergmootorrattaga.

ohtu ja mõjutab kahjulikult nii juhti, seades ohtu tema elu, kui liigeldakse kiirusel, mille jaoks sõiduk ei ole ehitatud, kui ka teisi teeliikluses osalejaid.

D. *Sõiduki mittelubatud ümberehitamise õiguslikud tagajärjed*

69. Mis puutub mittelubatud ümberehitamise tagajärgedesse, siis selle tulemusel võib mopeedist saada muu sõiduk kui mopeed, st sõiduk, mis ei vasta direktiivis 2002/24 olevale mopeedi määratlusele. Mittelubatud ümberehitamise tulemusel võib tavalisest teel liiklemiseks mõeldud mopeedist saada sõiduk, mis on mõeldud kasutamiseks teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel.

70. Direktiivis 2002/24 ette nähtud süsteemi kohaselt peab selleks, et sõiduk saaks siseturul vabalt liikuda, avalduse tüübikinnituse saamiseks liikmesriigi tüübikinnitusasutusele esitama selle direktiivi artikli 3 alusel tootja. See artikkel näeb ette, et ühe ja sama sõiduki, süsteemi, eraldi seadmestiku või osa tüübikinnitustaotluse võib esitada ainult ühele liikmesriigile. Direktiivi 2002/24 artikli 9 lõike 1 kohaselt on tootja on vastutav iga sõiduki, süsteemi, eraldi seadmestiku või osa tootmise eest vastavalt kinnitatud tüübile. [23]

71. Seega ei saa sõiduk kuuluda direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse üksnes selle tõttu, et vastab faktiliselt selle direktiivi artikli 1 tingimustele. [24] Nimelt on direktiivi 2002/24 eesmärk kehtestada sõiduki tüübikinnituse ja vastastikuse tunnustamise süsteem selliste sõidukite ja nende sõidukite osade jaoks, mis on valmistatud direktiivi 2002/24 ja üksikdirektiivide nõuete kohaselt. Täieliku ühtlustamise abil sisse seatud vaba liikumist kohaldatakse ainult sellistele sõidukitele, mille tööstuslikuks otstarbeks, nii nagu selle on määratlenud ja taganud tootja, on vastavus liidu õiguse nõuetele.

72. Järelikult on mopeed siis, kui seda ei hõlma ükski direktiivi 2002/24 määratlustest, muu sõiduk kui mopeed ja sellele ei laiene

23 – Direktiivi 2002/24 artikkel 8 sätestab, et igale sõidukile, mis on toodetud vastavuses kinnitatud tüübile, peab olema kantud tüübikinnitusmärk, mis moodustub V lisa A osas sätestatud tüübikinnitusnumbri osadest 1, 3 ja 4, ja et igale eraldi seadmestikule või osale, mis on toodetud vastavuses kinnitatud tüübile, peab olema kantud V lisa B osas sätestatud tüübikinnitusmärk, kui asjakohane üksikdirektiiv seda ette näeb.

24 – Nii ei saa direktiivi 2002/24 süsteemi kohaldada sõidukile, mis vastab täielikult kõigile liidu õiguse tehnilistele nõuetele, kuid mida ei ole esitatud tüübikinnituseks.

seega direktiiviga 2002/24 loodud süsteem, isegi kui see sõiduk kuulub direktiivi materiaalõiguslikku kohaldamisalasse. Sama kehtib sõiduki osade või eraldi süsteemide kohta, v.a need, mis on ette nähtud paigaldamiseks direktiiviga 2002/24 hõlmatud sõidukitele.

73. Kuigi spordivõistlustel kasutamiseks ette nähtud sõidukite kategooriasse kuuluvad sõidukid ei kuulu direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse, pean siiski vajalikuks märkida, et mõistest „on ette nähtud [teatavaks otstarbeks]", vaadelduna välja pakutud tööstusliku otstarbe seisukohast, tuleneb eeldus, et tootja valmistas sõiduki nii, et sellega saaks spordivõistlustel osaleda.

