GENERALINIO ADVOKATO NIILO JÄÄSKINEN IŠVADA, pateikta 2010 m. rugsėjo 16 d.[1]

1. *Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde* (Termondės pirmosios instancijos teismas, Belgija) prejudiciniu klausimu[2] prašo išaiškinti 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/24/EB[3] dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, panaikinančios Tarybos direktyvą 92/61/EEB, 1 straipsnio 1 dalies d punktą.

2. Konkrečiai kalbant, Teisingumo Teismo prašoma priimti sprendimą dėl nacionalinių priemonių, skirtų užkirsti kelią dviračių arba triračių transporto priemonių neteisėtam perdirbimui. Nagrinėjamais nacionalinės teisės aktais, be kita ko, draudžiama prekiauti ir naudoti įrangą, skirtą padidinti mopedų variklių galią ir (arba) greitį. Dėl to Teisingumo Teismo prašoma atsakyti į klausimą, ar ir – atitinkamais atvejais – kiek įrangai, skirtai pakeisti mopedo specifikacijas į kitokias nei nurodytos Sąjungos teisės aktuose, yra taikomas Sąjungos teisės garantuojamas laisvas prekių judėjimas.

3. Šioje išvadoje svarbu pažymėti, kad sąvoka „mopedas“ Direktyvos 2002/24 prasme yra autonominė ir nedviprasmiška Sąjungos teisės sąvoka. Vadovaujantis antrine teise, bet kuri transporto priemonė, pristatoma kaip mopedas, tačiau neatitinkanti šios sąvokos, yra „ne mopedas“.

I — Teisinis pagrindas

A — *Sąjungos teisė*

4. Direktyva 2002/24 buvo panaikinta 1992 m. birželio 30 d. Tarybos direktyva 92/61/EEB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo[4].

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — Kadangi pagrindinė byla yra susijusi su 1985 m. priimto nacionalinio įstatymo taikymu, nuorodos į EB sutarties nuostatas pateikiamos naudojantis iki Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo įsigaliojimo taikyta straipsnių numeracija.

3 — OL L 124, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 29 t. p. 399.

4 — OL L 225, p. 72

5. Vadovaujantis Direktyvos 2002/24 šešta konstatuojamąja dalimi, dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo tvarka turi leisti kiekvienai valstybei narei patvirtinti, kad kiekvieno tipo transporto priemonė buvo patikrinta pagal atskirosiose direktyvose nustatytus reikalavimus ir kad tai priemonei buvo išduotas tipo patvirtinimo liudijimas.

6. Direktyvos 2002/24 1 straipsnyje nurodyta:

„1. Ši direktyva taikoma visoms dviratėms arba triratėms motorinėms transporto priemonėms, sudvejintais arba kitokiais ratais, skirtoms važiuoti keliu, ir jų sudėtinėms dalims arba atskiriesiems techniniams mazgams.

Direktyva netaikoma šioms transporto priemonėms:

<...>;

d) transporto priemonėms, skirtoms varžyboms, kurios rengiamos keliuose arba kitose vietose;

<...>;

nei tų transporto priemonių sudėtinėms dalims arba techniniams mazgams, jeigu jie nėra skirti tam, kad būtų sumontuoti transporto priemonėse, kurioms taikoma ši direktyva.

<...>“

7. Minėtos direktyvos 4 straipsnyje numatyta:

„1. Kiekviena valstybė narė tipo patvirtinimą suteikia visiems transporto priemonės, sistemos, atskirojo techninio mazgo arba sudėtinės dalies tipams, jeigu jie atitinka šiuos reikalavimus:

<...>

b) sistema, atskirasis techninis mazgas arba sudėtinė dalis atitinka atitinkamos atskirosios direktyvos techninius reikalavimus ir gamintojo pateiktą aprašymą pagal duomenis, kurių išsamus sąrašas nustatytas I priede;

<...>“

8. Vadovaujantis šios direktyvos 15 straipsniu, įtvirtintu III skyriuje „Laisvo judėjimo sąlygos, laikinosios priemonės, išimtys ir alternatyvi tvarka“:

„1. Valstybės narės nedraudžia pateikti į rinką, parduoti, pradėti eksploatuoti arba naudoti šios direktyvos reikalavimus atitinkančių naujų transporto priemonių. Pirminiam registravimui galima pateikti tik šios direktyvos nuostatas atitinkančias transporto priemones.

2. Valstybės narės nedraudžia pateikti į rinką, parduoti, pradėti eksploatuoti arba

naudoti šios direktyvos reikalavimus atitinkančių naujų atskiruųjų techninių mazgų arba sudėtinių dalių. Tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančius atskiruosius techninius mazgus ir sudėtines dalis galima pateikti rinkai ir parduoti pirmą kartą, kad juos būtų galima naudoti valstybėse narėse.

nusprendžia, ar jos pritaria jų teritorijose įregistruotinų transporto priemonių tipo patvirtinimui. To tipo patvirtinimo liudijimas gali būti be antraštės [negali būti su antrašte] „EB tipo patvirtinimo liudijimas“;

3. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 ir 2 dalies:

<...>

a) valstybės narės transporto priemonėms, sistemoms, atskiriesiems techniniams mazgams ir sudėtinėms dalims, kurių (-ios):

i) per metus bus pagaminta kiekvieno tipo transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies arba atskirojo techninio mazgo maža serija, ne didesnė kaip 200 vienetų;

ii) skirtos ginkluotosioms pajėgoms, įstatymų įgyvendinimo institucijoms, civilinės saugos tarnyboms, ugniagesiams ar viešųjų darbų įstaigoms,dėl atskirosiose direktyvose nustatytų bet kokių reikalavimų vykdymo gali taikyti išimtis.

4. Ši direktyva neturi įtakos valstybių narių teisei pagal Sutartį nustatyti reikalavimų, kuriuos jos laiko būtinais, kad būtų užtikrinta naudotojų apsauga tam tikrų transporto priemonių naudojimo laiką, jeigu dėl tų reikalavimų neteks modifikuoti transporto priemonių.“

9. Direktyvos 2002/24 II priedo 2 dalyje tam tikrų į direktyvos taikymo sritį patenkančių sistemų, sudėtinių dalių ir atskiruųjų techninių mazgų techninių charakteristikų atžvilgiu daroma nuoroda į atskiras direktyvas, kuriose įtvirtinti techniniai reikalavimai, būtini norint pasinaudoti tipo patvirtinimo tvarka.

Apie tas suteiktas išimtis per mėnesį nuo jų suteikimo pranešama kitoms valstybėms narėms. Tos valstybės narės per tris mėnesius

10. Vadovaujantis 1997 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių

transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų[5] trečia konstatuojamąja dalimi:

„suderintų reikalavimų dėl minėtų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų sudarymas yra būtinas siekiant, kad pradėtų veikti tipo patvirtinimo ir sudėtinių dalių tipo patvirtinimo tvarkos, numatytos 1992 m. birželio 30 d. Tarybos direktyvoje 92/61/EEB dėl dviračių ir triračių transporto priemonių tipo patvirtinimo įgyvendinimo kiekvienai anksčiau minėtų transporto priemonių rūšiai.“

11. Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus „Priemonės prieš dviračių mopedų ir motociklų neteisėtą perdirbimą“ 1 punkte pateikiamos tokios sąvokos:

„Šiame skyriuje:

1.1. „Priemonės prieš dviračių mopedų ir motociklų neteisėtą perdirbimą“ – tai yra techniniai reikalavimai ir specifikacijos, kurių tikslas kiek įmanoma užkirsti kelią neteisėtoms modifikacijoms, ypač gerinant transporto priemonės savybes, dėl kurių gali pablogėti sauga ir iškilti pavojus aplinkai;

<...>

1.3.1. A kategorijos transporto priemonės – mopedai

<...>

1.4. „Neteisėta modifikacija“ – tai yra modifikacija, kuri yra neleistina vadovaujantis šiuo skyriumi.“

12. Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus 2 punkte, be kita ko, pateikiami bendri reikalavimai sukeičiant nevienodas dalis tarp transporto priemonių, turinčių sudėtinių dalių tipų patvirtinimą. Iš minėto 7 skyriaus 2.1.1 punkto b papunkčio matyti, kad negalima viršyti atitinkamos kategorijos transporto priemonės didžiausio projektinio greičio arba didžiausios naudingosios variklio galios. Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad Direktyvos 92/61 I priedo pastaboje nurodytų mažų eksploatacinių parametrų mopedų didžiausias projektinis greitis yra 25 km/val.

13. Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus 3 punkte, kuriame įtvirtinti ypatingi A ir B kategorijų transporto priemonių reikalavimai, nurodyta:

„Šiame punkte išdėstyti reikalavimai nėra privalomi, nebent iš atskiro reikalavimo arba reikalavimų derinio sektų, kad būtina neleisti

5 — OL L 226, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t. p. 34.

ką nors daryti, dėl ko padidėtų A kategorijos transporto priemonės didžiausias projektinis greitis daugiau nei 5 km/val. <...>. Jokiu atveju negalima viršyti atitinkamos kategorijos transporto priemonės didžiausio projektinio greičio arba didžiausios naudingosios variklio galios.“

II — Bylos faktinės aplinkybės ir prejudicinis klausimas

B — *Nacionalinė teisė*

15. V. W. Lahousse vadovauja *Lavichy BVBA* (toliau kartu vadinami kaltinamaisiais), kuri „eksploatuoja dviračių parduotuvę ir garažą, įskaitant naujų ir naudotų dviračių, mopedų, jų įrangos ir atsarginių dalių importą ir eksportą, supirkimą bei pardavimą, nuomą, priežiūrą ir remontą“. Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad kaltinamieji turėjo ir pardavinėjo pertvarkymo įrangą, leido pertvarkyti mopedus ir teikė informaciją apie tai.

14. 1985 m. birželio 21 d. Įstatymo dėl techninių reikalavimų, kuriuos turi atitikti antžeminio transporto priemonė, jos sudėtinės dalys ir saugumo įranga (toliau – Įstatymas dėl techninių reikalavimų)[6], 1 straipsnio 5 dalyje nurodyta:

16. Atlikus tyrimą, kratą ir įkalčių poėmį, *Politierechtbank te Sint-Niklaas* (Sen Nikolos baudžiamųjų bylų teismas) kaltinamuosius pripažino kaltais dėl Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalies pažeidimo, nes jie gamino, įvežė, laikė siekiant parduoti, siūlė parduoti, pardavinėjo arba nemokamai platino mopedų variklių galią ir (arba) greitį didinančią įrangą ir teikė su ja susijusias paslaugas.

„Draudžiama gaminti, įvežti, laikyti siekiant parduoti, siūlyti parduoti, pardavinėti arba nemokamai platinti mopedų variklių galią ir (arba) greitį didinančią įrangą, taip pat teikti šios įrangos montavimo paslaugas arba informaciją apie tai.“

17. Kaltinamieji dėl šio sprendimo pateikė apeliacinį skundą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.

6 — *Moniteur belge*, 1985 m. rugpjūčio 13 d., p. 11647.

18. Minėtas teismas, manydamas, kad Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalis gali prieštarauti Direktyvai 2002/24, nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar Direktyvą 2002/24, tiksliau, jos 1 straipsnio 1 dalies d punktą, pagal kurį direktyva netaikoma transporto priemonėms, skirtoms varžyboms, kurios rengiamos keliuose arba kitose vietose, reikia aiškinti kaip leidžiantį valstybėms narėms direktyvos taikymo sritį išplėsti taip, kad ji apimtų bet kokį antžeminį transportą (t. y. taip pat dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių naudojimą ne viešuosiuose keliuose ir privačiose teritorijose), nesuteikiant išimties transporto priemonėms, skirtoms varžyboms keliuose (lenktynėms) arba visureigėms transporto priemonėms?“

III — Procesas Teisingumo Teisme

19. Teisingumo Teismo kanceliarijoje prašymas priimti prejudicinį sprendimą įregistruotas 2009 m. balandžio 22 d.

20. Rašytines pastabas pateikė V. W. Lahousse, Belgijos ir Jungtinės Karalystės vyriausybės bei Europos Komisija.

21. 2010 m. gegužės 17 d. laišku Teisingumo Teismo kancleris paprašė Belgijos vyriausybės ir Komisijos atsakyti į klausimą dėl Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus. Minėtos šalys pateikė savo atsakymus 2010 m. birželio 1 d.

IV — Bendrasis vertinimas

A — *Pirminės pastabos dėl prejudicinio klausimo*

22. Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar valstybė narė gali išplėsti Direktyvos 2002/24 taikymo sritį, kad ji taptų taikytina transporto priemonėms, kurioms ši direktyva aiškiai netaikoma. Iš tiesų Direktyvos 2002/24 taikymo sritį išplėtus transporto priemonėms, skirtoms varžyboms keliuose arba kitose vietose, joms reikėtų taikyti suderintą tipo patvirtinimo tvarką.

23. Vis dėlto nacionalinis teismas nenurodo, ar pagrindinėje byloje nagrinėjama įranga arba transporto priemonės yra skirtos varžyboms, ar klientams, norintiems padidinti mopedų variklio galią ir (arba) greitį, siekiant

turėti galimybę jais važinėti keliais. Vis dėlto man atrodo, kad tai yra specifinė faktinė aplinkybė, negalinti turėti įtakos prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumui.

24. Be to, nacionalinis teismas nurodo, kad jis paprašė Teisingumo Teismo paaiškinti sąvoką „sausumos transportas“. Tačiau ši sąvoka yra įtvirtinta Belgijos įstatyme dėl techninių reikalavimų, kurio Teisingumo Teismas aiškinti negali. Iš tiesų reikia priminti, kad Direktyva 2002/24 taikoma tik transporto priemonėms, skirtoms važiuoti „keliu“, taip pat jų sudėtinėms dalims ir atskiriesiems techniniams mazgams.

25. Todėl reikia nustatyti, ar tokie teisės aktai, kaip nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, patenka į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį, o jei ne, – kokių Sąjungos teisės nuostatų turi laikytis valstybė narė.

26. Be to, atsižvelgiant į Belgijos vyriausybės argumentą, kad Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalis buvo įtraukta siekiant užtikrinti geresnę naudotojų apsaugą, taip įvertinant dėl atitinkamų transporto priemonių greičio ir (arba) variklio galios padidinimo kylančius pavojus, taip pat reikia remtis Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriumi, kuriame, be kita ko, reguliuojami su kova prieš neteisėtą mopedų perdirbimą susiję klausimai.

27. Dėl Teisingumo Teismui perduotos bylos laiko klausimo iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad faktinės aplinkybės, dėl kurių pateikti kaltinimai, susiklostė nuo 2002 m. sausio 1 d. iki 2005 m. gruodžio 7 d. imtinai.

28. Kadangi tai yra laikotarpis prieš Direktyvos 2002/24 priėmimą, neginčijama, jog pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms taikytina Direktyva 92/61. Atsižvelgiant į tai, kad šiai bylai reikšmingos sąvokos iš esmės yra nepakitusios abiejose direktyvose, manau, jog pateiktas Direktyvos 2002/24 aiškinimas yra *mutatis mutandis* taikytinas ir Direktyvos 92/61 aiškinimui.

B — *Dėl dviračių arba triračių transporto priemonių sektorių reguliuojančių nuostatų*

1. Direktyvos 2002/24 tikslai ir suderinimo lygis

29. Iš vidaus rinkos veikimą užtikrinti skirtų priemonių kelios direktyvos reguliuoja

klausimus, susijusius su reikalavimais, kuriuos turi atitikti dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių sudėtinės dalys ir charakteristikos. Tam buvo priimta Pagrindų direktyva[7] ir kelios techninės direktyvos[8].

30. Kaip matyti iš Direktyvos 92/61 aštuntos konstatuojamosios dalies, kadangi suderinti techniniai reikalavimai, taikomi įvairioms transporto priemonių sudėtinėms dalims ir charakteristikoms, buvo nustatyti atskirosiose direktyvose, siekiant kontroliuoti, ar laikomasi tų reikalavimų ir kad kiekviena valstybė narė pripažintų kitų valstybių narių atliktus patikrinimus, reikia įgyvendinti kiekvienos tokios transporto priemonės Bendrijos tipo patvirtinimo tvarką.

31. Direktyva 2002/24 siekiama suderinti tipo patvirtinimo tvarką į šios direktyvos taikymo sritį patenkančioms dviratėms arba triratėms motorinėms transporto priemonėms. Ji taip pat taikoma atitinkamose direktyvose nurodytus techninius reikalavimus atitinkančioms sudėtinėms dalims ir atskiriesiems techniniams mazgams. Direktyvos 2002/24 I priede pateikiamas išsamus transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomų reikalavimų sąrašas. I priedo 19 punkte pateikiama nuoroda į Direktyvą 97/24, kurioje įtvirtintos priemonės prieš neteisėtą mopedų ir motociklų perdirbimą.

