ĢENERĀLADVOKĀTA NĪLO JĒSKINENA [*NIILO JÄÄSKINEN*] SECINĀJUMI,

sniegti 2010. gada 16. septembrī[1]

1. Uzdodot savu prejudiciālo jautājumu[2], *Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde* (Dendermondes Pirmās instances tiesa) (Beļģija) lūdz interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. marta Direktīvas 2002/24/EK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 92/61/EEK[3], 1. panta 1. punkta d) apakšpunktu.

2. Konkrētāk Tiesai ir lūgts lemt par valsts pasākumiem pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Attiecīgajos valsts tiesību aktos ir aizliegts pārdot un izmantot ierīces, kuru mērķis ir palielināt mopēdu motora jaudu un/vai ātrumu. Tādējādi Tiesa ir aicināta noskaidrot, vai un — attiecīgā gadījumā — kādā mērā uz ierīci, kuras mērķis ir likt mopēdam darboties, pārsniedzot tehniskās specifikācijas, kas ir paredzētas Savienības tiesiskajā regulējumā, var attiekties Savienības tiesībās garantētā preču brīvā aprite.

3. Šajos secinājumos man ir jānorāda, ka "mopēda" definīcija Direktīvas 2002/24 nozīmē ir autonoms un nepārprotams Savienības tiesību jēdziens. Saskaņā ar atvasinātajām tiesībām ikviens transportlīdzeklis, kas raksturots kā mopēds, bet kas neatbilst šai definīcijai, tādējādi ir "transportlīdzeklis, kas nav mopēds".

I — Atbilstošās tiesību normas

A — *Savienības tiesības*

4. Ar Direktīvu 2002/24 tika atcelta Padomes 1992. gada 30. jūnija Direktīva 92/61/EEK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu[4].

1 — Oriģinālvaloda — franču.

2 — Tā kā pamata prāva attiecas uz 1985. gadā pieņemta valsts likuma piemērošanu, atsaucēs uz EK Līguma noteikumiem tiek ievērota numerācija, kas bija piemērojama pirms Līguma par Eiropas Savienības darbību stāšanās spēkā.

3 — OV L 124, 1. lpp.

4 — OV L 225, 72. lpp.

5. Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 preambulas sesto apsvērumu divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanas procedūra ir paredzēta, lai veicinātu visu dalībvalstu apstiprinājumu tam, ka visu tipu transportlīdzekļi ir testēti, kā paredzēts atsevišķajās direktīvās, un ka par to izsniegts tipa apstiprinājuma sertifikāts.

6. Direktīvas 2002/24 1. pants ir formulēts šādi:

"1. Šo direktīvu piemēro visiem divriteņu un trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kam ir sapāroti vai citādi riteņi un kas paredzēti braukšanai pa autoceļiem, un šādu transportlīdzekļu detaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām.

Šo direktīvu nepiemēro šādiem transportlīdzekļiem:

[..];

d) transportlīdzekļiem, kuri paredzēti lietošanai sacensībās uz ceļa vai apvidus apstākļos;

[..];

ne arī uz to detaļām vai tehniskajām vienībām, ja tās nav uzstādītas transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas šī direktīva.

[..]"

7. Minētās direktīvas 4. pantā ir paredzēts:

"1. Visas dalībvalstis piešķir jebkura tipa transportlīdzekļa, sistēmas, atsevišķas tehniskas vienības vai detaļas tipa apstiprinājumu, ja tās atbilst šādiem nosacījumiem:

[..]

b) sistēma, atsevišķa tehniskā vienība vai detaļa atbilst attiecīgo atsevišķo direktīvu tehniskajām prasībām un aprakstam, ko ražotājs sniedz saskaņā ar datiem, kuri paredzēti I pielikuma pilnīgajā sarakstā;

[..]."

8. Saskaņā ar šīs pašas direktīvas 15. pantu, kas ir iekļauts III nodaļā ar virsrakstu "Brīvās aprites, pagaidu pasākumu, atbrīvojumu un alternatīvo procedūru nosacījumi"

"1. Dalībvalstis neaizliedz laist tirgū, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot jaunus transportlīdzekļus, kas atbilst šīs direktīvas prasībām. Sākotnējai reģistrēšanai var iesniegt tikai tos transportlīdzekļus, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.

2. Dalībvalstis neaizliedz laist tirgū, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot jaunas

atsevišķas tehniskās vienības vai jaunas detaļas, kas atbilst šīs direktīvas prasībām. Tikai tās atsevišķās tehniskās vienības un detaļas, kas atbilst šīs direktīvas prasībām, drīkst pirmo reizi laist tirgū un pārdot lietošanai dalībvalstīs.

vai tās pieņem savā teritorijā reģistrējamo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu. Šādā tipa apstiprinājuma sertifikātā nevar būt virsraksts "EK tipa apstiprinājuma sertifikāts";

3. Atkāpjoties no 1. un 2. punkta:

[..]

a) dalībvalstis var atbrīvot transportlīdzekļus, sistēmas, atsevišķas tehniskās vienības un detaļas, kas paredzētas:

4. Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Līgumu noteikt prasības, ko tās uzskata par vajadzīgām, lai, lietojot attiecīgo transportlīdzekli, nodrošinātu lietotāju aizsardzību, ar noteikumu, ka tāpēc transportlīdzekļus nepārveido."

i) ražošanai nelielās sērijās, kas nepārsniedz 200 viena tipa transportlīdzekļus, sistēmas, atsevišķas tehniskās vienības vai detaļas gadā;

ii) vai bruņotajiem spēkiem, tiesību aizsardzības iestādēm, civilās aizsardzības dienestiem, ugunsdzēsēju brigādēm vai sabiedrisko darbu struktūrām, no atbilstības jebkurai atsevišķo direktīvu prasībai.

9. Direktīvas 2002/24 II pielikuma 2. daļā saistībā ar atsevišķiem tās piemērošanas jomā ietilpstošu sistēmu, detaļu un tehnisku vienību tehniskajiem parametriem ir atsauce uz atsevišķām direktīvām, kurās ir paredzētas tehniskas prasības, kam ir jābūt izpildītām, lai varētu piemērot apstiprinājuma procedūru.

Par šiem atbrīvojumiem vienā mēnesī pēc to piešķiršanas informē pārējās dalībvalstis. Trijos mēnešos minētās dalībvalstis nolemj,

10. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1997. gada 17. jūnija Direktīvas 97/24/EK par dažām divriteņu vai trīsriteņu mehānisko

transportlīdzekļu detaļām un parametriem [5] preambulas trešo apsvērumu:

"Tā kā, lai katra veida transportlīdzekļiem varētu piemērot tipa apstiprināšanas un detaļas tipa apstiprināšanas procedūras, kas paredzētas Padomes 1992. gada 30. jūnija Direktīvā 92/61/EEK par divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu, jāizstrādā saskaņotas prasības attiecībā uz detaļām un parametriem divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem."

11. Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļā ar virsrakstu "Pasākumi, ko veic pret neatļauto iejaukšanos attiecībā uz divriteņu mopēdiem un motocikliem", proti, tās 1. punktā, ir iekļautas šāds definīcijas:

"1. Šajā nodaļā:

1.1. "Pasākumi, ko veic pret neatļauto iejaukšanos attiecībā uz divriteņu mopēdiem un motocikliem" ir tehnisko prasību un specifikāciju kopums ar mērķi cik iespējams novērst neatļautas modifikācijas, kuras var mazināt drošību, jo īpaši, palielinot transportlīdzekļa efektivitāti, un kaitēt videi;

[..]

1.3.1. A kategorijas transportlīdzekļi — mopēdi,

[..]

1.4. "Neatļauta modifikācija" ir modifikācija, kura nav atļauta saskaņā ar šo nodaļu."

12. Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas 2. punktā ir iekļauti vispārīgi noteikumi par detaļu, kas nav vienādas, savstarpēju aizvietojamību transportlīdzekļiem, kuru detaļu tipi ir apstiprināti. No minētās 7. nodaļas 2.1.1. punkta b) apakšpunkta izriet, ka nekad nedrīkst pārsniegt attiecīgās kategorijas maksimālo paredzēto ātrumu vai maksimālo motora lietderīgo jaudu. Mopēdiem ar zemiem ekspluatācijas rādītājiem, kas minēti Direktīvas 92/61 I pielikuma piezīmē, maksimālais projektētais ātrums ir 25 km/h.

13. Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas 3. punktā, kas attiecas uz īpašām prasībām A un B kategorijas transportlīdzekļiem, ir paredzēts:

"Šīs iedaļas prasības nav obligātas, ja vien kāda prasība vai prasību kombinācija nerada vajadzību ierobežot uzlabojumus, kuru dēļ

5 — OV L 226, 1. lpp.