74. Tuunimiskomplekti abil mopeedi mittelubatud ümberehitamise tulemuseks on tuunitud üksiksõiduk, kuigi selline, millega saab tõepoolest spordivõistlusel osaleda. Järelikult ei saa sellist sõidukit esiteks pidada sõidukiks, mis „on mõeldud kasutamiseks spordivõistlustel", sest tootja on määratlenud sõidukile teistsuguse otstarbe. Enne tuunimist ei olnud see sõiduk ju tegelikult ette nähtud kasutamiseks spordivõistlustel. Teiseks on sõiduk tuunimise tulemusel muutunud üksiksõidukiks, mis ei saa kuuluda tüübikinnituse alla.

75. Lähtudes eeldusest, et tööstuslikust seisukohast võetuna ei ole tuunimiskomplekt ette nähtud kaheseks kasutuseks, [25] järeldan, et mopeedi tuunimiskomplekt on ette nähtud kas spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud mopeedi võimsuse suurendamiseks või siis mopeedi muutmiseks muuks sõidukiks kui mopeed. Mõlemal juhul on seega tegemist lisaseadmetega, mis ei ole hõlmatud direktiivi 2002/24 tüübikinnituse ja vastastikuse tunnustamise süsteemiga, kuna tuunimiskomplekt ei ole ette nähtud direktiivis 2002/24 reguleeritud sõidukitele paigaldamiseks.

76. Lõpuks, kuna direktiiv 2002/24 ei kohaldu põhimõtteliselt üksiksõidukile, siis ei saa tuunimiskomplekt, mida kasutatakse mopeedi mittelubatud ümberehitamiseks, kuuluda direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse ja sellele ei saa laieneda direktiivis ette nähtud vastastikuse tunnustamise süsteem.

25 – Kuigi tuunimiskomplekt on mõeldud mopeedidele ja nt kergetele mootorratastele, kuulub see loomulikult direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse. Siiski näib, et direktiivi 97/24 lisa 7. peatüki sätetega soovitakse see võimalus välistada.

V. Direktiivi 2002/24 kohaldamisala laiendamine

77. Oma küsimusega soovib siseriiklik kohus põhimõtteliselt teada, kas liikmesriigil on lubatud laiendada direktiivi 2002/24 kohaldamisala eelkõige selle direktiivi artikli 1 lõike 1 punktis d nimetatud sõidukitele, nimelt sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel. Kui liikmesriik nii toimiks, siis laieneks direktiivi 2002/24 teeliiklust hõlmav kohaldamisala asjaomaste sõidukite puhul nii, et hõlmatud on igasugune maismaaliiklus.

78. Leian, et küsimus ei ole üheselt mõistetav. Küsimus võib käsitleda seda, kuidas kohaldada direktiivi 2002/24 tähenduses mõiste „mopeed" määratlust ja sellest tulenevaid tehnilisi nõudeid sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks spordivõistlustel. Küsimust võib tõlgendada ka nii, et eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib teada, kas liikmesriik võib ühepoolselt laiendada direktiiviga 2002/24 kehtestatud tüübikinnituse ja vastastikuse tunnustamise süsteemi sõidukitele, mis ei kuulu selle direktiivi kohaldamisalasse.

79. Komisjon leiab, et direktiivi 2002/24 ja täpsemalt selle artikli 1 lõike 1 punkti d tuleb tõlgendada nii, et see võimaldab liikmesriigil laiendada direktiivi kohaldamisala sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel.

80. Ühendkuningriigi arvamuse kohaselt on liikmesriigil lubatud kehtestada tehnilisi nõudeid artikli 1 lõike 1 punktides a–h loetletud sõidukitele, juhul kui need nõuded järgivad ühenduse õigust, sh EÜ artiklit 28 ja teisi kauba vaba liikumist kaitsvaid sätteid, nagu määrus (EÜ) nr 764/2008 [26] ja direktiiv 98/34/EÜ [27].

