NIILO JÄÄSKINEN
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2010. szeptember 16.[1]

1. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével[2] a Rechtbank van Eerste Aanleg te Dendermonde (a dendermonde-i elsőfokú bíróság, Belgium) a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek] típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[3] 1. cikke (1) bekezdése d) pontjának értelmezését kéri.

2. Közelebbről a Bíróságot arra kérik, hogy nyilatkozzon a két- vagy háromkerekű járműveken végzett illetéktelen beavatkozás elleni nemzeti intézkedésekről. A szóban forgó nemzeti szabályozás ugyanis tiltja többek között a robogók motorteljesítményének és/vagy sebességének növelésére alkalmas készülékek forgalomba hozatalát és használatát. A Bíróságot tehát arra kérik, hogy vizsgálja meg, hogy adott esetben a robogónak az Uniós szabályozásban szereplő technikai jellemzőit meghaladó tuningolására alkalmas készülékre vonatkozik-e, és ha igen, milyen mértékben, az uniós jog által biztosított áruk szabad mozgása.

3. A jelen indítványra tekintettel megjegyzem, hogy a „robogó” 2002/24 irányelvben szereplő meghatározása az uniós jogban önálló és egyértelmű fogalom. A másodlagos jog szerint minden olyan jármű, amelyet robogónak neveznek, de amely nem felel meg e meghatározásnak, „nem robogó”.

I – Jogi háttér

A – *Az uniós jog*

4. A 2002/24 irányelv hatályon kívül helyezte a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek] típusjóváhagyásáról szóló 92/61/EGK tanácsi irányelvet.[4]

1 – Eredeti nyelv: francia.

2 – Mivel az alapeljárás egy 1985-ben hozott nemzeti törvény alkalmazására vonatkozik, az EK-Szerződés rendelkezéseire történő hivatkozás az Európai Unió működéséről szóló szerződés hatálybalépése előtt használt számozást követi.

3 – HL L 124., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 29. kötet, 399. o.

4 – HL L 225, 72. o.

5. A 2002/24 irányelv (6) preambulumbekezdése értelmében a közösségi jóváhagyási eljárás [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek típusjóváhagyási eljárásának] célja, hogy mindegyik tagállam megállapíthassa, hogy minden egyes járműtípus átesett a külön irányelvekben előírt ellenőrzéseken, típusbizonyítványuk pedig kiadásra került.

6. A 2002/24 irányelv 1. cikke a következőképpen fogalmaz:

„(1) Ezen irányelv minden motorkerékpárra és segédmotoros kerékpárra vonatkozik, függetlenül attól, hogy ikerkerekes vagy másfajta kivitelű [helyesen: minden, közúti közlekedésre szánt, két- vagy háromkerekű gépjárműre vonatkozik, függetlenül attól, hogy ikerkerekes kivitelű, vagy sem], továbbá az ilyen járművek alkatrészeire és önálló műszaki egységeire.

Ez az irányelv nem vonatkozik az alábbi járművekre:

[…];

d) közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművek;

[…];

sem pedig ezek alkatrészeire vagy önálló műszaki egységeire, kivéve, ha ezeket az ezen irányelv alkalmazási körébe tartozó járműbe való beépítésre szánják.

[…]”

7. Az említett irányelv 4. cikke kimondja:

„(1) A tagállam kiadja a típusjóváhagyást a járművek, rendszerek, önálló műszaki egységek vagy alkatrészek valamennyi típusára, ha ezek a következő feltételeknek megfelelnek:

[…]

b) rendszer, önálló műszaki egység vagy alkatrész teljesíti az arra vonatkozó külön irányelvben foglalt műszaki követelményeket, és megfelel az I. mellékletben foglalt teljes körű listában előírt, gyártó által megadott adatoknak.

[…]”

8. Ugyanezen irányelvnek „A szabad mozgáshoz, átmeneti rendelkezésekhez, mentességekhez és alternatív eljárásokhoz kapcsolódó feltételek” címet viselő III. fejezetében szereplő 15. cikke szerint:

„(1) A tagállamok nem tilthatják meg az ezen irányelvben foglalt rendelkezéseknek megfelelő új járművek kereskedelmi forgalomba hozatalát, értékesítését, forgalomba helyezését vagy használatát. Első nyilvántartásba vétel céljából csak az ennek az irányelvnek megfelelő járművek mutathatók be.