A kategorijas transportlīdzekļiem maksimālais paredzētais ātrums palielinās vairāk nekā par 5 km/h [..]. Nekad nedrīkst pārsniegt attiecīgās kategorijas maksimālo paredzēto ātrumu vai maksimālo motora lietderīgo jaudu."

B — *Valsts tiesības*

14. 1985. gada 21. jūnija likuma par tehniskajām prasībām, kam ir jāatbilst ikvienam sauszemes transportlīdzeklim, tā detaļām, kā arī drošības ierīcēm (turpmāk tekstā — "likums par tehniskajām prasībām") [6], 1. panta 5. punktā ir noteikts:

"Tādu ierīču ražošana, imports, uzglabāšana pārdošanai, piedāvāšana tirdzniecībai, tirdzniecība un izplatīšana par brīvu, kuru mērķis ir palielināt mopēda motora jaudu un/vai ātrumu, ir aizliegta tāpat kā pakalpojumu piedāvāšana vai norāžu sniegšana šo ierīču uzmontēšanai."

6 — 1985. gada 13. augusta *Moniteur belge*, 11647. lpp.

II — Prāvas rašanās fakti un prejudiciālais jautājums

15. V. Lauss [*V. Lahousse*] vada sabiedrību *Lavichy BVBA* (turpmāk tekstā kopā saukti — "apsūdzētie"), kuras uzņēmējdarbības veids ir "velosipēdu veikala un darbnīcas vadīšana, ieskaitot visu veidu — gan jaunu, gan lietotu — velosipēdu, mopēdu, to aprīkojuma un rezerves detaļu importu un eksportu, pirkšanu un pārdošanu, iznomāšanu, apkopi un remontu". No iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka apsūdzēto īpašumā bija un tie pārdeva pārveidošanas ierīces, ka tie nodrošina mopēdu pārveidošanu un turklāt sniedz norādes šajā jautājumā.

16. Pēc izmeklēšanas, kratīšanas un lietisko pierādījumu konfiskācijas *Politierechtbank te Sint-Niklaas* (Sintniklāsas Policijas lietu tiesa) apsūdzētos atzina par vainīgiem par likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punkta pārkāpumu, jo tie ražoja, importēja, uzglabāja pārdošanai, piedāvāja tirdzniecībai, pārdeva vai izplatīja par brīvu ierīces, kuru mērķis ir palielināt mopēdu motora jaudu un/vai ātrumu, kā arī piedāvāja pakalpojumus šajā sakarā.

17. Apsūdzētie par minēto spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā.

18. Uzskatot, ka pastāv iespējama pretruna starp likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punktu un Direktīvu 2002/24, tā nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālo jautājumu:

"Vai Direktīva 2002/24, it īpaši tās 1. panta 1. punkta d) apakšpunkts, saskaņā ar kuru direktīva neattiecas uz transportlīdzekļiem, kuri ir paredzēti sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos, ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalstis var paplašināt tās piemērošanas jomu un tādējādi to padarīt piemērojamu visu veidu satiksmei pa sauszemi (t.i., divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu izmantošanai arī savrup no publiskiem ceļiem un privātos zemes īpašumos), neparedzot izņēmumus transportlīdzekļiem, kuri ir paredzēti sacensībām uz ceļa (ātrumsacīkstes), vai apvidus transportlīdzekļiem?"

III — Tiesvedība Tiesā

19. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu tika reģistrēts Tiesas kancelejā 2009. gada 22. aprīlī.

20. Rakstveida apsvērumus iesniedza V. Lauss un Beļģijas un Apvienotās Karalistes valdības, kā arī Eiropas Komisija.

21. Ar 2010. gada 17. maija vēstuli Tiesas sekretārs aicināja Beļģijas valdību un Komisiju atbildēt uz jautājumu par Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļu. Minētie lietas dalībnieki savas atbildes iesniedza 2010. gada 1. jūnijā.

IV — Vispārējs vērtējums

A — *Ievada apsvērumi par prejudiciālo jautājumu*

22. Uzdodot savu jautājumu, iesniedzējtiesa vēlas uzzināt, vai dalībvalsts var paplašināt Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomu tādā veidā, ka tā kļūst piemērojama transportlīdzekļiem, kas no tās tieši ir izslēgti. Ja Direktīvas 2002/24 piemērošanas joma tiktu paplašināta, iekļaujot tajā transportlīdzekļus, kas paredzēti sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos, šādi transportlīdzekļi būtu jāuzskata par tādiem, uz kuriem attiecas saskaņotā apstiprinājuma procedūra.

23. Tomēr valsts tiesa neprecizē, vai ierīces vai transportlīdzekļi, kas tiek aplūkoti pamata lietā, ir paredzēti sacensībām vai klientiem, kuri vēlas palielināt mopēdu motora jaudu

un/vai ātrumu, lai ar to varētu braukt pa autoceļiem. Tomēr šis, manuprāt, ir precīzs faktisks jautājums, kas nevar ietekmēt lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību.

24. Turklāt valsts tiesa norāda, ka tā vēršas Tiesā, lai saņemtu skaidrojumus par "sauszemes pārvadājumu" jēdzienu. Šis jēdziens ir raksturīgs Beļģijas likumam par tehniskajām prasībām, ko Tiesa nevar interpretēt. Atgādinu, ka Direktīvu 2002/24 ir paredzēts piemērot tikai tiem transportlīdzekļiem, kas paredzēti braukšanai "pa autoceļiem", kā arī to detaļām un tehniskajām vienībām.

25. Tādējādi ir jānoskaidro, vai tādi tiesību akti, kādi tiek aplūkoti pamata lietā, ietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā un, ja tas tā nav, kādas Savienības tiesību normas dalībvalstij būtu jāievēro.

26. Turklāt, ņemot vērā Beļģijas valdības argumentāciju, saskaņā ar kuru likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punkts tika ieviests, lai nodrošinātu labāku izmantotāju aizsardzību, kas tādējādi atbilst draudiem, kuri saistīti ar attiecīgo transportlīdzekļu ātruma un/vai motora jaudas palielināšanu, jāatsaucas arī uz Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļu, kas reglamentē jautājumu par pasākumiem, kuri veikti, lai cīnītos pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz mopēdiem.

27. Attiecībā uz Tiesai nodotās lietas faktisko apstākļu norises laika aspektu no iesniedzējtiesas rīkojuma izriet, ka norādītie fakti attiecas uz laika posmu no 2002. gada 1. janvāra līdz 2005. gada 7. decembrim, ieskaitot.

28. Kaut arī šis laika posms bija pirms Direktīvas 2002/24 pieņemšanas, ir skaidrs, ka Direktīva 92/61 bija piemērojama faktiskajiem apstākļiem pamata lietā. Tā kā šajā lietā noderīgi jēdzieni galvenokārt ir palikuši nemainīgi abās šajās direktīvās, uzskatu, ka interpretācija, kas sniegta attiecībā uz Direktīvu 2002/24, *mutatis mutandis* attiecas uz Direktīvas 92/61 interpretāciju.

B — *Par noteikumiem, kas reglamentē divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļu nozari*

1) Direktīvas 2002/24 mērķi un saskaņotības pakāpe

29. Veicot pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt iekšējā tirgus darbību, vairākas

direktīvas reglamentē ar tādām prasībām saistīto problemātiku, kurām ir jāatbilst divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu detaļām un parametriem. Šajā sakarā tika pieņemta Pamatdirektīva [7] un vairākas tehniskās direktīvas [8].

30. Kā izriet no Direktīvas 92/61 preambulas astotā apsvēruma, tā kā saskaņotas tehniskās prasības, kas piemērojamas dažādām transportlīdzekļu detaļām un parametriem, ir apvienotas konkrētās direktīvās, lai šo prasību ievērošanu varētu pārbaudīt, kā arī lai ikviena dalībvalsts varētu atzīt citu dalībvalstu veiktu pārbaudi, ir jāievieš Kopienas apstiprinājuma procedūra attiecībā uz katru transportlīdzekļa veidu.

31. Direktīvas 2002/24 mērķis ir saskaņot apstiprinājuma procedūru atkarībā no divriteņu vai trīsriteņu mehāniskā transportlīdzekļa veida, kas ietilpst tās piemērošanas jomā. Tā ir piemērojama arī detaļām un tehniskajām vienībām, kas atbilst konkrētās direktīvās paredzētajām tehniskajām prasībām. Direktīvas 2002/24 I pielikumā ir iekļauts izsmeļošs to prasību saraksts, kas ir piemērojamas transportlīdzekļu apstiprināšanai. I pielikuma 19. punktā ir atsauce uz Direktīvu 97/24, paredzot pasākumus pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz mopēdiem un motocikliem.

32. Tipa apstiprinājuma procedūra transportlīdzekļiem, kuri ietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā, ir paredzēta, lai nodrošinātu vienotā tirgus pienācīgu darbību, ieviešot vienotas prasības, kas jāievēro, lai varētu apstiprināt transportlīdzekļa tipu, kā arī tā detaļas un raksturīgās iezīmes [9].