81. Direktiivi õigusliku mõju piirangud võivad olla välistuse või erandi vormis. Sellisel juhul on tegemist olukorraga, kus direktiivi normi ei kohaldata teatava juhtumi puhul, kuigi see kuulub mainitud reegli kohaldamisalasse.

82. Käesoleval juhul leian sarnaselt Ühendkuningriigi valitsusele, et direktiivi 2002/24 artikli 1 lõike 1 punkt d ei kujuta endast erandit direktiivi nõuetest.

26 – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 764/2008, milles sätestatakse menetlused seoses teatavate riiklike tehniliste eeskirjade kohaldamisega teises liikmesriigis seaduslikult turustatavate toodete suhtes ja tunnistatakse kehtetuks otsus 3052/95/EÜ (ELT L 218, lk 21).

27 – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiiv 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest teatamise kord (EÜT L 204, lk 37; ELT eriväljaanne 13/20, lk 337).

83. Nimelt ei näe see artikkel ette, et liikmesriigid peavad selles direktiivis sisalduvatest nõuetest vabastama sõidukid, mis on ette nähtud kasutamiseks spordivõistlusteks ja maastikul. Direktiivi kohaldamisalast välistamine jätab liikmesriikidele pädevuse seadusandluseks kõnealuses valdkonnas, järgides seejuures loomulikult asutamislepingu nõudeid.

84. Direktiivi 2002/24 eesmärk on kehtestada kahe- või kolmerattaliste sõidukite ja üksikdirektiivides kehtestatud nõuetega vastavuses valmistatud osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitusmenetlus. Selle menetluse õiguslik tagajärg on nende toodete vaba liikumine, mis põhineb täielikult ühtlustatud tehnilistele nõuetele vastavuse vastastikusel tunnustamisel. Vastavalt direktiivi 2002/24 artikli 15 lõikele 1 kohaldub selle direktiiviga kehtestatud süsteem üksnes sellistele sõidukitele, eraldi seadmestikele ja osadele, mis on nimetatud direktiiviga vastavuses.

85. Märgin siiski, et käesoleval juhul on eelotsusetaotluse esitanud kohtu poolt lahendatava kohtuasja keskmes mopeedide tuunimisega seonduv problemaatika.

86. Nagu ma eespool mopeedide mittelubatud ümberehitamise vastaste meetmete kohta tõdesin, tuleb direktiivi 2002/24 artikleid vaadelda koosmõjus direktiivi 97/24 lisa 7. peatükiga.

87. Seega, kui sõidukid ja nende osad on hõlmatud direktiiviga 2002/24, siis kohaldatakse direktiivi 97/24 sätteid, mis käsitlevad mittelubatud ümberehitamise vastaseid meetmeid. Niisuguse olukorraga ei ole põhimõtteliselt tegemist sõidukite puhul, mis on mõeldud kasutamiseks spordivõistlustel.

88. Sellega seoses on sobiv rõhutada, et direktiivi 2002/24 kohaldamisala laiendamine tähendab tüübikinnitusmenetluse kohaldamise laiendamist. Sõidukite mittelubatud ümberehitamise vastaste meetmete laiendamise küsimus, mis näib olevat eelotsustaotluse esitanud kohtu peamine probleem, kujutab endast eraldi probleemideringi.

89. Teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud sõidukitele tüübikinnitusmenetluse kohaldamise osas leian ma aga, et liikmesriigil on pädevus selles vallas tegutsemiseks, kui ta saab seda teha kooskõlas direktiiviga 2002/24.