32. Į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį patenkančių transporto priemonių tipo patvirtinimo tvarka siekiama užtikrinti tinkamą bendrosios rinkos veikimą, nustatant vienodus reikalavimus transporto priemonės tipo ir jos sudėtinių dalių bei charakteristikų patvirtinimui[9].

33. Vadovaudamasi minėta tvarka, kiekviena valstybė narė gali konstatuoti, kad kiekvienam transporto priemonės tipui buvo taikomi atitinkamose direktyvose numatyti patikrinimai ir išduotas tipo patvirtinimo liudijimas. Ši tvarka taip pat suteikia galimybę gamintojams parengti vieną atitikties liudijimą visoms patvirtintam tipui priklausančioms transporto priemonėms. Transporto priemonei išdavus tokį liudijimą, ją galima patiekti į rinką, parduoti arba registruoti naudojimui visoje Sąjungos teritorijoje.

34. Europos Sąjungoje sukūrus suderintą tipo patvirtinimo tvarką, jos pilietis gali bet kurioje valstybėje narėje nusipirkti naują transporto priemonę ir prireikus ją be atskiro patvirtinimo įregistruoti bet kurioje kitoje

7 — Direktyva 92/61, panaikinta Direktyva 2002/24.

8 — 1992–2009 m. buvo priimtos 37 direktyvos, nustatančios taisykles dėl dviračių, triračių ir keturračių transporto priemonių. Žr. Komisijos Įmonių ir pramonės generalinio direktorato tinklalapį: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Pasiūlymas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai, iš dalies keičiančiai Tarybos direktyvą 92/61/EEB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, COM(1999) 276 galutinis (OL C 307 E, p. 1).

valstybėje narėje. Tik Sąjungos teisės reikalavimus atitinkančias transporto priemones, sudėtines dalis ir atskiruosius techninius mazgus galima pirmą kartą pateikti rinkai ir parduoti, kad juos būtų galima naudoti valstybėse narėse.

35. Dėl tipo patvirtinimo sistemos valstybė narė negali uždrausti pateikti į rinką, parduoti, pradėti eksploatuoti arba naudoti Direktyvos 2002/24 reikalavimus atitinkančių transporto priemonių ir sudėtinių dalių. Todėl tipo patvirtinimo tvarka nėra taikoma pavienėms transporto priemonėms minėtos direktyvos prasme[10].

36. Šiuo metu panaikintoje Direktyvoje 92/61 buvo nurodyta, koks yra numatomas šios srities suderinimo pobūdis. Vadovaujantis Direktyvos 92/61 paskutine konstatuojamąja dalimi, kelių eismo saugumas ir aplinkos bei vartotojų apsauga reikalauja, kad projektavimo ir gamybos reikalavimai būtų pagrįsti griežtais standartais. Kadangi tie reikalavimai skirti tam, jog būtų užtikrinta rinkos vienovė, buvo būtina remtis visišku suderinimu.

37. Kadangi panaši nuoroda nebuvo perkelta į Direktyvą 2002/24, galima kelti klausimą dėl šioje direktyvoje numatyto suderinimo apimties.

38. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad pasiūlyme iš dalies pakeisti Direktyvą 92/61 buvo aiškiai nurodyta, jog dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių Bendrijos tipo patvirtinimo tvarka buvo sukurta remiantis visišku suderinimu[11]. Iš Ekonominio ir socialinio komiteto nuomonės matyti, kad minėtas pasiūlymas buvo priimtas siekiant atnaujinti ir patikslinti Direktyvą 92/61[12].

39. Be to, reikia pastebėti, kad nuostata, be kita ko, buvo grindžiama būtinybe patikslinti reikalavimus, visų pirma susijusius su nacionalinių tipo patvirtinimų galiojimo trukme, ir nustatyti naujus reikalavimus, pavyzdžiui, dėl tipo patvirtinimo liudijimų numeravimo, transporto priemonių serijos pabaigos išlygų ir naujų technologijų, atsižvelgiant į kitoms

10 — Direktyvoje 2002/24 iš tiesų nėra įtvirtinta sąvoka „pavienė transporto priemonė“. Vis dėlto, atsižvelgiant į šia direktyva siekiamą tikslą ir jos turinį, sąvoką „pavienė transporto priemonė“ reikėtų aiškinti kaip apibrėžiančią kitas transporto priemones nei susijusios su tipo patvirtinimo tvarka ir apimančią individualias transporto priemones, kurių charakteristikos neleidžia jų įtraukti į šioje direktyvoje įtvirtintą tipo patvirtinimo sistemą.

11 — COM(1999) 276 galutinis.

12 — Ekonominio ir socialinio komiteto nuomonė dėl „Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai, iš dalies keičiančiai Tarybos direktyvą 92/61/EEB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo“ (OL C 368, 1999 m. gruodžio 20 d., p. 1).

motorinėms transporto priemonėms jau galiojančius reikalavimus[13].

40. Dėl to reikia pripažinti, kad Direktyva 2002/24 taip pat siekiama taikyti visišką suderinimą į šios direktyvos taikymo sritį patenkančioms transporto priemonėms. Kita vertus, akivaizdu, kad ja nesiekiama visiškai suderinti visoms dviratėms arba triratėms transporto priemonėms taikomą teisinę sistemą, be kita ko, atsižvelgiant į tai, jog šios direktyvos taikymo sritis neapima tam tikrų transporto priemonių tipų[14].

41. Taigi, kai transporto priemonė, sudėtinė dalis arba atskirasis techninis mazgas priklauso Direktyvos 2002/24 taikymo sričiai, juos reikia nagrinėti tik remiantis šia direktyva. Iš tikrųjų tuo atveju, kai klausimas derinamas Sąjungos lygiu, su juo susijusios nacionalinės priemonės turi būti vertinamos atsižvelgiant į šios derinimo priemonės, o ne į Sutarties nuostatas[15].

42. Kita vertus, dėl Direktyvos 2002/24 taikymo sričiai aiškiai nepriskirtų transporto priemonių, kaip antai transporto priemonių, skirtų varžyboms arba neskirtų važiuoti keliu, manau, jog valstybės narės turi didelę diskreciją priimti teisės aktus šioje srityje.

2. Direktyvos 2002/24 taikymo sritis

43. Vadovaujantis Direktyvos 2002/24 1 straipsniu, ji taikoma visoms dviratėms arba triratėms transporto priemonėms, sudvejintais arba kitokiais ratais, skirtoms važiuoti keliu, ir jų sudėtinėms dalims arba atskiriesiems techniniams mazgams.

44. Direktyvos 2002/24 taikymo sričiai nepriklauso jos 1 straipsnio 1 dalies a–h punktuose nurodytos transporto priemonės, tarp kurių yra transporto priemonės, skirtos varžyboms, rengiamoms keliuose arba kitose vietose. Be to,

13 — Žr. Direktyvos 2002/24 ketvirtą konstatuojamąją dalį.

14 — Žr. Direktyvos 2002/24 15 straipsnio 4 dalį, iš kurios matyti, kad nagrinėjamų transporto priemonių naudojimo sąlygos nėra suderintos.

15 — Žr. 1983 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *van Bennekom* (227/82, Rink. p. 3883) 35 punktą; 1989 m. lapkričio 23 d. Sprendimo *Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711* (C-150/88, Rink. p. 3891) 28 punktą; 1993 m. spalio 12 d. Sprendimo *Vanacker ir Lesage* (C-37/92, Rink. p. I-4947) 9 punktą; 2001 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Daimler-Chrysler* (C-324/99, Rink. p. I-9897) 32 punktą; 2005 m. birželio 9 d. Sprendimo *HLH Warenvertrieb ir Orthica* (C-211/03, C-299/03 ir C-316/03–C-318/03, Rink. p. I-5141) 58 ir 59 punktus bei 2008 m. sausio 24 d. Sprendimo *Roby Profumi* (C-257/06, Rink. p. I-189) 14 punktą.

vadovaujantis Direktyvos 2002/24 1 straipsnyje įtvirtintu bendruoju apibrėžimu, minėtos direktyvos taikymo sričiai *a contrario* nepriklauso transporto priemonės, neskirtos važiuoti keliu.

45. Nagrinėjant Direktyvos 2002/24 taikymo sričiai nepriskiriamų transporto priemonių sudėtinių dalių ir atskirųjų techninių mazgų klausimą, reikia atskirti du atvejus.