33. Iepriekš minētā procedūra ļauj ikvienai dalībvalstij konstatēt, ka visu tipu transportlīdzekļi ir testēti, kā paredzēts atsevišķajās direktīvās, un ka par tiem ir izsniegts tipa apstiprinājuma sertifikāts. Tā ļauj arī ražotājiem sagatavot atbilstības sertifikātu visiem transportlīdzekļiem, kas atbilst apstiprinātajam tipam. Ja transportlīdzeklim ir pievienots šis sertifikāts, to var laist tirgū, pārdot un reģistrēt izmantošanai visā Savienības teritorijā.

34. Pēc saskaņota tipa apstiprinājuma ieviešanas Eiropas Savienībā pilsonis var iegādāties jaunu transportlīdzekli ikvienā dalībvalstī un attiecīgā gadījumā reģistrēt to bez individuāla

7 — Direktīva 92/61, kas atcelta ar Direktīvu 2002/24.

8 — No 1992. līdz 2009. gadam tika pieņemtas 37 direktīvas, kas reglamentē divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļus un kvadriciklus. Skat. Komisijas ģenerāldirekcijas "Uzņēmums un rūpniecība" interneta vietni: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas priekšlikums grozījumiem Padomes Direktīvā 92/61/EEK par divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu apstiprinājumu, COM(1997) 276, galīgā redakcija (OV C 307E, 1. lpp.).

apstiprinājuma ikvienā citā dalībvalstī. Tikai tādus transportlīdzekļus, detaļas un tehniskās vienības, kas atbilst Savienības tiesībās paredzētajām prasībām, var laist tirgū un pārdot pirmoreiz, lai tos izmantotu dalībvalstīs.

35. Tipa apstiprinājuma sekas ir tādas, ka dalībvalsts nevar aizliegt laist tirgū, piedalīties ceļu satiksmē vai izmantot transportlīdzekļus un detaļas, kas atbilst Direktīvai 2002/24. Tādējādi tipa apstiprinājuma procedūra nav piemērojama atsevišķiem transportlīdzekļiem minētās direktīvas nozīmē [10].

36. Direktīvā 92/61, kas ir atcelta, bija iekļauta norāde par attiecīgajā jomā paredzētās saskaņošanas raksturu. Saskaņā ar Direktīvas 92/61 preambulas pēdējo apsvērumu ceļu satiksmes drošības, vides aizsardzības un patērētāju aizsardzības nodrošināšanai ir nepieciešamas augsta līmeņa projektēšanas un ražošanas prasības. Tā kā šo prasību mērķis ir nodrošināt tirgus vienotību, bija nepieciešama pilnīga saskaņošana.

37. Tā kā līdzīga norāde nav pārņemta Direktīvā 2002/24, varētu rasties šaubas par tajā paredzētās saskaņošanas apmēru.

38. Šajā sakarā ir jānorāda, ka Direktīvas 92/61 grozījumu priekšlikumā skaidri bija norādīts, ka Kopienas apstiprinājuma procedūra divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem bija izstrādāta atbilstoši pilnīgai saskaņošanas sistēmai [11]. No Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma izriet, ka minētais priekšlikums tika pieņemts, lai no jauna aktualizētu un padarītu skaidrāku Direktīvu 92/61 [12].

39. Turklāt ir jānorāda, ka priekšlikums bija pamatots arī ar vajadzību izskaidrot prasības, kas attiecas īpaši uz valsts apstiprinājumu spēkā esamības ilgumu, kā arī ar vajadzību iekļaut jaunas prasības, kas saistītas, piemēram, ar tipa apstiprinājuma sertifikātu numerāciju, atbrīvojumiem sērijas beigu transportlīdzekļiem un jaunām tehnoloģijām, kā

10 — Direktīva 2002/24, protams, nesniedz jēdziena "atsevišķs transportlīdzeklis" definīciju. Tomēr, ņemot vērā minētās direktīvas mērķi un tās saturu, jēdziens "atsevišķs transportlīdzeklis" ir jāinterpretē tā, ka tas neattiecas uz transportlīdzekļiem, kuriem ir piemērojama tipa apstiprinājuma procedūra, un attiecas uz individuāliem transportlīdzekļiem, kuru parametri neļauj tos iekļaut šajā direktīvā paredzētajā apstiprinājuma sistēmā.

11 — COM(1999) 276, galīgā redakcija.

12 — Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par "Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par grozījumiem Padomes Direktīvā 92/61/EEK par divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanai" (OV C 368, 20.12.1999., 1. lpp.).

tas jau ir attiecībā uz citiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem [13].

40. Līdz ar to ir jāuzskata, ka Direktīva 2002/24 joprojām cenšas panākt pilnīgu saskaņošanu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas ietilpst tās piemērošanas jomā. Savukārt pats par sevi ir saprotams, ka direktīva pilnībā nesaskaņo juridisko režīmu, kas ir piemērojams visiem divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļiem, īpaši ņemot vērā atsevišķu veidu transportlīdzekļu izslēgšanu no tās piemērošanas jomas [14].

41. Tādējādi, ja transportlīdzeklis, detaļa vai tehniska vienība ietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā, tie ir jāaplūko tikai šīs direktīvas kontekstā. Ja jautājums ir par saskaņošanu Savienības līmenī, tad ar to saistītie valsts pasākumi ir jānovērtē atbilstoši šiem saskaņošanas pasākuma noteikumiem, nevis atbilstoši Līguma noteikumiem [15].

42. Savukārt attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas ir tieši izslēgti no Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomas, piemēram, transportlīdzekļiem, kas ir paredzēti sacensībām, vai transportlīdzekļiem, kurus nav paredzēts izmantot satiksmē uz autoceļiem, uzskatu, ka dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība, lai pieņemtu tiesisko regulējumu šajā jautājumā.

2) Direktīvas 2002/24 piemērošanas joma

43. Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 1. panta noteikumiem tā ir piemērojama visiem divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļiem, kam ir sapāroti vai citādi riteņi un kas ir paredzēti braukšanai pa autoceļiem, kā arī to detaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām.

44. Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā neietilpst 1. panta 1. punkta a)–h) apakšpunktā uzskaitītie transportlīdzekļi, kuriem ir pieskaitāmi transportlīdzekļi, kas paredzēti

13 — Skat. Direktīvas 2002/24 preambulas ceturto apsvērumu.

14 — Skat. Direktīvas 2002/24 15. panta 4. punktu, no kura izriet, ka attiecīgo transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumi nav saskaņoti.

15 — Skat. 1983. gada 30. novembra spriedumu lietā 227/82 *van Bennekom* (*Recueil*, 3883. lpp., 35. punkts), 1989. gada 23. novembra spriedumu lietā C-150/88 *Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711* (*Recueil*, 3891. lpp., 28. punkts), 1993. gada 12. oktobra spriedumu lietā C-37/92 *Vanacker* un *Lesage* (*Recueil*, I-4947. lpp., 9. punkts), 2001. gada 13. decembra spriedumu lietā C-324/99 *DaimlerChrysler* (*Recueil*, I-9897. lpp., 32. punkts), 2005. gada 9. jūnija spriedumu apvienotajās lietās C-211/03, C-299/03 un no C-316/03 līdz C-318/03 *HLH Warenvertrieb* un *Orthica* (Krājums, I-5141. lpp., 58. un 59. punkts), kā arī 2008. gada 24. janvāra spriedumu lietā C-257/06 *Roby Profumi* (Krājums, I-189. lpp., 14. punkts).

sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos. Tāpat arī ar Direktīvas 2002/24 1. pantā iekļauto vispārīgo definīciju no minētās direktīvas piemērošanas jomas *a contrario* ir izslēgti transportlīdzekļi, kas nav paredzēti braukšanai pa autoceļiem.

45. Attiecībā uz transportlīdzekļu detaļām un tehniskām vienībām, kas tiek uzskatītas par tādām, kuras neietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā, ir jānošķir divi gadījumi.

46. Pirmkārt, Direktīva 2002/24 nav piemērojama detaļām, kas ietilpst transportlīdzekļos, kuriem tā nav piemērojama. Otrkārt, ja tāda transportlīdzekļa detaļu, kas ir izslēgts no Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomas, ir paredzēts uzmontēt transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas šī direktīva, uz šādu detaļu vai tehnisku vienību attiecas Direktīva 2002/24.

47. Tādējādi rodas jautājums, kā interpretēt jēdzienu "izmantošanas mērķis", proti, vai Direktīvas 2002/24 piemērojamība var būt atkarīga no veida, kādā var izmantot attiecīgo detaļu.