90. Nagu sätestab direktiivi 2002/24 artikli 2 punkt 7, on tüübikinnitus menetlus, millega liikmesriik tõendab, et sõidukitüüp, eraldi seadmestik või osa vastab käesolevas

direktiivis või üksikdirektiivides sätestatud tehnilistele nõuetele ja kontrollimise käigus on tõendatud vastavus tootja esitatud andmetele, mis on loetletud selle direktiivi I lisa täielikus nimekirjas. [28]

91. Selle sama direktiivi artiklist 6 ilmneb lisaks, et liikmesriigi pädev asutus edastab teiste liikmesriikide pädevatele asutustele iga sellise sõidukitüübi tüübikinnitustunnistuste koopia koos lisadega, millele ta tüübikinnituse annab või mille andmisest ta keeldub. Sama direktiivi artikli 4 lõige 6 sätestab, et kui liikmesriik keeldub tüübikinnituse andmisest põhjusel, et sõiduk, süsteem, osa või eraldi seadmestik kujutab tõsist ohtu liiklusturvalisusele, peab ta sellest kohe teatama teistele liikmesriikidele ja komisjonile.

92. Arvestades segadust ja õiguslikku ebakindlust, mida põhjustaks selle menetluse kohaldamine sõidukitele, mis ei kuulu direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse, leian ma, et asjaomane liikmesriik peab tunnistuses ühetähenduslikult märkima, et tegemist ei ole selle direktiiviga kehtestatud tüübikinnitusega ja tunnistusel puuduvad direktiivis 2002/24 sätestatud õiguslikud tagajärjed. Sellega seoses sooviksin meelde tuletada, et selle direktiivi artikli 15 lõige 3 kohustab liikmesriike vältima mis tahes segadust, mille võivad tingida selles artiklis sätestatud üksikerandid. Sama põhimõtet tuleks kohaldada tüübikinnituse kohaldamisala laiendamisele.

93. Kui liikmesriigi võetud meetmed kuuluvad direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse, siis osaleb liikmesriik tegelikult vastastikuse sõltuvuse süsteemis, mis rajaneb ühelt poolt liikmesriikide pädevate ametiasutuste vastastikusel usaldusel ja koostööl ning teiselt poolt üksikdirektiivides ette nähtud tehnilistel nõuetel. [29]

28 – Vastavalt direktiivi 2002/24 artiklile 4 annab iga liikmesriik tüübikinnituse kõigile sõiduki-, süsteemi-, eraldi seadmestiku ja osatüüpidele, kui need vastavad järgmistele tingimustele. Esiteks peab sõidukitüüp vastama üksikdirektiivide tehnilistele nõuetele ja tootjapoolsele kirjeldusele, mis on esitatud vastavalt selle direktiivi I lisas sätestatud täielikus nimekirjas loetletud andmetele. Teiseks peab süsteem (nt pidurid, heitgaaside kontrollimisseadmed jne), eraldi seadmestik (nt heitgaasisüsteem) või osa (tuli) vastama asjakohase üksikdirektiivi tehnilistele nõuetele ja tootjapoolsele kirjeldusele, mis on esitatud vastavalt direktiivi 2002/24 I lisas sätestatud täielikus nimekirjas loetletud andmetele.

29 – Vt selle kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/37/EÜ masinaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 207, lk 1; ELT eriväljaanne 13/20, lk 349) käsitlus 17. aprilli 2007. aasta kohtuotsuses C-470/03: AGM-COS.MET (EKL 2007, lk I-2749, punktid 61–64). Mis puutub tähisesse „E", siis see tähendab, et toode on heaks kiidetud avalikel teedel toimuvaks liikluseks. Asjaomane tähis kannab numbrit, mis tähistab tootele heakskiidu andnud liikmesriiki. Heakskiidu saamine on üldjuhul seotud kõnealust toodet käsitleva konkreetse Euroopa normiga.

94. See, et liikmesriik kohaldab direktiivi 2002/24 kohaldamisalast välistatud tüüpi sõiduki suhtes tüübikinnitusmenetlust, tundub minu jaoks õiguslikult võimalik olevat ainult siis, kui järgitakse nii tüübikinnitusmenetlusele kui ka üldisele õiguskindluse üldpõhimõttele omast läbipaistvuse tagamise kohustust. Liikmesriik võib seega kohaldada asjaomast direktiivi olukordadele, mis ei kuulu selle direktiivi kohaldamisalasse, sarnaselt siseriikliku normiga, juhul kui ei jäeta muljet, et siseriikliku normi õiguslikud tagajärjed ulatuvad liidu tasandile.