46. Pirma, Direktyva 2002/24 netaikoma transporto priemonių, nepatenkančių į šios direktyvos taikymo sritį, dalimi esančioms detalėms. Antra, kai transporto priemonės, nepatenkančios į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį, sudėtinę dalį ketinama sumontuoti į transporto priemones, kurioms ši direktyva taikoma, tokiai sudėtinei daliai ar atskirajam techniniam mazgui Direktyva 2002/24 yra taikoma.

47. Taigi kyla klausimas, kaip aiškinti sąvoką „paskirtis“, t. y. ar Direktyvos 2002/24 taikymas gali priklausyti nuo to, kam galima panaudoti atitinkamą detalę.

48. Šiuo klausimu manau, kad transporto priemonės arba jos sudėtinės dalies „paskirties“ sąvoką reikia suprasti kaip pramoninę šio daikto paskirtį. Šią sąvoką suprantu kaip gamintojo numatytą panaudojimo paskirtį, kaip transporto priemonės techninės koncepcijos pagrindą, pagal kurią nustatomos, pavyzdžiui, techninės normos, kurias turi atitikti transporto priemonė. Taigi paskirtį gamybos metu apibrėžia gamintojas[16].

49. Aiškindami atvirkščiai susidurtume su paradoksalia padėtimi, kai teisės aktuose reikėtų atsižvelgti į bet kokius galimus ir tariamus būdus, kuriais naudotojas gali panaudoti transporto priemonės detalę, įskaitant technines detales, kurios gamintojo nėra numatytos transporto priemonėms, tačiau dėl jų turimų savybių galėtų būti pritaikomos[17].

50. Todėl Direktyvos 2002/24 taikymas negali priklausyti nuo subjektyviojo elemento, t. y. pirma, sudėtinės dalies galimo ar net galimų panaudojimo būdų, ir, antra, galimo techninio detalės tinkamumo įmontuoti į kitą transporto priemonę nei ta, kuriai ši sudėtinė dalis yra formaliai skirta.

16 — Pagal techninio derinimo sistemą gamintojai gali gauti transporto priemonės Bendrijos tipo patvirtinimą valstybėje narėje, kai įvykdo suderintus techninius reikalavimus. Tuomet jie gali šiuo modeliu prekiauti visoje Europos Sąjungoje, neturėdami atlikti papildomų bandymų arba kontrolės. Registruojant pakanka pateikti tik Europos atitikties liudijimą. Žr. http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Pavyzdžiui, dvitakčių variklių, naudojamų smulkiose mašinose, kaip antai sodo mašinos arba valtys, dalys.

51. Galiausiai pavienių transporto priemonių nepriklausymas Direktyvos 2002/24 taikymo sričiai, mano manymu, yra ypač svarbus šiame procese.

C — *Priemonių prieš neteisėtą transporto priemonių perdirbimą reglamentavimas*

52. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad šioje išvadoje sąvoka „ne mopedas“ apima, pirma, mopedą, kuris anksčiau atitiko Direktyvos 2002/24 reikalavimus, tačiau buvo neteisėtai perdirbtas, pavyzdžiui, jį pertvarkant, ir todėl nebeatitinka iš šios direktyvos kylančių reikalavimų bei, antra, dviratę ar triratę transporto priemonę, pristatomą kaip mopedą, tačiau nuo pat pradžių neatitinkančią Direktyvoje 2002/24 įtvirtinto mopedo apibrėžimo.

1. Pirminės pastabos

55. Įsigaliojus Direktyvai 97/24, galima taikyti visą tipo patvirtinimo tvarką. Taigi ši direktyva yra viena iš Direktyvoje 2002/24 įtvirtintai tipo patvirtinimo tvarkai įgyvendinti skirtų atskiruųjų direktyvų[18].

53. Atsižvelgiant į minėtos direktyvos 1 straipsnio 1 dalies pabaigos tekstą, galima spręsti, kad pertvarkytam mopedui nėra taikomos Direktyvos 2002/24 nuostatos dėl tipo patvirtinimo ir laisvo judėjimo, nes, pirma, jis yra „ne mopedas“ ir, antra, jis yra pavienė transporto priemonė.

56. Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad atitinkamos direktyvų 2002/24 ir 97/24 taikymo sritys iš dalies sutampa, tačiau nėra tapačios.

57. Iš tiesų Direktyvos 97/24 1 straipsnyje nurodyta, kad ši direktyva taikoma minėtame straipsnyje nurodytoms bet kokios Direktyvos 92/61 1 straipsnyje apibrėžtos transporto priemonės sudėtinėms dalims. Šis

54. Vis dėlto, kaip matyti iš Direktyvos 2002/24 1 straipsnio pabaigos, pavienėms transporto priemonėms tipo patvirtinimus suteikiančios valstybės narės tipo patvirtinimą kiekvienai sudėtinei daliai ir atskirajam techniniam mazgui suteikia pagal šią direktyvą, o ne pagal atitinkamus nacionalinius reikalavimus.

18 — Direktyva 97/24 buvo priimtą siekiant sudaryti galimybes įgyvendinti Direktyvą 92/61. Žr. Direktyvos 2002/24 trečią konstatuojamąją dalį.

straipsnis beveik identiškai buvo perkeltas į Direktyvą 2002/24, pridedant tik vieną naują direktyvos netaikymo atvejį, susijusį su pavienių transporto priemonių tipo patvirtinimu[19].

stabdžių sistemai, padangoms bei apšvietimo ir šviesos signalizacijos sistemoms.

60. Be to, iš Direktyvos 97/24 vienuoliktos konstatuojamosios dalies matyti, kad tam tikrų dviračių arba triračių transporto priemonių neteisėto perdirbimo ribojimai yra pagrįsti saugumo ir aplinkosaugos reikalavimais, pažymint, kad, siekiant nekliudyti savininkams prižiūrėti ir eksploatuoti transporto priemones, tokie apribojimai griežtai privalo apimti tik neteisėtą perdirbimą, ryškiai pakeičiantį transporto priemonės veikimą ir jos keliamo triukšmo bei teršalų išmetimo parametrus.

2. Kovos su neteisėtu perdirbimu priemonės antrinėje teisėje

58. Priemonių, skirtų kovoti su transporto priemonių neteisėtu perdirbimu, klausimai yra su mopedais ir motociklais susijusių teisės aktų sudėtinė dalis.

61. Vadovaujantis Direktyvos 2002/24 1 straipsnio 2 dalies a punktu, mopedai yra dviratės arba triratės transporto priemonės, kurių didžiausias projektinis greitis neviršija 45 km/h. Jie apibūdinami darbiniu cilindro tūriu ir galia, kurie skiriasi, nelygu ratų skaičius.

59. Iš Direktyvos 97/24 preambulės matyti, kad priemonės, siūlomos siekiant kuo labiau apriboti galimybes naudotojams neteisėtai perdirbti mopedus ir motociklus, bandant padidinti jų galią, yra skirtos reaguoti į visose valstybėse narėse vis labiau jaučiamą poreikį, atsižvelgiant į augantį šio reiškinio plitimą, keliantį grėsmę kelių eismo saugumui. Mopedų atveju būtina užkirsti kelią tam, kad jauni jų naudotojai pakeistų šių transporto priemonių variklius, padidindami jų galią iki tokio lygio, kuris tam tikrais atvejais tampa neproporcingas pirmiausia šių transporto priemonių

62. Mopedas pertvarkomas padidinant jo pajėgumą ir pirmiausia variklio galią. Tačiau stabdžių ir sukibimo su kelio danga sistemos nėra pritaikytos tokioms sąlygoms ir tai gali padidinti nelaimingo atsitikimo riziką.

63. Ataskaitos, skirtos kovos su dviračių arba triračių transporto priemonių neteisėtu

19 — Žr. COM(1999) 276 galutinis.

perdirbimu priemonių klausimams, patvirtina, kad tai klausimas, kurį lemia su kelių eismo saugumu ir aplinkos apsauga susiję socialiniai ir psichologiniai faktoriai[20].

64. Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriuje yra nustatytos kovai su dviračių mopedų ir motociklų neteisėtu perdirbimu skirtos priemonės. Šio skyriaus bendrieji reikalavimai daugiausia susiję su nevienodų dalių sukeitimo tarp transporto priemonių, turinčių sudėtinių dalių tipų patvirtinimą, problema[21].

65. Svarbu pabrėžti, jog Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriuje nurodoma, kad jokiu atveju negalima viršyti atitinkamos kategorijos transporto priemonės didžiausio projektinio greičio arba didžiausios naudingosios variklio galios. Tai patvirtina, kad šiuo atveju taip pat taikomas anksčiau dėl Direktyvos 2002/24 išdėstytas pasiūlymas atsižvelgti į pramoninę paskirtį.