48. Šajā ziņā es uzskatu, ka jēdziens transportlīdzekļa vai transportlīdzekļa detaļas "izmantošanas mērķis" ir jāsaprot, ņemot vērā šīs preces rūpnieciski paredzēto izmantošanas mērķi. Ar šo pēdējo minēto jēdzienu es saprotu izmantojumu, ko ir paredzējis ražotājs, kā atskaites punktu transportlīdzekļa tehniskajā koncepcijā, kas nosaka, piemēram, tehniskos standartus, kuriem transportlīdzeklim ir jāatbilst. Tādējādi izmantošanas mērķi nosaka ražotājs ražošanas procesa laikā [16].

49. Pretēja interpretācija radītu paradoksālu situāciju, kurā tiesiskajā regulējumā būtu jāņem vērā visi iespējamie un hipotētiskie izmantošanas veidi, kādos var izmantot transportlīdzekļa detaļu vai pat tehniskas detaļas, kas, kā uzskata ražotājs, nav paredzētas transportlīdzekļiem, bet kam piemīt īpašības, kuras nodrošina savstarpēju aizvietojamību [17].

50. Tādējādi Direktīvas 2002/24 piemērojamība nevar būt atkarīga no subjektīva apstākļa, proti, pirmkārt, veida vai pat vairākiem veidiem, kādos varētu izmantot detaļu, un, otrkārt, iespējamas detaļas tehniskas iespējas tikt uzmontētai transportlīdzeklim, kas nav tas, kuram detaļa formāli ir paredzēta.

16 — Saskaņā ar tehniskās saskaņošanas sistēmu ražotāji var saņemt Kopienas transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu kādā dalībvalstī, ja tas izpilda saskaņotās tehniskās prasības. Pēc tam tie var to pārdot visā Eiropas Savienībā, neveicot papildu pārbaudes vai kontroli. Reģistrācija tiek veikta, tikai uzrādot Eiropas atbilstības sertifikātu. Skat.: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Piemēram, divtaktu motoru detaļas, kas izmantojamas vieglajos mehānismos, piemēram, dārzkopības mehānismos vai laivās.

51. Visbeidzot atsevišķu transportlīdzekļu izslēgšanai no Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomas, manuprāt, ir īpaša nozīme šajā tiesvedībā.

C — Pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz transportlīdzekļiem vērstu pasākumu tiesiskais regulējums

52. Šajā ziņā ir jānorāda, ka jēdziens "transportlīdzeklis, kas nav mopēds" šajos secinājumos attiecas, pirmkārt, uz mopēdu, kurš iepriekš atbilda Direktīvai 2002/24 un attiecībā uz kuru ir notikusi tāda neatļauta iejaukšanās kā pārveidošana, kuras rezultātā tas vairs neatbilst no minētās direktīvas izrietošajām prasībām, un, otrkārt, uz divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekli, kas izskatās kā mopēds, bet kas jau no sākuma neatbilst Direktīvā 2002/24 iekļautajai mopēda definīcijai.

1) Ievada apsvērumi

55. Direktīvas 97/24 stāšanās spēkā ļāva piemērot pilnīgu apstiprinājuma procedūru. Tādējādi tā ir viena no īpašajām direktīvām saistībā ar apstiprinājuma procedūru, kas izveidota ar Direktīvu 2002/24 [18].

53. Ņemot vērā minētās direktīvas 1. panta 1. punkta beigu daļas formulējumu, var uzskatīt, ka uz pārveidotu mopēdu neattiecas Direktīvas 2002/24 noteikumi par tipa apstiprinājumu un par brīvu apriti, pirmkārt, tāpēc, ka tas ir "transportlīdzeklis, kas nav mopēds", un, otrkārt, tāpēc, ka runa ir par atsevišķu transportlīdzekli.

56. Šajā ziņā ir svarīgi uzsvērt, ka attiecīgās Direktīvas 2002/24 un Direktīvas 97/24 piemērošanas jomas pārklājas, kaut arī tās nav identiskas.

57. Direktīvas 97/24 1. pantā ir noteikts, ka šī direktīva ir piemērojama minētajā pantā uzskaitītajām jebkura tipa transportlīdzekļa detaļām, kā tas ir definēts Direktīvas 92/61 1. pantā. Pēdējais minētais pants

54. Tomēr, kā tas izriet no Direktīvas 2002/24 1. panta beigu daļas, dalībvalstis, kas piešķir apstiprinājumu atsevišķiem transportlīdzekļiem, pieņem jebkuru tādu detaļu un tehnisku vienību apstiprinājumu, kurš piešķirts saskaņā ar šo direktīvu, nevis saskaņā ar attiecīgajām valsts prasībām.

18 — Direktīva 97/24 tika pieņemta, lai varētu ieviest Direktīvu 92/61. Skat. Direktīvas 2002/24 preambulas trešo apsvērumu.

gandrīz identiskā formulējumā tika pārņemts Direktīvā 2002/24, kurā ir pievienota tikai viena jauna izslēgšanas kategorija, kas attiecas uz atsevišķu transportlīdzekļu apstiprinājumu [19].

transportlīdzekļu bremzēšanas sistēmu, to riepām un apgaismojuma un gaismas signālu ierīcēm.

60. Turklāt no Direktīvas 97/24 preambulas vienpadsmitā apsvēruma izriet, ka neatļautas iejaukšanās ierobežojumi attiecībā uz atsevišķiem divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļiem ir pamatoti ar prasībām drošības vai vides jomā, ņemot vērā, ka, lai netraucētu transportlīdzekļu apkalpošanu un apkopi, ko veic to īpašnieki, šādiem ierobežojumiem ir jābūt stingri attiecināmiem tikai uz tādu neatļautu iejaukšanos, kas būtiski izmaina transportlīdzekļa ekspluatācijas rādītājus un tā trokšņu un piesārņojuma emisijas.

2) Pasākumi cīņai pret neatļautu iejaukšanos atvasinātajās tiesībās

58. Jautājums par pasākumiem, kuru mērķis ir apkarot neatļautu iejaukšanos attiecībā uz transportlīdzekļiem, ir daļa no tiesiskā regulējuma par mopēdiem un motocikliem.

61. Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 1. panta 2. punkta a) apakšpunktu mopēdi ir divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 45 km/h. Tos raksturo cilindru tilpums un jauda, kas atšķiras atkarībā no riteņu skaita.

59. No Direktīvas 97/24 pamatojuma izklāsta izriet, ka pasākumi, kas piedāvāti, lai līdz minimumam ierobežotu izmantotāju neatļautas iejaukšanās iespējas attiecībā uz mopēdiem un motocikliem, lai palielinātu to ekspluatācijas rādītājus, atbilst prasībām, kuras arvien vairāk un vairāk tiek akceptētas visās dalībvalstīs, ņemot vērā pieaugošo šī fenomena izplatību, kas apdraud ceļu satiksmes drošību. Attiecībā uz mopēdiem būtu jāizbeidz šo transportlīdzekļu motoru pārveidošana, ko veic gados jauni lietotāji, lai palielinātu to ekspluatācijas rādītājus tādā mērā, ka atsevišķos gadījumos tie kļūst nesamērīgi ar šo

62. Mopēda pārveidošana izpaužas kā tā ekspluatācijas rādītāju, it īpaši tā motora jaudas palielināšana. Mopēda bremzēšanas tehniskās iespējas un saķere ar ceļu nav pielāgotas šādam gadījumam, kas var palielināt negadījumu risku.

63. Ziņojumi, kas veltīti jautājumam par pasākumiem cīņai pret neatļautu iejaukšanos

19 — Skat. COM(1999) 276, galīgā redakcija.

attiecībā uz divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļiem, pierāda, ka runa ir par jautājumu, ko nosaka sociāli un psiholoģiski faktori, kuri saistīti ar ceļu satiksmes drošību un vides aizsardzību [20].

64. Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļā ir reglamentēti pasākumi, kuru mērķis ir apkarot neatļautu iejaukšanos attiecībā uz divriteņu mopēdiem un motocikliem. Minētās nodaļas vispārējie noteikumi attiecas galvenokārt uz problēmu, kas saistīta ar detaļu, kuras nav identiskas, savstarpēju aizvietojamību transportlīdzekļiem, kam veikts tipa apstiprinājums [21].

65. Jāuzsver, ka Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļā katrā ziņā ir izslēgts, ka maksimālais projektētais ātrums vai maksimālā tīrā motora jauda attiecīgajā kategorijā varētu tikt pārsniegta. Tas apstiprina, ka pieeja par rūpniecisko mērķi, kas piedāvāta iepriekš saistībā ar Direktīvu 2002/24, ir piemērojama arī šajā gadījumā.

66. Turklāt no šīs pašas 7. nodaļas izriet, ka īpašas prasības, kas ir paredzētas Direktīvā 97/24, ir jāizpilda obligāti, ja izrādās, ka atsevišķas vai vairākas no tām ir jāizpilda, lai novērstu neatļautu iejaukšanos, kuras rezultātā tiek palielināts transportlīdzekļu ātrums vai jauda.

67. Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 I pielikumu, kurā ir iekļauts izsmeļošs to prasību saraksts, kas ir piemērojamas transportlīdzekļu apstiprināšanai, informācija par pasākumiem pret neatļautu iejaukšanos ir to datu skaitā, kuru atbilstība Kopienu tiesību aktos paredzētajām prasībām ir jāpārbauda. Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 II pielikumu par jau apstiprinātām sistēmām, detaļām un tehniskām vienībām transportlīdzeklim, kas vēl jāapstiprina, ir jāsniedz zināma informācija, ieskaitot informāciju par pasākumiem pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz konkrētiem transportlīdzekļiem.

68. Valsts līmenī tiesiskais regulējums, kura mērķis ir cīņa pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz mopēdiem, ir to pasākumu skaitā, kuru mērķis ir nodrošināt ceļu satiksmes drošību, un tas pastāv vairākās Savienības dalībvalstīs [22]. Pārveidošanas prakse tiek kontrolēta vai apkarota daudzo risku un apdraudējumu

20 — "Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles", ko pasūtījusi Komisija, publiskais iepirkums Nr. FIF 20020691, 2003. gada 18. decembra galīgais ziņojums, 31. lpp.

21 — Skat. Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas 2.1.1. punktu.

22 — Saistībā ar Francijas Republiku, piemēram, skat. Ceļu satiksmes kodeksa L. 321-1. pantu. Francijas tiesībās ir paredzētas mācības par ceļu drošību, lai iepazīstinātu jaunos mopēdu vadītājus ar galvenajiem drošības noteikumiem ceļu satiksmes jomā, skat. Colin, F., *Le brevet de sécurité routière*, *Droit Administratif* 2006, Nr. 8. Somijā pārveidota mopēda piedalīšanās ceļu satiksmē ir pārkāpums (skat. *Ajoneuvolaki*, 96. panta I.5. punkts). Turklāt īpašniekam ir jāmaksā palielināts nodoklis par transportlīdzekli, kā arī lielākas obligātās apdrošināšanas prēmijas, it kā runa būtu par motorolleru, kas piedalās ceļu satiksmē bez reģistrācijas.

dēļ, ko tā rada gan vadītājam, apdraudot tā dzīvību, ja viņš brauc ar ātrumu, kam transportlīdzeklis nav paredzēts, gan citus ceļu satiksmes dalībniekus.

D — *Par neatļautas iejaukšanās attiecībā uz transportlīdzekli juridiskajām sekām*

69. Ņemot vērā neatļautas iejaukšanās sekas, tās rezultātā mopēds var tikt pārveidots par "transportlīdzekli, kas nav mopēds", proti, par transportlīdzekli, kurš neatbilst mopēda definīcijai, kas ir paredzēta Direktīvā 2002/24. Neatļautas iejaukšanās rezultātā mopēds, ar ko parasti ir paredzēts piedalīties ceļu satiksmē, var tikt pārveidots par transportlīdzekli, kurš ir paredzēts sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos.

70. Direktīvas 2002/24 sistēmā ražotājs atbilstoši šīs direktīvas 3. pantam iesniedz tipa apstiprinājuma pieteikumu dalībvalsts apstiprinātājai iestādei, lai uz transportlīdzekļiem varētu attiekties brīva aprite iekšējā tirgū. Minētajā pantā ir paredzēts, ka pieteikumus, kas attiecas uz noteiktu transportlīdzekļu, sistēmas, atsevišķu tehnisku vienību vai detaļu tipu, drīkst iesniegt tikai vienai dalībvalstij. Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 9. panta 1. punktu ražotājs atbild par visu transportlīdzekļu izgatavošanu vai visu sistēmu, atsevišķo tehnisko vienību vai detaļu ražošanu saskaņā ar apstiprināto tipu [23].

71. Tādējādi transportlīdzeklis nevar ietilpt Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā tikai tāpēc, ka tas faktiski atbilst minētās direktīvas 1. pantā paredzētajiem nosacījumiem [24]. Šīs direktīvas mērķis ir izveidot transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma un savstarpējas atzīšanas sistēmu saistībā ar transportlīdzekļu un to detaļu atbilstību, kas ražoti atbilstoši Direktīvas 2002/24 un atsevišķo direktīvu prasībām. Brīva aprite, kas izveidota pilnīgas saskaņošanas ceļā, attiecas tikai uz tiem transportlīdzekļiem, kuru "rūpnieciskais mērķis", ko ir noteicis un garantējis ražotājs, ir apmierināt Savienības tiesību prasības.

72. Līdz ar to, ja uz pārveidotu mopēdu neattiecas neviena no Direktīvā 2002/24 sniegtajām definīcijām, tas tādējādi ir

23 — Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 8. pantu uz visiem transportlīdzekļiem, kas ražoti atbilstīgi tipam, kuram piešķirts tipa apstiprinājums, ir jābūt tipa apstiprinājuma zīmei, kura izstrādāta saskaņā ar V pielikuma A daļā paredzētā tipa apstiprinājuma numura 1., 3. un 4. iedaļu, un, ja attiecīgajā atsevišķajā direktīvā ir tā paredzēts, uz visām atsevišķajām tehniskajām vienībām un visām detaļām, kas ražotas atbilstīgi apstiprinātajam tipam, jābūt tipa apstiprinājuma zīmei, kura atbilst prasībām, kas noteiktas V pielikuma B daļā.

24 — Tādējādi, piemēram, transportlīdzeklim, kas pilnībā atbilst visām Savienības tiesībās paredzētajām tehniskajām prasībām, nevar piemērot Direktīvas 2002/24 sistēmu, ja tas nav ticis pakļauts paredzētajam tipa apstiprinājumam.

"transportlīdzeklis, kas nav mopēds", un tādējādi uz to neattiecas ar Direktīvu 2002/24 izveidotā sistēma, kaut arī tas ietilpst tās materiālajā piemērošanas jomā. Tas pats attiecas uz tā detaļām vai tehniskajām vienībām, izņemot tās, ko paredzēts uzmontēt transportlīdzekļiem, kuri ir reglamentēti Direktīvā 2002/24.

73. Kaut arī ir jāatzīst, ka sacensībām paredzēto transportlīdzekļu kategorija ir izslēgta no Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomas, tomēr ir jānorāda, ka jēdziens "izmantošanas mērķis", kas aplūkots no piedāvātā rūpnieciskā mērķa viedokļa, nozīmē, ka transportlīdzekli ražotājs iecerējis kā tādu, kas var piedalīties sacensībās.

74. Neatļauta iejaukšanās attiecībā uz mopēdu, izmantojot pārveidošanas komplektu, izraisa atsevišķu pārveidošanu, kaut arī pārveidotais transportlīdzeklis reāli var piedalīties sacensībās. Līdz ar to, pirmkārt, šādu transportlīdzekli nevarētu uzskatīt par tādu, kas "paredzēts sacensībām", jo ražotājs ir noteicis atšķirīgu tā izmantošanas mērķi. Pirms pārveidošanas tas nebija paredzēts sacensībām. Otrkārt, pēc pārveidošanas transportlīdzeklis būs atsevišķs transportlīdzeklis, uz kuru nevar attiekties tipa apstiprinājums.

75. Gadījumā, ja no ražotāja viedokļa pārveidošanas komplekts nav paredzēts divējādai izmantošanai [25], ir jāsecina, ka mopēdu pārveidošanas komplekts ir paredzēts, vai nu lai palielinātu sacensībām paredzēto mopēdu jaudu, vai arī lai pārveidotu mopēdus par "transportlīdzekļiem, kas nav mopēdi". Kā vienā, tā otrā gadījumā runa tādējādi ir par ierīcēm, kas neietilpst tipa apstiprinājuma un savstarpējas atzīšanas sistēmā, kura ir paredzēta Direktīvā 2002/24, jo šos pārveidošanas komplektus nav paredzēts uzmontēt transportlīdzekļiem, kas ir reglamentēti Direktīvā 2002/24.

76. Visbeidzot, tā kā Direktīva 2002/24 principā nav piemērojama atsevišķiem transportlīdzekļiem, no tā izriet, ka pārveidošanas komplekts, kas ir izmantojams, lai pārveidotu mopēdu, nevar ietilpt Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā, un tam nav piemērojama ar to izveidotā savstarpējās atzīšanas sistēma.

25 — Ja viens un tas pats pārveidošanas komplekts ir paredzēts mopēdiem un, piemēram, motorolleriem, tas acīmredzami ietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā. Tomēr šķiet, ka Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas noteikumu mērķis ir novērst šādu gadījumu.