95. Lõppkokkuvõttes ei takista miski liikmesriigil juhinduda direktiivis 2002/24 kehtestatud eeskirjadest, kui ta – asutamislepingu sätteid järgides – reglementeerib selle direktiivi kohaldamisalast välistatud sõidukite ja osade staatuse.

VI. Siseriikliku õiguse sisu ühenduse õigust arvestades

96. Euroopa Kohus saatis Belgia valitsusele ja komisjonile tehniliste tingimuste seaduse eesmärgi kohta järgmise küsimuse:

„Kas 21. juuni 1985. aasta seaduse artikli 1 lõikega 5 rakendatakse direktiivi 97/24 lisa 7. peatüki ”Kaherattaliste mopeedide ja mootorrataste mittelubatud ümberehitamise vastased meetmed „sätted versioonis, mida kohaldati põhikohtuasja asjaolude toimumise ajal?”

97. Vastuses selgitas Belgia valitsus, et direktiivi 97/24 lisa 7. peatüki sätted on üle võetud 8. novembri 1998. aasta kuninglikku dekreeti. [30] Tehniliste tingimuste seaduse artikli 1 lõige 5 jõustus hoopis varem, täpsemalt 1. juulil 1995. Kuna tehniliste tingimuste seaduse kohaldamisala on siiski palju laiem, siis on paragrahvi 1 lõige 5 jäetud jõusse.

98. Komisjoni väitel ei saa tehniliste tingimuste seaduse artikli 1 lõiget 5 pidada direktiivi 97/24 rakendamiseks.

30 – Dekreet, millega muudetakse 4. augusti 1996. aasta kuninglikku dekreeti kahe- ja kolmerattalisi mootorsõidukeid, nende osi ja eraldi seadmestikke ning turvavarustust käsitlevate Euroopa ühenduste direktiivide rakendamise kohta.

99. Direktiivi 2002/24 ja põhikohtuasjas vaadeldava õigusnormi suhte kohta väidab Belgia valitsus direktiivi 2002/24 artiklile 15 tuginedes, et tehniliste tingimuste seaduse artikli 1 lõige 5 kehtestati selleks, et tagada tarbijate parem kaitse. Belgia valitsus teeb Euroopa Kohtule ettepaneku lugeda tehniliste tingimuste seaduse artikli 1 lõige 5 direktiivi 2002/24 sätetega kooskõlas olevaks.

100. Belgia valitsuse väitel ei ole sõidukid, millele pärast valmistamist müüja või ostja lisab osi mootorivõimsuse ja/või kiiruse suurendamiseks, sageli (või ei ole enam) kooskõlas neis tehtud muudatustega, nii et need kujutavad endast ohtu tarbijale.

101. Märgin selle kohta esiteks, et tehniliste tingimuste seaduse artikli 1 lõige 5 keelab mopeedi mootori võimsust ja/või kiirust suurendava lisaseadme valmistamise, impordi, valdamise ja müügi ning sellise seadme paigaldamiseks abi osutamise või nõu andmise.

102. On ilmne, et tehniliste tingimuste seaduse artikli 1 lõike 5 eesmärk on keelata mopeedide olemuse muutmine, keelates selleks kasutatavate lisaseadmete turustamise ja kasutamise.[31] Sellest küljest vaadatuna langeb kõnealuse õigusnormi soovitud eesmärk kokku direktiivi 2002/24 kohaldamisalaga.

103. Nimelt on direktiivi 2002/24 tähenduses mopeed üksnes selline sõiduk, mis vastab selle direktiivi artikli 1 lõike 2 tingimustele.