(2) A tagállamok nem tilthatják meg az ezen irányelvben foglalt rendelkezéseknek

megfelelő új önálló műszaki egységek vagy alkatrészek forgalomba hozatalát, értékesítését, forgalomba helyezését vagy használatát. Kizárólag az ezen irányelvnek megfelelő önálló műszaki egységek vagy alkatrészek hozhatók forgalomba és értékesíthetők első ízben a tagállamokban való felhasználás céljából.

tagállamoknak három hónapon belül el kell dönteniük, hogy a területükön nyilvántartásba veendő járművekre nézve elfogadják-e a típusjóváhagyást. Az ilyen típusbizonyítvány fejlécében nem tüntethető fel az »EK-típusbizonyítvány« felirat;

(3) Az (1) és (2) bekezdéstől eltérve:

[…]

a) a tagállamok mentesíthetik a külön irányelvekben foglalt bármely követelménynek való megfelelés alól azon járműveket, rendszereket, önálló műszaki egységeket vagy alkatrészeket:

(4) Ez az irányelv nincs kihatással a tagállamok azon jogára, hogy – a Szerződésnek megfelelően – meghatározzák azokat a követelményeket, amelyeket a kérdéses járművek használata során szükségeseknek tartanak a felhasználók védelmének biztosításához, feltéve, hogy ez nem vonja maga után a járművek módosítását.”

i) amelyekből járművenként, rendszerenként, önálló műszaki egységenként vagy alkatrészenként évente legfeljebb 200 egységig terjedő kis sorozat kerül legyártásra; vagy

9. A 2002/24 irányelv II. mellékletének 2. része a hatálya alá tartozó rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek műszaki jellemzői tekintetében utal azokra a külön irányelvekre, amelyek meghatározzák a típusjóváhagyási eljárás lefolytatásához szükséges technikai követelményeket.

ii) amelyek célja a fegyveres erők, a rendfenntartó szervek, a polgári védelmi szolgálatok, a tűzoltóság vagy a közművek általi használat.

A többi tagállam az ilyen mentességekről azok megadásának időpontjától számított egy hónapon belül tájékoztatást kap. E

10. A motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek] egyes alkatrészeiről és

jellemzőiről szóló 1997. június 17-i 97/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[5] (3) preambulumbekezdése értelmében:

„szükség van a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek] ezen alkatrészeire és jellemzőire vonatkozó harmonizált előírások megalkotására annak érdekében, hogy a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok [helyesen: két- vagy háromkerekű gépjárművek] típusjóváhagyásáról szóló, 1992. június 30-i 92/61/EGK tanácsi irányelv által érintett típusjóváhagyási és alkatrész-típusjóváhagyási eljárások megvalósuljanak a fent említett járművek minden típusára vonatkozóan”

11. A 97/24 irányelv melléklete „szakszerűtlen beavatkozások [helyesen: illetéktelen beavatkozások] elleni intézkedések kétkerekű mopedek és motorkerékpárok esetében” című 7. fejezetének 1. pontjában a következő meghatározás szerepel:

„(1) Ennek a fejezetnek az alkalmazásában:

1.1. »szakszerűtlen [helyesen: illetéktelen] beavatkozások elleni intézkedések kétkerekű mopedek és motorkerékpárok esetében«: egy sor olyan műszaki előírás és követelmény, amelyek célja a lehetőségekhez képest megakadályozni a biztonságot különösen a jármű teljesítményének növelése útján hátrányosan befolyásoló és a környezetet károsító illetéktelen módosításokat;

[…]

1.3.1. A. kategóriájú járművek – mopedek;

[…]

1.4. »illetéktelen módosítás«: olyan módosítás, amelyet ez a fejezet nem enged meg.”

12. A 97/24 irányelv 7. fejezetének 2. pontja többek között általános előírásokat tartalmaz az alkatrész-típusjóváhagyással rendelkező járművek esetében a nem azonos alkatrészek felcserélhetőségére nézve. Az említett 7. fejezet 2.11. pontjának b) alpontjából kitűnik, hogy az adott kategóriára előírt maximális tervezett sebességet vagy a hasznos teljesítményt nem szabad túllépni. Közelebbről, a 92/61/EGK irányelv I. mellékletének megjegyzésében szerepel, hogy a csökkentett teljesítményű robogók maximális tervezett sebessége 25 km/h.