V — Par Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomas paplašināšanu

77. Uzdodot savu jautājumu, valsts tiesa būtībā vēlas uzzināt, vai dalībvalstij ir izdevīgi paplašināt Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomu, iekļaujot tajā transportlīdzekļus, kas ir paredzēti minētās direktīvas 1. panta 1. punkta d) apakšpunktā, proti, tos, kas ir paredzēti sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos. Šādi rīkojoties, Direktīvas 2002/24 piemērošanas joma, kas ir saistīta ar braukšanu pa autoceļiem, saistībā ar minētajiem transportlīdzekļiem tiktu paplašināta, iekļaujot tajā jebkāda veida braukšanu pa sauszemi.

78. Jāatklāj, ka jautājuma būtība man nav skaidra. Tas varētu būt saistīts ar Direktīvā 2002/24 paredzētās jēdziena "mopēds" definīcijas un tehnisko prasību, kas no tās izriet attiecībā uz sacensībām paredzētiem transportlīdzekļiem, piemērošanu. Jautājumu varētu interpretēt arī tādējādi, ka iesniedzējtiesa vēlas uzzināt, vai dalībvalsts var vienpusēji paplašināt tipa apstiprinājuma un savstarpējas atzīšanas sistēmu, kas izveidota ar Direktīvu 2002/24, iekļaujot tajā transportlīdzekļus, kuri neietilpst tās piemērošanas jomā.

79. Komisija uzskata, ka Direktīva 2002/24, it īpaši tās 1. panta 1. punkta d) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tas ļauj dalībvalstij paplašināt tās piemērošanas jomu, iekļaujot tajā transportlīdzekļus, kas ir paredzēti sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos.

80. Apvienotās Karalistes valdība uzskata, ka dalībvalstis drīkst izvirzīt tehniskas prasības saistībā ar 1. panta 1. punkta a)–h) apakšpunktā uzskaitītajiem transportlīdzekļiem, ja vien šīs prasības atbilst Kopienu tiesībām, ieskaitot EKL 28. pantu, un citiem noteikumiem, kuri aizsargā preču brīvu apriti, piemēram, Regulai (EK) Nr. 764/2008 [26] un Direktīvai 98/34 [27].

81. Direktīvas juridisko seku ierobežojumi var izpausties kā izņēmums vai atkāpe. Tādējādi runa ir par direktīvā paredzētas tiesību normas nepiemērošanu kādam gadījumam, kaut arī tas ietilptu minētās tiesību normas piemērošanas jomā.

82. Šajā gadījumā, tāpat kā Apvienotās Karalistes valdība, es uzskatu, ka Direktīvas 2002/24 1. panta 1. punkta d) apakšpunkts neveido izņēmumu no minētās direktīvas prasībām.

26 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 9. jūlija Regula, ar ko nosaka procedūras, lai dažus valstu tehniskos noteikumus piemērotu citā dalībvalstī likumīgi tirgotiem produktiem, un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 3052/95/EK (OV L 218, 21. lpp.).

27 — Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīva, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā (OV L 204, 37. lpp.).

83. Šajā pantā nav paredzēts, ka dalībvalstīm sacensību un apvidus transportlīdzekļi ir jāatbrīvo no direktīvā iekļautajām prasībām. Ņemot vērā izslēgšanu no direktīvas piemērošanas jomas, dalībvalstīm paliek to kompetence izdot likumus attiecīgajā jomā, ievērojot, protams, Līguma noteikumus.

84. Direktīvas 2002/24 mērķis ir izveidot transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma procedūru, kas ir piemērojama divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem un detaļām un tehniskajām vienībām, kas ražotas atbilstoši atsevišķajās direktīvās paredzētajām tehniskajām prasībām. Šīs procedūras juridiskās sekas ir šo preču brīva aprite, kas pamatota ar pienākumu savstarpēji atzīt tehnisko prasību, kas ir pilnībā saskaņotas, atbilstību. Kā tas izriet no Direktīvas 2002/24 15. panta 1. punkta, tikai šai direktīvai atbilstošiem transportlīdzekļiem, tehniskām vienībām vai detaļām ir piemērojama tajā izveidotā sistēma.

85. Man tomēr ir jānorāda, ka šajā gadījumā mopēdu pārveidošanas problemātika ir galvenais jautājums lietā, kas ir jāizskata iesniedzējtiesai.

86. Kā jau es paskaidroju iepriekš par cīņu pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz mopēdiem, Direktīvas 2002/24 noteikumi ir jāaplūko kopā ar Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļu.

87. Tādējādi, tā kā uz transportlīdzekļiem un detaļām attiecas Direktīva 2002/24, ir piemērojami Direktīvas 97/24 noteikumi par pasākumiem pret neatļautu iejaukšanos. Tas principā neattiecas uz transportlīdzekļiem, kas ir paredzēti sacensībām.

88. Šajā ziņā ir jāuzsver, ka Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomas paplašināšana ir saistīta ar tipa apstiprinājuma procedūras piemērošanas jomas paplašināšanu. Jautājums par to pasākumu darbības jomas paplašināšanu, kuru mērķis ir cīņa pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas, šķiet, ir galvenais iesniedzējtiesas rūpju priekšmets, veido atšķirīgu problemātiku.

89. Tomēr, tā kā runa ir par to, ka ir jāpanāk, lai tipa apstiprinājuma procedūra būtu piemērojama transportlīdzekļiem, kas ir paredzēti sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos, uzskatu, ka dalībvalstij ir tiesības rīkoties šajā sakarā, ja vien tā var ievērot Direktīvas 2002/24 mērķi.

90. Kā izriet no Direktīvas 2002/24 2. panta 7. punkta, tipa apstiprināšanas procedūra ir procedūra, pēc kuras kāda dalībvalsts apliecina, ka kāda tipa transportlīdzeklis, sistēma,

atsevišķa tehniska vienība vai detaļa atbilst gan tehniskajām prasībām, kas noteiktas minētajā direktīvā vai atsevišķajās direktīvās, gan testiem par ražotāja datu pareizību, kuri ir paredzēti minētās direktīvas I pielikuma pilnīgajā sarakstā [28].

91. Turklāt no tās pašas direktīvas 6. panta izriet, ka katras dalībvalsts kompetentā iestāde nosūta citu valstu kompetentajām iestādēm tipa apstiprinājuma sertifikāta kopiju kopā ar tā pielikumiem par katru transportlīdzekļa tipu, ko tā apstiprina vai atsakās apstiprināt. Turklāt saskaņā ar minētās direktīvas 4. panta 6. punktu, ja dalībvalsts būtiska ceļu satiksmes drošības apdraudējuma dēļ atsakās piešķirt tipa apstiprinājumu transportlīdzeklim, sistēmai, tehniskai vienībai vai detaļai, tā par to informē citas dalībvalstis un Komisiju.

92. Ņemot vērā pārpratumu un tiesiskās nenoteiktības risku, ko rada šīs procedūras piemērošana transportlīdzekļiem, kas neietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā, uzskatu, ka attiecīgajai dalībvalstij nepārprotamā veidā sertifikātā ir jānorāda, ka runa nav par minētajā direktīvā paredzēto tipa apstiprinājumu un ka sertifikāts nerada Direktīvā 2002/24 paredzētās juridiskās sekas. Šajā sakarā vēlos atgādināt, ka minētās direktīvas 15. panta 3. punkta noteikumi nosaka dalībvalstīm pienākumu novērst jebkādus pārpratumus, ko varētu radīt šajā pantā paredzētie individuālie izņēmumi. Šis pats princips ir jāpiemēro tipa apstiprinājuma piemērošanas jomas paplašināšanai.

93. Ja dalībvalsts veiktie pasākumi ietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā, dalībvalsts nonāk savstarpējas atkarības sistēmā, kas balstīta, pirmkārt, uz valsts kompetento iestāžu uzticību un sadarbību un, otrkārt, uz tehniskajām specifikācijām, kas paredzētas atsevišķajās direktīvās [29].

28 — Saskaņā ar Direktīvas 2002/24 4. pantu visas dalībvalstis piešķir jebkura tipa transportlīdzekļa vai tehnisku vienību vai sastāvdaļu tipa apstiprinājumu, ja tās atbilst šādiem nosacījumiem. Pirmkārt, transportlīdzekļa tipam ir jāatbilst atsevišķo direktīvu tehniskajām prasībām un aprakstam, ko ražotājs sniedzis saskaņā ar datiem, kuri ir paredzēti direktīvas I pielikuma pilnīgajā sarakstā. Otrkārt, sistēmai (bremzes, izplūdes gāzu radītā piesārņojuma novēršanas ierīces utt.), atsevišķai tehniskai vienībai (tāda ierīce kā izplūdes sistēmas klusinātājs) vai detaļai (tāda ierīce kā lampa) ir jāatbilst attiecīgo atsevišķo direktīvu tehniskajām prasībām un aprakstam, ko ražotājs sniedzis saskaņā ar datiem, kuri paredzēti Direktīvas 2002/24 I pielikuma pilnīgajā sarakstā.