104. Sarnaselt direktiiviga 2002/24, mis minu arvates lähtub otstarbe, milleks sõiduk, osa või eraldi seadmestik „on ette nähtud", määratlemisel tööstuslikust otstarbest, on Belgia õigusnorm samasuunaline, keelates

31 – Minu arvates ei puuduta eelotsuse küsimus võimalikku keeldu pakkuda tuunimisteenust või sellekohast nõuannet.

igasugused lisaseadmed, „mille eesmärk on”[32] mopeedi mootorivõimsuse või kiiruse suurendamine.

105. Juhin tähelepanu siiski ka sellele, et tehniliste tingimuste seadus reguleerib laiemat valdkonda, kui on hõlmatud direktiiviga 2002/24. Selle direktiivi kohaldamisala piirab tegelikult nõue, et sõiduk peab olema „ette nähtud kasutamiseks teedel”. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ja Belgia valitsuse märkuste kohaselt reguleerib tehniliste tingimuste seadus neid tingimusi, millele peab vastama mis tahes sõiduk, mis on ette nähtud maismaatranspordiks, mille mõiste on palju laiem teetranspordist.

106. Teiseks märgin mopeedide mittelubatud ümberehitamise vastaste meetmete kohta, et Belgia valitsuse sõnul on direktiivi 97/24 lisa 7. peatükis ette nähtud kahte laadi meetmed. Esiteks on 7. peatükis üldised nõuded mitteidentsete osade vahetatavuse kohta tüübikinnitust omavate sõidukite vahel (punktid 2.1–2.4) ja teiseks kehtestatakse erinõuded sõidukite valmistajatele, et takistada mittelubatud ümberehitamist nende sõidukite maksimaalkiiruse suurendamiseks, kehtestades rea nõudeid konstruktsioonile (punktid 3.1–3.10).

107. Erinevalt tehniliste tingimuste seadusega soovitavast eesmärgist ei sätesta direktiiv 97/24 meetmeid seoses lisaseadmetega, mis on ette nähtud mootorivõimsuse või kiiruse suurendamiseks ja mis ei pärine originaalvalmistajalt. Lisaks on Belgia valitsuse sõnul direktiiv 97/24 osaliselt samaotstarbeline selle seaduse artikli 1 lõikega 5.

108. Kuigi direktiivi 97/24 ülevõtmine toimus pärast tehniliste tingimuste seaduse vastuvõtmist, leian ma, et tehniliste tingimuste seaduse artikli 1 lõige 5 näib täitvat sama eesmärki kui direktiivi 97/24 lisa 7. peatükk direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse kuuluvate mopeedide mittelubatud ümberehitamist piiramisele suunatud meetmete kohta.

109. Sellest järeldub, et kui tehniliste tingimuste seaduse ja direktiivi 97/24 lisa 7. peatüki vastavad reguleerimisalad kattuvad ja käsitlevad direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse kuuluvaid sõidukeid nagu mopeed, siis ei

32 – Ja mitte „tagajärjeks”.

ole asjaomane õigusnorm vastuolus mainitud direktiividega.

110. Keeld turustada lisaseadmeid, „mis on ette nähtud" mopeedi võimsuse või kiiruse suurendamiseks, mis jääb direktiivi 97/24 lisa 7. peatükis sätestatu piiresse, st keeld, mis piirdub ümberehitamisega, mis muudab oluliselt sõiduki sooritusvõimet ning saasteainete heitkoguseid ja müraheitmeid, on selle direktiiviga kooskõlas. Lisan, et kõnealune seadus ei sea tingimuseks, et ümber ehitatakse liidu tasandi ühtlustamisega hõlmatud sõidukeid. Seadus keelab hoopis ümberehitamise, mille eesmärk on muuta sõiduki tootja poolt ette nähtud konstruktsiooni. Nimetatud seadus on seega kooskõlas direktiivi 2002/24 artikli 15 lõikes 4 sätestatud nõudega, et liikmesriikide kehtestatud kasutamistingimustega ei tohi kaasneda sõidukite ümberehitamine.