66. Iš to paties 7 skyriaus taip pat matyti, kad Direktyvoje 97/24 įtvirtinti ypatingi reikalavimai privalomi, kai iš atskiro reikalavimo arba reikalavimų derinio galima daryti išvadą, jog būtina neleisti neteisėtų perdirbimų, dėl kurių padidėtų transporto priemonių greitis arba galia.

67. Vadovaujantis Direktyvos 2002/24 I priede pateikiamu išsamiu transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomų reikalavimų sąrašu, su priemonėmis prieš neteisėtą perdirbimą susijusi informacija yra įtraukta tarp duomenų, kurių suderinamumą su Bendrijos teisės aktuose įtvirtintais reikalavimais reikia patikrinti. Vadovaujantis Direktyvos 2002/24 II priedu, dėl transporto priemonės, kurios tipą siekiama patvirtinti, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirųjų techninių mazgų, kurių tipas jau buvo pripažintas, būtina pateikti tam tikrą informaciją, įskaitant susijusią su priemonėmis prieš atitinkamų transporto priemonių neteisėtą perdirbimą.

68. Nacionaliniu lygiu teisės aktai, skirti kovoti prieš neteisėtą mopedų perdirbimą, yra viena iš saugumo keliuose užtikrinimo priemonių ir yra priimti keliose Sąjungos valstybėse narėse[22]. Iš tiesų pertvarkymo veikla yra kontroliuojama arba su ja kovojama dėl daugelio jos keliamų pavojų ir nepatogumų

20 — Komisijos užsakyta „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles“, Sutarties Nr. FIF 20020691, 2003 m. gruodžio 18 d. galutinė ataskaita, p. 31.

21 — Žr. Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus 2.1.1 punktą.

22 — Pavyzdžiui, dėl Prancūzijos Respublikos žr. *Code de la route* (Kelių eismo taisyklių) L. 321-1 straipsnį. Prancūzijos teisėje numatytas kelių eismo saugumo pažymėjimas, skirtas supažindinti jaunus mopedų vairuotojus su pagrindinėmis saugumo taisyklėmis kelių eismo srityje; žr. F. Colin „Le brevet de sécurité routière“, *Droit Administratif* Nr. 8, 2006. Suomijoje važiavimas perdirbtu mopedu yra nusižengimas (žr. *Ajoneuvolaki* (Transporto priemonių įstatymas) 96 straipsnio 1.5 dalį). Be to, už smulkų motociklą, kurio neįregistravus buvo važiuojama, jo savininkas privalėjo sumokėti padidintą transporto priemonių mokestį ir didesnes privalomojo draudimo įmokas.

vairuotojui, kurio gyvybei kyla pavojus, kai važiuojama tokiu greičiu, kuriam transporto priemonė nėra pritaikyta, bei kitiems kelių eismo dalyviams.

D — *Dėl transporto priemonės neteisėto perdirbimo teisinių pasekmių*

69. Vertinant neteisėto perdirbimo pasekmes, pažymėtina, kad dėl jo mopedas gali tapti „ne mopedu“, t. y. Direktyvoje 2002/24 įtvirtintos mopedo sąvokos neatitinkančia transporto priemone. Po neteisėto perdirbimo įprastomis kelių sąlygomis naudoti skirtas mopedas gali būti pertvarkytas į transporto priemonę, skirtą varžyboms, kurios rengiamos keliuose arba kitose vietose.

70. Pagal Direktyvos 2002/24 sistemą norėdamas, kad transporto priemonėms būtų taikomas laisvas judėjimas vidaus rinkoje, gamintojas, vadovaudamasis šios direktyvos 3 straipsniu, turi įteikti paraišką patvirtinti tipą valstybės narės tipo patvirtinimo institucijai. Minėtame straipsnyje numatyta, kad paraišką tvirtinti tą patį transporto priemonės, sistemos, atskirojo techninio mazgo arba sudėtinės dalies tipą galima įteikti tik vienai valstybei narei. Vadovaujantis Direktyvos 2002/24 9 straipsnio 1 dalimi, gamintojas yra atsakingas už tai, kad visos transporto priemonės būtų surinktos arba visi atskirieji techniniai mazgai, sistemos ar sudėtinės dalys būtų pagaminti pagal patvirtinto tipo reikalavimus[23].

71. Taigi transporto priemonė negali patekti į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį tik dėl to, kad ji realiai atitinka minėtos direktyvos 1 straipsnyje įtvirtintas sąlygas[24]. Iš tiesų šia direktyva siekiama sukurti transporto priemonės tipo patvirtinimo ir abipusio pripažinimo sistemą dėl transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių, pagamintų pagal Direktyvos 2002/24 ir atskirųjų direktyvų reikalavimus, atitikties. Visišku suderinimu įtvirtintas laisvas judėjimas taikomas tik transporto priemonėms, kurių „pramoninė paskirtis“, kaip ją apibrėžia ir užtikrina gamintojas, atitinka Sąjungos teisės reikalavimus.

72. Todėl kai pertvarkytas mopedas neatitinka nė vienos Direktyvoje 2002/24 įtvirtintos sąvokos, jis yra „ne mopedas“ ir jam

23 — Vadovaujantis Direktyvos 2002/24 8 straipsniu, visos pagal patvirtinto tipo reikalavimus surinktos transporto priemonės turi turėti tipo patvirtinimo ženklą, sudarytą pagal tipo patvirtinimo numerio 1, 3 ir 4 skirsnius, pateiktus V priedo A dalyje, ir visi pagal patvirtinto tipo reikalavimus pagaminti atskirieji techniniai mazgai ir sudėtinės dalys, jeigu tai yra nustatyta pagal atitinkamą atskirąją direktyvą, turi turėti V priedo B dalyje pateiktus reikalavimus atitinkantį tipo patvirtinimo ženklą.

24 — Taigi, pavyzdžiui, transporto priemonei, visiškai atitinkančiai Sąjungos teisėje įtvirtintus techninius reikalavimus, negalima taikyti Direktyvos 2002/24 sistemos, jeigu ji nebuvo pateikta numatytam tipo patvirtinimui.

netaikoma Direktyva 2002/24 sukurta sistema, net jeigu jis patenka į materialinę jos taikymo sritį. Tas pats taikytina sudėtinėms dalims arba atskiriesiems techniniams mazgams, išskyrus tuos, kurie yra skirti sumontuoti į transporto priemones, kurioms taikoma Direktyva 2002/24.

73. Dėl varžyboms skirtų transporto priemonių kategorijos, nors reikia pripažinti, kad joms Direktyva 2002/24 netaikoma, vis tiek būtina pažymėti, jog sąvoka „paskirtis“, vertinama siūlomos pramoninės paskirties požiūriu, reiškia, kad gamintojas sukūrė transporto priemonę, tinkamą dalyvauti varžybose.

74. Kai mopedas yra neteisėtai perdirbamas panaudojant pertvarkymo rinkinį, jis tampa paviene transporto priemone, nors pertvarkyta transporto priemonė ir galėtų realiai dalyvauti varžybose. Todėl, pirma, tokios transporto priemonės nebūtų galima pripažinti „skirta varžyboms“, nes gamintojas apibrėžė kitokią jos paskirtį. Iš tiesų prieš pertvarkant ji nebuvo skirta varžyboms. Antra, po pertvarkymo transporto priemonė taptų paviene transporto priemone, kuriai negali būti taikoma tipo patvirtinimo tvarka.

75. Nors gamybiniu požiūriu pertvarkymo rinkinys nėra skirtas dvigubam panaudojimui[25], reikia pripažinti, kad mopedų pertvarkymo rinkinys yra skirtas arba padidinti varžyboms skirtų mopedų galią, arba paversti mopedus į „ne mopedus“. Taigi abiem atvejais tai yra įranga, kuriai netaikoma Direktyvoje 2002/24 įtvirtinta tipo patvirtinimo ir abipusio pripažinimo sistema, nes šie pertvarkymo rinkiniai nėra skirti montuoti į Direktyva 2002/24 reglamentuojamas transporto priemones.

76. Galiausiai atsižvelgiant į tai, kad Direktyva 2002/24 paprastai netaikoma pavienėms transporto priemonėms, darytina išvada, jog neteisėtai mopedui perdirbti naudojamas pertvarkymo rinkinys negali patekti į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį ir jam negali būti taikoma šioje direktyvoje įtvirtinta abipusio pripažinimo sistema.