29 — Šajā ziņā saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīvu 98/37/EK par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz mašīnām (OV L 207, 1. lpp.) skat. 2007. gada 17. aprīļa spriedumu lietā C-470/03 *AGM-COS.MET* (Krājums, I-2749. lpp., 61.–64. punkts). Turklāt marķējums "E" norāda, ka prece ir apstiprināta braukšanai pa autoceļiem, kas ir atvērti satiksmei. Šo marķējumu papildina cipars, kas norāda uz valsti, kura ir apstiprinājusi preci. Apstiprinājuma iegūšana parasti ir saistīta ar Eiropas standartu, kas ir paredzēts īpaši attiecīgajai precei.

94. Tādējādi tas, ka dalībvalsts piemēro apstiprinājuma procedūru tāda transportlīdzekļa tipam, kas ir izslēgts no Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomas, manuprāt, ir juridiski iespējams tikai ar nosacījumu, ka tiek ievērots pienākums nodrošināt pārskatāmību, kas raksturīgs gan apstiprinājuma procedūrai, gan vispārējam tiesiskās drošības principam. Tādējādi dalībvalsts var piemērot minēto direktīvu situācijām, kas neietilpst tās piemērošanas jomā, kā valsts standartu, ja vien nerodas iespaids, ka attiecīgās valsts standarta juridiskās sekas izpaužas Savienības līmenī.

95. Visbeidzot nekas neliedz dalībvalstij iedvesmoties no Direktīvā 2002/24 paredzētajiem noteikumiem, lai reglamentētu situāciju, kas saistīta ar transportlīdzekļiem un detaļām, kuri ir izslēgti no tās piemērošanas jomas, ievērojot Līguma noteikumus.

VI — Valsts tiesību aktu satura analīze, ņemot vērā Savienības tiesības

96. Ņemot vērā likuma par tehniskajām prasībām mērķi, Tiesa uzdeva Beļģijas valdībai un Komisijai šādu jautājumu:

"Vai un kādā mērā ar 1985. gada 21. jūnija likuma 1. panta 5. punktu tiek transponēti noteikumi, kas paredzēti Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļā ar virsrakstu "Pasākumi, ko veic pret neatļauto iejaukšanos attiecībā uz divriteņu mopēdiem un motocikliem", redakcijā, kas piemērojama pamata lietas faktiskajiem apstākļiem?"

97. Savā atbildē Beļģijas valdība norāda, ka Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas noteikumi ir iestrādāti Karaļa 1998. gada 8. novembra dekrētā [30]. Likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punkts savukārt stājās spēkā agrāk, konkrēti — 1995. gada 1. jūlijā. Tomēr, tā kā likuma par tehniskajām prasībām piemērošanas joma ir daudz plašāka, 1. panta 5. punkts palika spēkā.

98. Komisija uzskata, ka likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punktu nevar uzskatīt par Direktīvas 97/24 transpozīciju.

30 — Dekrēts, ar ko groza karaļa 1996. gada 4. augusta dekrētu, ar ko īsteno Eiropas Kopienu direktīvas par divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu, to detaļu un tehnisku vienību, kā arī to drošības piederumu apstiprinājumu.

99. Runājot par attiecībām starp Direktīvu 2002/24 un pamata lietā aplūkojamajiem tiesību aktiem, Beļģijas valdība, atsaucoties uz Direktīvas 2002/24 15. pantu, norāda, ka likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punktā paredzētais aizliegums tika ieviests, lai nodrošinātu labāku lietotāju aizsardzību. Tā iesaka Tiesai atzīt, ka likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punkts atbilst Direktīvas 2002/24 noteikumiem.

100. Šī pati valdība uzskata, ka transportlīdzekļi, ko pēc to ražošanas pārdevējs, pircējs vai lietotājs aprīko ar detaļām, lai palielinātu motora jaudu un/vai ātrumu, bieži vien nav (vai vairs nav) piemēroti izmaiņām, kas ir veiktas, kā rezultātā tie rada iespējamus draudus lietotājam.

101. Šajā ziņā ir jānorāda, pirmkārt, ka likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punkts aizliedz ražot, importēt, uzglabāt un pārdot jebkāda veida ierīces, kas ļauj palielināt mopēdu jaudu un/vai ātrumu, kā arī piedāvāt pakalpojumus vai sniegt norādes šo ierīču uzmontēšanai.

102. Šķiet, ka likuma par tehniskajām prasībām 1. panta 5. punkta mērķis ir aizliegt izmainīt mopēda parametrus, aizliedzot pārdot un izmantot detaļas, kas pielietojamas šim mērķim [31]. Šajā aspektā minētā tiesību akta mērķis atbilst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomai.

103. Par mopēdu Direktīvas 2002/24 nozīmē uzskata tikai tādu transportlīdzekli, kas atbilst minētās direktīvas 1. panta 2. punktā paredzētajiem kritērijiem.

104. Tāpat kā Direktīvai 2002/24, kurā, manuprāt, paredzēts rūpniecisks mērķis, lai noteiktu transportlīdzekļa, detaļas vai tehniskas vienības "izmantošanas mērķi", arī Beļģijas tiesību aktiem, šķiet, ir tāds pats priekšmets, jo tajos aizliegtas jebkādas ierīces, ja "to mērķis ir" [32] palielināt mopēdu jaudu vai ātrumu.

105. Tomēr man arī ir jānorāda, ka likums par tehniskajām prasībām reglamentē problemātiku, kas ir plašāka nekā tā, uz kuru attiecas Direktīva 2002/24. Minētās direktīvas piemērojamību ierobežo prasība, ka transportlīdzeklim ir jābūt "paredzētam braukšanai pa autoceļiem". Saskaņā gan ar iesniedzējtiesas, gan Beļģijas valdības norādēm likums par tehniskajām prasībām reglamentē

31 — Manuprāt, lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu neattiecas uz aspektu, kas saistīts ar iespējamu aizliegumu sniegt pakalpojumus vai norādes par pārveidošanu.

32 — Nevis "sekas".

nosacījumus, kam ir jāatbilst ikvienam sauszemes pārvadājumu transportlīdzeklim, jo šis jēdziens ir daudz plašāks nekā pārvadājumu pa autoceļiem jēdziens.

106. Otrkārt, attiecībā uz cīņu pret neatļautu iejaukšanos attiecībā uz mopēdiem man ir jānorāda, ka Beļģijas valdība apgalvo, ka Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļā paredzētie pasākumi ir divējādi. Pirmkārt, šajā 7. nodaļā ir iekļauti vispārīgi noteikumi par tādu detaļu savstarpēju aizvietojamību apstiprinātiem transportlīdzekļiem, kas nav identiskas (2.1.–2.4. punkts), un, otrkārt, ir paredzētas īpašas prasības transportlīdzekļu ražotājiem, lai novērstu izmaiņu veikšanu šo transportlīdzekļu maksimālajā ātrumā, ieviešot veselu virkni ražošanas prasību (3.1.–3.10. punkts).

107. Atšķirībā no mērķa, kāds, šķiet, ir likumam par tehniskajām prasībām, Direktīvā 97/24 nav paredzēti pasākumi, kas ir saistīti ar tādu detaļu uzstādīšanu motora jaudas vai ātruma palielināšanai, kuras nav uzstādījis sākotnējais ražotājs. Turklāt Beļģijas valdība uzskata, ka Direktīva 97/24 daļēji pārklājas ar minētā likuma 1. panta 5. punktu.

108. Kaut arī Direktīvas 97/24 transponēšana notika pēc likuma par tehniskajām prasībām pieņemšanas, es uzskatu, ka šī likuma 1. panta 5. punkts, šķiet, atbilst mērķim, kas ir paredzēts Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļā saistībā ar pasākumiem, kuru mērķis ir ierobežot neatļautu iejaukšanos attiecībā uz mopēdiem, kas ietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā.

109. No tā izriet, ka tiktāl, ciktāl attiecīgās likuma par tehniskajām prasībām un Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļas piemērošanas jomas viena ar otro pārklājas un attiecas uz transportlīdzekļiem, kam ir piemērojama Direktīva 2002/24, piemēram, mopēdiem, attiecīgie tiesību akti nav pretrunā iepriekš minētajām direktīvām.

110. Tādējādi aizliegums pārdod ierīces, kuru "mērķis ir" palielināt tādu mopēdu jaudu vai ātrumu, kas atbilst Direktīvas 97/24 pielikuma 7. nodaļā noteiktajām robežām, proti, aizliegums, kas attiecas tikai uz tādu iejaukšanos, kuras rezultātā būtiski tiek izmainīti transportlīdzekļa ekspluatācijas rādītāji un tā skaņas un piesārņojuma emisijas, ir saderīgs ar pēdējo minēto. Jāpiebilst, ka attiecīgajā likumā nav paredzēts, ka izmaiņas ir jāveic transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Savienības tehniskā saskaņošana. Tieši pretēji, tas aizliedz iejaukšanos, kuras mērķis ir izmainīt transportlīdzekļa uzbūvi, kādu bija iecerējis ražotājs. Tādējādi minētais likums atbilst Direktīvas 2002/24 15. panta

4. punktā paredzētajai prasībai, saskaņā ar kuru dalībvalstu noteiktie izmantošanas nosacījumi nevar būt saistīti ar izmaiņām transportlīdzekļos.