111. Kuna tehniliste tingimuste seadusega kehtestatud keeld asetub siiski suures osas väljapoole direktiivide 2002/24 ja 97/24 reguleerimisala, siis on kohane anda siseriiklikule kohtule teatavaid juhtnööre EÜ artiklite 28 ja 30 (nüüd ELTL artiklid 34 ja 36) osas ning käsitleda samas ka spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud sõidukite problemaatikat.

112. Nimelt ei ole kõnealuste direktiivide tulemuseks kahe- ja kolmerattaliste sõidukite valdkonna täielik ühtlustamine, kuna direktiivid ei kohaldu kõigile kahe- ja kolmerattalistele sõidukitele ja eelkõige sõidukitele, mis on mõeldud kasutamiseks spordivõistlustel, nagu tõdeb ka komisjon.

113. Sellega seoses tuleb meenutada, et EÜ artiklis 234 sätestatud menetluses, mis põhineb liikmesriikide kohtute ja Euroopa Kohtu ülesannete selgel eristamisel, on kohtuasja faktide hindamine liikmesriigi kohtu pädevuses. Selleks et anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, võib Euroopa Kohus siiski liikmesriikide kohtutega koostöö tegemise vaimus anda juhtnööre, mida ta peab vajalikuks. [33]

114. Nagu ma juba eespool märkisin, on liikmesriigil spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud, otsesõnu direktiivi 2002/24 kohaldamisalast välistatud sõidukeid käsitlevate õigusnormide kehtestamisel ulatuslik kaalutlusruum, kui nad järgivad seejuures asutamislepingu sätteid.

115. Olen lisaks arvamusel, et liidu õigus jätab liikmesriigile ulatusliku kaalutlusruumi otsustada, kas nad lubavad korraldada mopeedide ja/või mootorrataste spordivõistlusi, ja kui lubavad, siis millistel tingimustel. Üldiselt on teada, et kahjuks põhjustavad ka täiuslikult organiseeritud mootorsõidukite spordivõistlused eelkõige teiste spordialadega võrreldes tõsise ohu osalejate elule ja tervisele.

33 – Vt mh 15. aprilli 2010. aasta otsus kohtuasjas C-433/05: Sandström (EKL 2010, lk I-2885, punkt 35).

116. Ühendkuningriigi valitsus rõhutab omakorda, et kuna spordivõistlustel ja maastikul kasutamiseks mõeldud sõidukid ei kuulu direktiivi 2002/24 kohaldamisalasse, siis järelikult ei tulene sellest direktiivist liikmesriigile kohustust kehtestada selles valdkonnas õigusnorme.

117. Liikmesriik võib Ühendkuningriigi valitsuse sõnul kehtestada tehnilisi eeskirju direktiivi 2002/24 artikli 1 lõike 1 punktides a–h loetletud sõidukite kohta, kui ainult need nõuded on kooskõlas liidu õigusega, sealhulgas EÜ artikliga 28.

118. Käesoleval juhul nähtub kohtuasja toimikust esmalt, et kõne all olevat keeldu kohaldatakse vahet tegemata nii liikmesriigi oma toodete kui ka teisest liikmesriigist imporditud toodete suhtes.

119. Lisaks on vaieldamatu, et kuna asjaomane siseriiklik õigusnorm keelab üldiselt ja absoluutselt kogu Belgia territooriumil valmistada, importida, vallata müügi eesmärgil, müügiks pakkuda, müüa ja levitada lisaseadmeid, mille eesmärk on mopeedi mootorivõimsuse ja/või kiiruse suurendamine, siis võib see takistada kaupade vaba liikumist.