25 — Jei tas pats pertvarkymo rinkinys yra skirtas ir mopedams, ir, pavyzdžiui, smulkiems motociklams, jis akivaizdžiai priklauso Direktyvos 2002/24 taikymo sričiai. Vis dėlto atrodo, kad Direktyvos 97/24 7 skyriaus nuostatomis siekiama tokio atvejo išvengti.

V — Dėl Direktyvos 2002/24 taikymo srities išplėtimo

77. Nacionalinis teismas savo klausimu iš esmės siekia sužinoti, ar valstybė narė turi teisę išplėsti Direktyvos 2002/24 taikymo sritį – šiuo atveju minėtos direktyvos 1 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytoms transporto priemonėms, t. y. transporto priemonėms, skirtoms varžyboms, kurios rengiamos keliuose arba kitose vietose. Taip šių transporto priemonių atžvilgiu Direktyvos 2002/24, susijusios su važinėjimu keliais, taikymo sritis būtų išplėsta ir apimtų bet kokį važinėjimą sausuma.

78. Reikia pripažinti, kad man nėra aiški klausimo apimtis. Jis galėtų būti susijęs su „mopedo“ sąvokos Direktyvos 2002/24 prasme taikymu ir iš to kylančiais techniniais reikalavimais varžyboms skirtoms transporto priemonėms. Klausimą taip pat būtų galima aiškinti taip, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar valstybė narė gali vienašališkai išplėsti Direktyva 2002/24 sukurtos tipo patvirtinimo tvarkos ir abipusio pripažinimo sistemos taikymą transporto priemonėms, kurios nepriklauso šios direktyvos taikymo sričiai.

79. Komisijos teigimu, Direktyva 2002/24, būtent jos 1 straipsnio 1 dalies d punktas, turi būti aiškinami taip, kad jais suteikiama galimybė valstybei narei išplėsti jos taikymo sritį transporto priemonėms, skirtoms varžyboms, kurios rengiamos keliuose arba kitose vietose.

80. Jungtinės Karalystės vyriausybės nuomone, valstybės narės turi teisę nustatyti 1 straipsnio 1 dalies a–h punktuose nurodytoms transporto priemonėms taikomus techninius reikalavimus, jei šie reikalavimai nepažeidžia Bendrijos teisės, įskaitant EB 28 straipsnį ir kitas prekių judėjimo laisvę ginančias nuostatas, kaip antai Reglamentas (EB) Nr. 764/2008[26] ir Direktyva 98/34/EB[27].

81. Iš tiesų direktyvos teisinės pasekmės gali būti apribojamos išimtimi arba leidžiančia nukrypti nuostata. Tai yra direktyvoje įtvirtintos taisyklės netaikymas tam tikrai situacijai, nors ji patenka į minėtos taisyklės taikymo sritį.

82. Šioje byloje, kaip ir Jungtinės Karalystės vyriausybė, manau, kad Direktyvos 2002/24 1 straipsnio 1 dalies d punkto negalima laikyti minėtos direktyvos reikalavimų išimtimi.

26 — 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, nustatantis procedūras, susijusias su tam tikrų nacionalinių techninių taisyklių taikymu kitoje valstybėje narėje teisėtai parduodamiems gaminiams, ir panaikinantis Sprendimą Nr. 3052/95/EB (OL L 218, p. 21).

27 — 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, nustatanti informacijos apie techninius standartus ir reglamentus teikimo tvarką (OL L 204, p. 37; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 20 t. p. 337).

83. Iš tiesų šiame straipsnyje nenumatyta, kad valstybės narės turėtų atleisti varžyboms skirtas ir visureiges transporto priemones nuo direktyvoje įtvirtintų reikalavimų. Direktyvos taikymo srities apribojimas palieka valstybėms narėms kompetenciją priimti teisės aktus nagrinėjamoje srityje, žinoma, laikantis Sutarties nuostatų.

84. Direktyva 2002/24 siekiama nustatyti transporto priemonių tipo patvirtinimo tvarką, taikomą dviratėms arba triratėms motorinėms transporto priemonėms bei jų sudėtinėms dalims ir atskiriesiems techniniams mazgams, laikantis atskirosiose direktyvose įtvirtintų techninių reikalavimų. Teisinė šios tvarkos pasekmė yra laisvas minėtų prekių judėjimas, paremtas visiškai suderintų techninių reikalavimų atitikties abipusio pripažinimo pareiga. Kaip matyti iš Direktyvos 2002/24 15 straipsnio 1 dalies, šia direktyva nustatyta sistema taikytina tik jos reikalavimus atitinkančioms transporto priemonėms, atskiriesiems techniniams mazgams ir sudėtinėms dalims.

85. Vis dėlto reikia pastebėti, kad šiuo atveju pagrindinė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje kylanti problema yra susijusi su mopedų pertvarkymu.

86. Kaip jau anksčiau esu paaiškinęs dėl kovos prieš neteisėtą mopedų perdirbimą, Direktyvos 2002/24 nuostatas reikia vertinti kartu su Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriumi.

87. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad transporto priemonėms ir sudėtinėms dalims yra taikoma Direktyva 2002/24, taikomos ir Direktyvoje 97/24 įtvirtintos nuostatos dėl kovos prieš neteisėtą perdirbimą priemonių. Tačiau paprastai taip nėra varžyboms skirtų transporto priemonių atveju.

88. Šiuo klausimu svarbu pabrėžti, kad išplėtus Direktyvos 2002/24 taikymo sritį kartu būtų išplėstas ir tipo patvirtinimo tvarkos taikymas. Priemonių kovai prieš transporto priemonių neteisėtą perdirbimą išplėtimas, kuris, atrodo, kelia didžiausią susirūpinimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, yra atskiras klausimas.

89. Vis dėlto dėl tipo patvirtinimo tvarkos taikymo transporto priemonėms, skirtoms varžyboms, kurios rengiamos keliuose arba kitose vietose, manau, kad valstybė narė turi teisę imtis tokių veiksmų, jeigu laikosi Direktyvos 2002/24 tikslo.

90. Kaip matyti iš Direktyvos 2002/24 2 straipsnio 7 punkto, tipo patvirtinimas – tai tvarka, kuria valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, atskirojo

techninio mazgo arba sudėtinės dalies tipas atitinka šioje direktyvoje arba atskirosiose direktyvose nustatytus techninius ir gamintojų duomenų patikrinimo, kaip nustatyta šios direktyvos I priede pateiktame išsamiame sąraše, reikalavimus[28].

91. Iš tos pačios direktyvos 6 straipsnio taip pat matyti, kad kiekvienos valstybės narės kompetentingos institucijos kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms perduoda kiekvieno transporto priemonės tipo, kurį jos patvirtina arba atsisako patvirtinti, patvirtinimo liudijimo su priedais kopiją. Be to, vadovaujantis šios direktyvos 4 straipsnio 6 dalimi, jeigu dėl keliamo didelio pavojaus kelių eismo saugumui valstybė narė atsisako suteikti tipo patvirtinimą transporto priemonei, sistemai, atskirajam techniniam mazgui arba sudėtinei daliai, ji apie tai praneša kitoms valstybėms narėms ir Komisijai.

92. Atsižvelgdamas į pavojų, kad gali kilti sumaištis ir teisinis netikrumas dėl šios tvarkos taikymo į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį nepatenkančioms transporto priemonėms, manau, jog atitinkama valstybė narė turi liudijime nedviprasmiškai nurodyti, kad tai nėra minėtoje direktyvoje numatytas tipo patvirtinimas ir dėl liudijimo nekyla Direktyvoje 2002/24 numatytos teisinės pasekmės. Šiuo klausimu norėčiau priminti, kad minėtos direktyvos 15 straipsnio 3 dalies nuostatomis valstybės narės įpareigojamos vengti bet kokios sumaišties, galinčios kilti dėl šiame straipsnyje numatytų individualių išimčių. Tas pats principas turėtų būti taikomas tipo patvirtinimo taikymo srities išplėtimui.

93. Iš tiesų, kai valstybės narės priimta priemonė priklauso Direktyvos 2002/24 taikymo sričiai, valstybė narė dalyvauja tarpusavio priklausomybės sistemoje, kuri yra pagrįsta, pirma, kompetentingų nacionalinių institucijų pasitikėjimu ir bendradarbiavimu bei, antra, atskirosiose direktyvose įtvirtintomis techninėmis specifikacijomis[29].