111. Tomēr, tā kā likumā par tehniskajām prasībām noteiktais aizliegums lielā mērā neietilpst Direktīvas 2002/24 un Direktīvas 97/24 piemērošanas jomā, valsts tiesai ir jāsniedz atsevišķas norādes attiecībā uz EKL 28. un 30. pantu (jaunajā redakcijā — LESD 34. un 36. pants), aplūkojot problemātiku, kas ir saistīta ar sacensībām paredzētiem transportlīdzekļiem.

112. Kā to ir norādījusi Komisija, ar attiecīgajām direktīvām netiek veikta pilnīga saskaņošana divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļu jomā, jo tās ir piemērojamas ne visiem divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļiem, it īpaši transportlīdzekļiem, kas ir paredzēti sacensībām.

113. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka EKL 234. pantā paredzētā procesa ietvaros, kura pamatā ir pilnīga funkciju sadale starp valsts tiesām un Tiesu, jebkurš lietas faktu vērtējums ir valsts tiesas kompetencē. Tomēr, lai valsts tiesai sniegtu lietderīgu atbildi, Tiesa var sadarbības kontekstā ar valsts tiesu tai sniegt visas norādes, ko uzskata par vajadzīgām [33].

114. Kā jau es norādīju, ja vien tiek ievēroti Līguma noteikumi, dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība saistībā ar tiesisko regulējumu, kas attiecas uz sacensībām paredzētiem transportlīdzekļiem, kuri skaidri ir izslēgti no Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomas.

115. Turklāt es domāju, ka Savienības tiesības dalībvalstīm sniedz plašu rīcības brīvību, lai noteiktu, vai atļaut vai neatļaut un attiecīgā gadījumā ar kādiem nosacījumiem atļaut mopēdu un/vai motociklu sacensību organizēšanu. Ir zināms, ka pat perfekti noorganizētas mehānisko transportlīdzekļu sacensības būtiski apdraud dalībnieku dzīvību un veselību, īpaši salīdzinājumā ar ikvienu citu sporta veidu.

116. Apvienotās Karalistes valdība savukārt uzsver, ka, tā kā sacensībām paredzēti transportlīdzekļi vai apvidus transportlīdzekļi neietilpst Direktīvas 2002/24 piemērošanas jomā, no tā izriet, ka minētā direktīva nenosaka dalībvalstīm pienākumu pieņemt jebkādus tiesību aktus šajā sakarā.

33 — Citu starpā skat. 2010. gada 15. aprīļa spriedumu lietā C-433/05 *Sandström* (Krājums, I-2885. lpp., 35. punkts).

117. Apvienotās Karalistes valdība uzskata, ka dalībvalstīm esot tiesības noteikt tehniskas prasības attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas ir uzskaitīti Direktīvas 2002/24 1. panta 1. punkta a)–h) apakšpunktā, ja vien šīs prasības atbilst Savienības tiesībām, tostarp īpaši EKL 28. pantam.

118. Šajā gadījumā no lietas materiāliem vispirms izriet, ka attiecīgais aizliegums ir tāda veida pasākums, kas vienādi ir piemērojams gan valsts precēm, gan no citām dalībvalstīm importētām precēm.

119. Turklāt nevar apstrīdēt, ka, visā Beļģijas teritorijā vispārīgi un absolūti aizliedzot ražot, importēt, uzglabāt, piedāvāt tirdzniecībai, pārdot un izplatīt ierīces, kuru mērķis ir palielināt mopēdu motora jaudu un/vai ātrumu, attiecīgais valsts tiesiskais regulējums var traucēt preču brīvu apriti.

120. Šādu aizliegumu tomēr var pamatot vai nu, ņemot vērā EKL 30. pantu, vai arī ar imperatīvām prasībām judikatūras nozīmē, ja vien attiecīgais tiesiskais regulējums ir piemērots, lai nodrošinātu izvirzītā mērķa sasniegšanu, un ja tas nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai [34].

121. Uzskatu, ka mopēdu pārveidošana ir fenomens, kas Savienības atvasinātajās tiesībās tiek uzskatīts par nesaderīgu ar ceļu satiksmes drošību, ar lietotāju aizsardzību, kā arī ar vides aizsardzību. No attiecīgā valsts tiesiskā regulējuma izriet, ka ierīces, kas tiek izmantotas, lai pārveidotu mopēdus, ar kuriem ir paredzēts braukt pa autoceļiem, nedrīkstētu laist brīvā apritē iekšējā tirgū. Līdz ar to dalībvalstis var ierobežot sacensībām paredzētu mopēdu pārveidošanas komplektu laišanu tirgū, pārdošanu, laišanu apgrozībā vai izmantošanu, ja minētos komplektus var tehniski savstarpēji aizstāt ar tiem, kas ir paredzēti braukšanai pa autoceļiem.

122. Gadījumā, ja pārveidošanas komplekti neatbilst minētajam nosacījumam par savstarpēju aizvietojamību un ja attiecīgās valsts tiesību normas liedz detaļu vai tehnisku vienību lietotājiem tās izmantot atbilstoši to izmantošanas mērķim vai būtiski ierobežot to izmantošanu, kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai, šādas tiesību normas traucē šo preču iekļūšanu attiecīgajā valsts tirgū un tādējādi, ja vien tas ir pamatots ar EKL 30. pantu vai imperatīvām prasībām vispārējās interesēs,

34 — Skat. 2009. gada 10. februāra spriedumu lietā C-110/05 Komisija/Itālija (Krājums, I-519. lpp., 59. punkts).

veido pasākumu, kas ir līdzvērtīgs kvantitatīviem importa ierobežojumiem un kas ir aizliegts ar EKL 28. pantu.

123. Šajā sakarā es atgādinu, ka preču brīva aprite saistībā ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai to detaļām Eiropas Savienībā tika īstenota nevis, tieši piemērojot Līguma pantus, bet gan pēc ilga tehniskā tiesiskā regulējuma saskaņošanas procesa, ņemot vērā vajadzību aizsargāt šo preču lietotāju dzīvību un veselību, kā arī ceļu satiksmes drošību un vidi. Eiropas sistēma šajā jomā tādējādi ir pamatota ar pieņēmumu, ka tirdzniecības šķēršļi Kopienā ir pamatoti ar EKL 30. pantu [35]. Tādējādi faktori, kas pamatoja Savienības atvasinātā tiesiskā regulējuma pieņemšanu mehānisko transportlīdzekļu jomā, manuprāt, pamato vispārēju aizliegumu, kas ir paredzēts likumā par tehniskajām prasībām, kaut arī tas esot piemērojams sacensībām paredzētu mopēdu pārveidošanas komplektam.

VII — Secinājums

124. Iesaku Tiesai uz *Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde* uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

"1) Dalībvalsts var piemērot Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. marta Direktīvu 2002/24/EK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 92/61/EEK,

35 — Skat. Direktīvas 92/61, kas ir atcelta, preambulas otro un ceturto apsvērumu.

vai valsts tiesību normas, kuru saturs ir analogs, ievērojot EK līguma noteikumus, lai reglamentētu transportlīdzekļus un detaļas, kas ir izslēgti no minētās direktīvas piemērošanas jomas, gan saistībā ar transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma procedūru, gan saistītā ar tehniskajām prasībām, kas ir piemērojamas transportlīdzekļiem, ar kuriem ir paredzēts braukt ārpus ceļa, un tiem, kas ir paredzēti sacensībām pa ceļiem vai apvidus apstākļos, ja vien tiek izpildīts pienākums nodrošināt pārskatāmību, kas ir raksturīgs gan tipa apstiprinājuma procedūrai, gan vispārējam tiesiskās drošības principam.

2) Ja tāds valsts likums, kāds tiek aplūkots pamata lietā, ir kas vairāk nekā tikai pasākumi cīņai pret Eiropas Parlamenta un Padomes 1997. gada 17. jūnija Direktīvā 97/24/EK par dažām divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu detaļām un parametriem paredzētu neatļautu iejaukšanos attiecībā uz mopēdiem, tas ietilpst EKL 28. un 30. panta piemērošanas jomā. Tas veido ierobežojumu, kas ir pamatots, ņemot vērā minētos pantus, pat ja tas ir piemērojams ierīcēm, kuru mērķis ir palielināt tādu mopēdu motora jaudu un/vai ātrumu, kas paredzēti sacensībām uz ceļa vai apvidus apstākļos."