13. A 97/24 irányelv 7. fejezetének az A. és B. kategóriájú járművekre vonatkozó különleges előírásokról szóló 3. pontja kimondja:

„E szakasz előírásai nem kötelező jellegűek, hacsak nem szükséges egy előírás vagy több előírás együttes alkalmazása olyan

5 – HL L 226, 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 34. o.

szakszerűtlen [helyesen: illetéktelen] beavatkozás megakadályozására, amely A. kategóriájú járművek esetében a jármű maximális tervezett sebességének 5 km/h-nál nagyobb növekedését […] eredményezné. Azonban az adott kategóriára vonatkozóan semmilyen esetben sem haladható meg a maximális tervezett sebesség vagy a maximális hasznos teljesítmény".

B – *A nemzeti jog*

14. Az 1985. június 21-i törvény[6] – amely azokra a műszaki követelményekre vonatkozik, amelyeknek minden szárazföldi közlekedésben részt vevő járműnek, azok alkatrészeinek és a biztonsági kiegészítőknek meg kell felelnie (a továbbiakban: a műszaki követelményekről szóló törvény) – 1. cikkének (5) bekezdése kimondja:

„Tilos a robogók motorteljesítményének és/vagy sebességének növelésére alkalmas készülékek előállítása, behozatala, eladási céllal való birtoklása, megvételre kínálása, eladása és ingyenes átadása, valamint az ilyen készülékek beszereléséhez való segítségnyújtás vagy tanácsadás."

6 – A *Moniteur belge,* 1985. augusztus 13-i száma, 11647. o.

II – A jogvita alapjául szolgáló tényállás és az előzetes döntéshozatalra előerjesztett kérdés

15. V. W. Lahousse a BVBA Lavichy vállalkozás üzletvezetője (a továbbiakban együttesen: vádlottak), amely a következő tevékenységi körrel rendelkezik: „Kerékpárüzlet és szerelőműhely üzemeltetése, mindenfajta, új és használt kerékpár, robogó behozatala és kivitele, adásvétele, kölcsönzése, karbantartása és javítása, kiegészítők és cserealkatrészek". Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a vádlottak tuningkészülékeket birtokoltak és értékesítettek, lehetővé tették robogók tuningolását, valamint erre vonatkozóan tanácsokat adtak.

16. A vizsgálat lefolytatását, házkutatást és bizonyítékok lefoglalását követően a vádlottakat a Politierechtbank te Sint-Niklaas (sint-niklaas-i szabálysértési bíróság) bűnösnek találta a műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikke (5) bekezdésének megsértésében, mivel a motor teljesítményének és/vagy a robogók sebességének növelésére alkalmas alkatrészeket állítottak elő, importáltak, tartottak birtokukban értékesítés céljából, kínáltak megvételre, értékesítettek vagy adtak át ingyenesen, valamint ehhez segítséget nyújtottak.

17. A vádlottak ezen ítélettel szemben a kérdést előterjesztő bírósághoz fellebbeztek.

18. A Rechtbank van Eerste Aanleg te Dendermonde lehetséges ellentmondást vélt felfedezni a műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikkének (5) bekezdése és a 2002/24 irányelv között, ezért úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a 2002/24 irányelvet, különösen annak 1. cikke (1) bekezdésének d) pontját (amely szerint az irányelv a közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre nem vonatkozik), hogy az lehetővé teszi a tagállamok számára ezen irányelv alkalmazásának kiterjesztését minden szárazföldi közlekedésre (azaz a két- vagy háromkerekű gépjárműveknek a közúton kívüli és/vagy magánterületen való használatára is), anélkül hogy a közúton (verseny) vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre vonatkozó kivételt engedélyeznék?”

III – A Bíróság előtti eljárás

19. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést a Bíróság Hivatala 2009. április 22-én vette nyilvántartásba.

20. Írásbeli észrevételt V. W. Lahousse, a belga kormány, az Egyesült Királyság Kormánya, valamint a Bizottság nyújtott be.