28 — Vadovaujantis Direktyvos 2002/24 4 straipsniu, kiekviena valstybė narė tipo patvirtinimą suteikia visiems transporto priemonės tipams, atskiriems techniniams mazgams arba sudėtinėms dalims, jeigu jie atitinka šiuos reikalavimus. Pirma, transporto priemonės tipas turi atitikti atskirųjų direktyvų techninius reikalavimus ir gamintojo pateiktus duomenis, kurių išsamus sąrašas nustatytas minėtos direktyvos I priede. Antra, sistema (stabdžiai, išmetamųjų dujų kontrolės įranga ir kt.), atskirasis techninis mazgas (pavyzdžiui, dujų išmetimo sistemos duslintuvas) arba sudėtinė dalis (pavyzdžiui, žibintas) turi atitikti atitinkamos atskirosios direktyvos techninius reikalavimus ir gamintojo pateiktus duomenis, kurių išsamus sąrašas nustatytas Direktyvos 2002/24 I priede.

29 — Šiuo klausimu dėl 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 98/37/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su mašinomis, suderinimo (OL L 207, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 20 t. p. 349) žr. 2007 m. balandžio 17 d. Sprendimo *AGM-COS. MET* (C-470/03, Rink. p. I-2749) 61–64 punktus. Be to, žyma „E“ reiškia, kad produktas gavo sudėtinių dalių tipo patvirtinimą naudoti keliuose, kuriuose leidžiamas eismas. Po šios žymos pateikiamas skaičius, nurodantis, kuri valstybė patvirtino sudėtinių dalių tipą. Sudėtinių dalių tipo patvirtinimas paprastai yra susijęs su atitinkamam produktui taikomu specialiuoju Europos standartu.

94. Taigi manau, kad valstybės narės sprendimas taikyti tipo patvirtinimo tvarką transporto priemonei, nepatenkančiai į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį, būtų teisiškai įmanomas tik jei būtų laikomasi tipo patvirtinimo tvarkai ir bendrajam teisinio saugumo principui būdingos skaidrumo pareigos. Tad valstybė narė gali taikyti minėtą direktyvą į jos taikymo sritį nepatenkančioms situacijoms kaip nacionalinės teisės nuostatą, jei nesudaro įspūdžio, kad atitinkamos nacionalinės nuostatos teisinės pasekmės yra išplečiamos iki Sąjungos lygmens.

95. Galiausiai valstybei narei nedraudžiama remtis Direktyvoje 2002/24 įtvirtintomis teisės nuostatomis reglamentuojant į jos taikymo sritį nepatenkančias transporto priemones ir sudėtines dalis, jei yra laikomasi Sutarties nuostatų.

VI — Nacionalinės teisės aktų teksto vertinimas pagal Sąjungos teisę

96. Atsižvelgdamas į Įstatymo dėl techninių reikalavimų tikslą, Teisingumo Teismas Belgijos vyriausybei ir Komisijai pateikė tokį klausimą:

„Ar 1985 m. liepos 21 d. įstatymo 1 straipsnio 5 dalimi perkeliamos Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus 5„Priemonės prieš dviračių mopedų ir motociklų neteisėtą perdirbimą“ nuostatos, taikytos susiklostant pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms, ir kiek?“

97. Savo atsakyme Belgijos vyriausybė pažymėjo, kad Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus nuostatos buvo perkeltos 1998 m. lapkričio 8 d. Karaliaus dekretu[30]. Kita vertus, Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalis įsigaliojo anksčiau, t. y. 1995 m. liepos 1 d. Vis dėlto, kadangi Įstatymo dėl techninių reikalavimų taikymo sritis yra daug platesnė, 1 straipsnio 5 dalis buvo palikta galioti.

98. Komisijos teigimu, Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalies negalima pripažinti Direktyvą 97/24 perkeliančia nuostata.

30 — *Arrêté modifiant l'arrêté royal du 4 août 1996 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues, leurs composants et entités techniques ainsi que leurs accessoires de sécurité* (dekretas, iš dalies keičiantis 1996 m. rugpjūčio 4 d. Karaliaus dekretą dėl Europos Bendrijų direktyvų, susijusių su dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių, jų sudėtinių dalių ir techninių mazgų bei jų saugumo įrangos tipo patvirtinimu, įgyvendinimo.

99. Dėl sąsajų tarp Direktyvos 2002/24 ir pagrindinėje byloje nagrinėjamų teisės aktų Belgijos vyriausybė, remdamasi Direktyvos 2002/24 15 straipsniu, nurodo, kad Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalyje įtvirtintas draudimas buvo nustatytas siekiant užtikrinti geresnę naudotojų apsaugą. Ji siūlo Teisingumo Teismui pripažinti, kad Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalis neprieštarauja Direktyvos 2002/24 nuostatoms.

100. Tos pačios vyriausybės teigimu, transporto priemonės, kuriose po pagaminimo pardavėjas, pirkėjas ar naudotojas įrengia sudėtines dalis, skirtas padidinti variklio galią ir (arba) greitį, paprastai nėra (arba nebėra) pritaikytos joms padarytiems pakeitimams ir todėl gali kelti pavojų naudotojui.

101. Šiuo klausimu pirmiausia reikia pastebėti, kad Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalyje draudžiama gaminti, įvežti, laikyti ir parduoti bet kokią mopedų variklių galią bei (arba) greitį galinčią padidinti įrangą bei teikti šios įrangos montavimo paslaugas arba informaciją apie tai.

102. Atrodo, kad Įstatymo dėl techninių reikalavimų 1 straipsnio 5 dalies tikslas yra uždrausti esminius mopedų pakeitimus, neleidžiant parduoti ir naudoti šiam tikslui skirtų detalių[31]. Šiuo požiūriu minėtais teisės aktais siekiamas tikslas sutampa su Direktyvos 2002/24 taikymo sritimi.

103. Iš tiesų mopedu Direktyvos 2002/24 prasme pripažįstama tik transporto priemonė, atitinkanti minėtos direktyvos 1 straipsnio 2 dalyje išdėstytus kriterijus.

104. Atrodo, kad Belgijos teisės aktais, kuriais uždraudžiama bet kokia įranga, jeigu ja „siekiama“[32] padidinti mopedų galią arba greitį, siekiama to paties kaip ir Direktyva 2002/24, kurioje, mano manymu, transporto priemonės, sudėtinės dalies arba atskirojo techninio mazgo „paskirties“ nustatymas paremtas pramonine paskirtimi.

105. Vis dėlto taip pat reikia pastebėti, kad Įstatymu dėl techninių reikalavimų reguliuojama daugiau probleminių klausimų nei Direktyva 2002/24. Iš tiesų minėtos direktyvos taikymas yra apribotas reikalavimu, kad transporto priemonė būtų „skirta važiuoti keliu“. Tačiau, kaip nurodė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ir Belgijos vyriausybė, Įstatymu dėl techninių

31 — Mano manymu, prašymas priimti prejudicinį sprendimą neapima klausimo dėl galimo draudimo teikti pertvarkymo paslaugas arba informaciją apie tai.

32 — O ne „kurios poveikis yra“.

reikalavimų reglamentuojamos sąlygos, kurias turi atitikti visos sausumos transporto priemonės, t. y. ši sąvoka yra daug platesnė nei kelių transporto sąvoka.

106. Antra, dėl kovos prieš neteisėtą mopedų perdirbimą reikia pastebėti, kad Belgijos vyriausybė nurodė, jog Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriuje yra numatytos dvejopos priemonės. Šiame 7 skyriuje, pirma, įtvirtinami bendri reikalavimai nevienodoms dalims sukeisti tarp transporto priemonių, turinčių sudėtinių dalių tipų patvirtinimą (2.1–2.4 punktai), ir, antra, įtvirtinami atskiri reikalavimai transporto priemonių gamintojams, skirti užkirsti kelią neteisėtai pakeisti šių transporto priemonių maksimalų greitį, nustatant įvairius gamybos reikalavimus (3.1–3.10 punktai).

107. Tačiau Direktyvoje 97/24 nenumatytos priemonės dėl pradinio gamintojo nesumontuotų variklio galiai ar greičiui padidinti skirtų detalių įrengimo ir tuo ji skiriasi nuo tikslų, kurių, atrodo, siekiama Įstatymu dėl techninių reikalavimų. Be to, Belgijos vyriausybės teigimu, Direktyva 97/24 iš dalies pakartoja minėto įstatymo 1 straipsnio 5 dalį.

108. Nors Direktyva 97/24 buvo perkelta po to, kai buvo priimtas Įstatymas dėl techninių reikalavimų, manau, kad šio įstatymo 1 straipsnio 5 dalimi galėtų būti įgyvendintas Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriumi siekiamas tikslas dėl priemonių, skirtų apriboti neteisėtą į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį patenkančių mopedų perdirbimą.