120. Sellist keeldu võib siiski õigustada EÜ artikli 30 põhjal või ülimuslike nõuetega kohtupraktika tähenduses, kui asjaomased õigusnormid on taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik. [34]

121. Leian, et mopeedide tuunimine on nähtus, mis liidu teisese õiguse kohaselt on vastuolus liiklusohutusega ning tarbijate ja keskkonna kaitsega. Asjaomastest siseriiklikest õigusnormidest nähtub, et teedel kasutamiseks mõeldud sõidukite tuunimiseks ette nähtud lisaseadmetele ei laiene siseturul vaba liikumise õigus. Järelikult võib liikmesriik piirata spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud mopeedide tuunimiskomplekti turule viimist, müüki, kasutusele võtmist ja kasutamist, kui see komplekt on tehnilisest aspektist

34 – Vt 10. veebruari 2009. aasta otsus kohtuasjas C-110/05: komisjon *vs.* Itaalia (EKL 2009, punkt 59).

vahetatav teedel kasutamiseks mõeldud komplektiga.

122. Kui tuunimiskompekt ei vasta nimetatud vahetatavuse tingimusele ja kui asjaomased siseriiklikud õigusnormid ei võimalda osade või eraldi seadmestike kasutajatel neid kasutada otstarbele vastavalt või takistavad oluliselt kasutamist – asjaolu, mille paikapidavust peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus –, siis takistavad need õigusnormid nende toodete pääsu asjaomase liikmesriigi turule ning on seega koguseliste impordipiirangutega samaväärne meede EÜ artikli 28 mõttes, kui neid ei saa õigustada EÜ artikli 23 alusel või oluliste üldiste huvidega.

123. Meenutan selle kohta, et kaupade vaba liikumine Euroopa Liidus ei toimu mootorsõidukite ja nende osade puhul mitte vahetult asutamislepingu artiklite kohaldamise tõttu, vaid tehniliste normide pikaajalise ühtlustamise tulemusel, mille puhul on arvestatud vajadust kaitsta nii selliste toodete kasutajate elu ja tervist kui ka liiklusohutust ja keskkonda. Euroopa ülesehitamine selles valdkonnas rajaneb seega eeldusel, et ühendusesisese kaubavahetuse takistusele on olemas EÜ artiklist 30 tulenev põhjendus.[35] Seega õigustavad minu arvates need asjaolud, mis õigustasid teiseste liidu õigusnormide kehtestamist mootorsõidukite valdkonnas, sellist üldist keeldu, mis on kehtestatud tehniliste tingimuste seadusega, kuigi keeldu kohaldatakse väidetavalt spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud mopeedide tuunimiskomplektidele.

VII. Ettepanek

124. Teen ettepaneku, et Euroopa Kohus vastaks Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde esitatud küsimusele järgmiselt:

„1. Liikmesriik võib – järgides seejuures asutamislepingu sätteid – kohaldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EMÜ

35 – Vt nüüdseks kehtetuks tunnistatud direktiiv 92/61, põhjendused 2 ja 4.

kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ, või samasisulisi õigusnorme selle direktiivi reguleerimisalast välistatud sõidukite ja osade õiguslikuks reguleerimiseks nii seoses sõiduki tüübikinnitusega kui ka mujal, kui teel liiklemiseks ja spordivõistlustel kasutamiseks mõeldud sõidukitele kehtivate tehniliste nõuetega seoses, kui seejuures järgitakse tüübikinnitusmenetlusele omast läbipaistvuse põhimõtet ja õiguskindluse üldpõhimõtet.

2. Kui põhikohtuasjas käsitletava taoline siseriiklik seadus läheb kaugemale kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1997. aasta direktiivis 97/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite teatavate osade ja omaduste kohta sätestatud mopeedide mittelubatud ümberehitamise vastastest meetmetest, siis selles osas kuulub kõnealune seadus EÜ artiklite 28 ja 30 reguleerimisalasse. Selline seadus kujutab endast piirangut, mis on nimetatud artiklite alusel õigustatud, vaatamata sellele, et kohaldub lisaseadmetele, mis on ette nähtud selliste sõidukite mootorivõimsuse ja/või kiiruse suurendamiseks, mis on mõeldud kasutamiseks teedel või maastikul peetavatel spordivõistlustel."