109. Tai reiškia, kad jei atitinkamos Įstatymo dėl techninių reikalavimų ir Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriaus taikymo sritys sutampa ir apima transporto priemones, kurioms taikoma Direktyva 2002/24, pavyzdžiui, mopedus, minėtos direktyvos nedraudžia priimti nagrinėjamų teisės aktų.

110. Todėl draudimas parduoti įrangą, „skirtą“ padidinti mopedų, kurie patenka į Direktyvos 97/24 priedo 7 skyriuje nustatytas ribas, galią arba greitį, t. y. draudimas, apimantis tik neteisėtą perdirbimą, gerokai pakeičiantį transporto priemonės veikimą ir jos keliamo triukšmo bei teršalų išmetimo parametrus, neprieštarauja šiai direktyvai. Be to, reikia pažymėti, kad nagrinėjamame įstatyme nėra reikalaujama, jog būtų padarytos transporto priemonių, kurioms taikomos Sąjungos techninio suderinimo nuostatos, modifikacijos. Atvirkščiai, šiame įstatyme draudžiami neteisėti perdirbimai, dėl kurių pakinta gamintojo numatyta transporto priemonės konstrukcija. Taigi minėtas įstatymas atitinka Direktyvos 2002/24 15 straipsnio 4 dalyje

įtvirtintą reikalavimą, kad dėl valstybių narių nustatytų naudojimo sąlygų neturi prireikti modifikuoti transporto priemonių.

111. Vis dėlto atsižvelgiant į tai, kad Įstatyme dėl techninių reikalavimų įtvirtintas draudimas didele dalimi nepatenka į direktyvų 2002/24 ir 97/24 taikymo sritį, nacionaliniam teismui reikėtų pateikti tam tikras pastabas dėl EB 28 ir EB 30 straipsnių (po pakeitimo – SESV 34 ir SESV 36 straipsniai), aptariant klausimą dėl varžyboms skirtų transporto priemonių.

112. Iš tiesų, kaip nurodo Komisija, nagrinėjamomis direktyvomis nėra visiškai suderinama dviračių arba triračių transporto priemonių sritis, nes jos nėra taikomos visoms dviratėms arba triratėms transporto priemonėms, visų pirma varžyboms skirtoms transporto priemonėms.

113. Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal EB 234 straipsnio procedūrą, grindžiamą griežtu nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo kompetencijos atskyrimu, bet koks nagrinėjamų faktinių aplinkybių įvertinimas priskiriamas nacionalinio teismo kompetencijai. Tačiau tam, kad šiam teismui pateiktų naudingą atsakymą, bendradarbiaudamas su nacionaliniais teismais Teisingumo Teismas gali pateikti visas, jo manymu, reikalingas nuorodas[33].

114. Kaip jau buvo nurodyta, valstybės narės turi didelę diskreciją priimti teisės aktus dėl varžyboms skirtų transporto priemonių, kurios yra aiškiai nepriskirtos Direktyvos 2002/24 taikymo sričiai, jei tokiomis priemonėmis nepažeidžiamos Sutarties nuostatos.

115. Taip pat manau, kad Sąjungos teisė suteikia valstybėms narėms didelę diskreciją nuspręsti, leisti ar ne, o jei taip, – kokiomis sąlygomis, organizuoti mopedų ir (arba) motociklų varžybas. Akivaizdu, kad, palyginti su bet kuria kita sporto šaka, net nepriekaištingai suorganizuotos motorinių transporto priemonių varžybos kelia rimtą grėsmę jų dalyvių gyvybei ir sveikatai.

116. Jungtinės Karalystės vyriausybė savo ruožtu pažymi, kad atsižvelgiant į tai, jog varžyboms skirtos transporto priemonės ar visureigės transporto priemonės nepatenka į Direktyvos 2002/24 taikymo sritį, minėta direktyva valstybės narės nėra įpareigojamos priimti kokių nors teisės aktų šiuo klausimu.

33 — Žr., be kita ko, 2010 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Sandström* (C-433/05, Rink. p. I-2885) 35 punktą.

117. Jungtinės Karalystės vyriausybės nuomone, valstybės narės turi teisę nustatyti Direktyvos 2002/24 1 straipsnio 1 dalies a–h punktuose nurodytoms transporto priemonėms taikomus techninius reikalavimus, jei šie reikalavimai nepažeidžia Sąjungos teisės, visų pirma EB 28 straipsnio.

118. Pirmiausia iš šios bylos medžiagos matyti, kad nagrinėjamas draudimas – tai priemonė, kuri vienodai taikoma nacionalinėms ir iš kitų valstybių narių importuotoms prekėms.

119. Be to, negalima ginčyti, kad visoje Belgijos teritorijoje bendrai ir besąlygiškai uždraudžiant įrangos, skirtos padidinti mopedų variklių galią ir (arba) greitį, gamybą, importą, laikymą, siūlymą parduoti, pardavinėjimą ir platinimą, nagrinėjamais nacionalinės teisės aktais galėjo būti apribotas laisvas prekių judėjimas.

120. Vis dėlto toks draudimas galėtų būti pateisinamas pagal EB 30 straipsnį arba privalomais reikalavimais teismo praktikos prasme, su sąlyga, kad nagrinėjami nacionalinės teisės aktai yra tinkami užtikrinti siekiamo tikslo įgyvendinimą ir neviršija to, kas būtina jam pasiekti[34].

121. Manau, kad mopedų pertvarkymas yra reiškinys, Sąjungos antrinėje teisėje pripažįstamas nesuderinamu su kelių eismo saugumu, naudotojų apsauga ir aplinkos apsauga. Iš nagrinėjamų nacionalinės teisės aktų matyti, kad naudoti keliuose skirtų mopedų pertvarkymo įrangai negali būti taikomas laisvas judėjimas vidaus rinkoje. Todėl valstybės narės gali apriboti varžyboms skirtų mopedų pertvarkymo rinkinių pateikimą į rinką, pardavimą, platinimą arba naudojimą, jei minėti rinkiniai galėtų būti techniškai sukeičiami su važiuoti keliais skirtų mopedų pertvarkymo rinkiniais.

122. Jei pertvarkymo rinkiniai neatitiktų minėtos sukeitimo sąlygos ir nagrinėjamos nacionalinės taisyklės užkirstų kelią sudėtinių dalių arba atskirųjų techninių mazgų naudotojams naudoti juos pagal paskirtį arba būtų labai apribotas jų naudojimas (šias aplinkybes turėtų patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas), dėl tokių taisyklių būtų suvaržytas minėtų prekių patekimas į nagrinėjamą nacionalinę rinką ir todėl jos prilygtų kiekybiniam importo apribojimui lygiavertį poveikį turinčiai priemonei, uždraustai pagal EB 28 straipsnį, jei

34 — Žr. 2010 m. vasario 10 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją* (C-110/05, Rink. p. I-519) 59 punktą.

šių taisyklių nebūtų galima pateisinti pagal EB 30 straipsnį arba privalomais bendrojo intereso reikalavimais.

123. Šiuo klausimu primenu, kad Europos Sąjungoje laisvas prekių judėjimas motorinių transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių srityje buvo pasiektas ne tiesiogiai taikant Sutarties straipsnius, tačiau po ilgos techninių teisės aktų derinimo procedūros, atsižvelgiant į poreikį apsaugoti šių produktų naudotojų gyvybę ir sveikatą, kelių eismo saugumą bei aplinkosaugą. Taigi Europos integracija šioje srityje paremta prielaida, kad prekybos Bendrijos viduje apribojimas gali būti pateisinamas pagal EB 30 straipsnį[35]. Todėl manau, kad priežastys, dėl kurių yra pateisinamas Sąjungos antrinės teisės motorinių transporto priemonių srityje priėmimas, galėtų pateisinti bendro pobūdžio draudimą, kaip antai numatytas Įstatyme dėl techninių reikalavimų, net jei toks draudimas būtų taikomas tariamai varžyboms skirtų mopedų pertvarkymo rinkiniui.

VII — Išvada

124. Siūlau Teisingumo Teismui į *Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde* pateiktą prejudicinį klausimą atsakyti taip:

„1. Valstybė narė gali taikyti 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, panaikinančią Tarybos direktyvą 92/61/EEB, arba tapataus turinio

35 — Žr. šiuo metu panaikintos Direktyvos 92/61 antrą ir ketvirtą konstatuojamąsias dalis.