21. 2010. május 17-i levelében a Bíróság hivatalvezetője felhívta a belga kormányt és a Bizottságot, hogy válaszoljanak egy, a 97/24 irányelv mellékletének 7. fejezetére vonatkozó kérdésre. Az említett felek 2010. június 1-jén nyújtották be válaszaikat.

IV – Általános értékelés

A – *Előzetes észrevételek az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről*

22. Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy valamely tagállam kiszélesítheti-e a 2002/24 irányelv hatályát olyan értelemben, hogy azt olyan járművekre is kiterjessze, amelyeket az irányelv kifejezetten kivesz a hatálya alól. A 2002/24 irányelv hatályának kiterjesztése a közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre ugyanis azzal járna, hogy e járművek is a harmonizált típusjóváhagyási eljárás alá tartoznának.

23. Mindazonáltal a nemzeti bíróság nem pontosítja, hogy az alapügyben szereplő készüléket vagy járműveket versenyzésre szánják-e, vagy olyan ügyfeleknek, akik közúton való közlekedés céljából kívánják a robogók motorteljesítményét és/vagy sebességét

növelni. Ez azonban olyan konkrét ténykérdésnek tűnik számomra, amely nem befolyásolja az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságát.

24. Másfelől a nemzeti bíróság jelzi, hogy a „szárazföldi közlekedés" kifejezéssel kapcsolatban vár felvilágosítást a Bíróságtól. E kifejezés azonban a belga jog műszaki követelményekre vonatkozó részének sajátja, így a kifejezés értelmezése nem a Bíróság feladata. Emlékeztetek ugyanis arra, hogy a 2002/24 irányelv csupán a közúti közlekedésre szánt járművekre, valamint azok alkatrészeire és önálló műszaki egységeire vonatkozik.

25. Következésképpen azt kell feltárni, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló jogi szabályozás a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozik-e, és ha nem ez a helyzet, akkor az uniós jog mely szabályait kell a tagállamnak tiszteletben tartania.

26. Továbbá a belga kormány azon érvelésére vonatkozóan, amely szerint a műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikkének (5) bekezdését a felhasználók hatékonyabb védelme érdekében fogadták el, így adva választ az érintett járművek sebességének és/vagy motorteljesítményének növekedésére, ugyancsak hivatkozni kell a 97/24 irányelv mellékletének 7. fejezetére, amely többek között a robogókon végzett illetéktelen beavatkozással szembeni intézkedésekről szól.

27. Ami a Bíróság elé utalt ügy időbeli vetületét illeti, az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a tényállás megvalósulása 2002. január 1-je és 2005. december 7-e közé esik.

28. Mivel ez az időszak megelőzi a 2002/24 irányelv elfogadásának időpontját, egyértelmű, hogy az alapügyben szereplő tényállásra a 92/61 irányelvet kell alkalmazni. Mivel a jelen ügyben releváns kifejezések a két irányelvben lényegében nem változtak, úgy vélem, hogy a 2002/24 irányelvvel kapcsolatban adott értelmezés *mutatis mutandis* alkalmazandó a 92/61 irányelvre nézve is.

B – *A két- vagy háromkerekű járművekre vonatkozó szabályozás*

1. A 2002/24 irányelv célkitűzései és a jogharmonizáció mértéke

29. A belső piac működésének biztosítása céljából meghozott intézkedések között egy

sor irányelv szabályozza azon követelmények tárgykörét, amelyeknek a két- vagy háromkerekű gépjárművek alkatrészeinek és jellemzőinek eleget kell tenniük. Egy keretirányelvet[7] és számos technikai jellegű irányelvet[8] fogadtak el e területen.

30. Ahogyan az a 92/61 irányelv nyolcadik preambulumbekezdéséből kitűnik, mivel a járművek különböző alkatrészeire és jellemzőire vonatkozó harmonizált műszaki előírásokat külön irányelvekben gyűjtötték össze, ezen előírások tiszteletben tartásának ellenőrzése, valamint az egyes tagállamok által a más tagállamokban végzett vizsgálat elismerése szükségessé tette egy közösségi típusjóváhagyási eljárás bevezetését az egyes járműtípusokra nézve.

31. A 2002/24 irányelv célja a típusjóváhagyási eljárás harmonizálása a hatálya alá tartozó, különféle két- vagy háromkerekű gépjárművek típusa szerint. Az irányelv a külön irányelvekben említett műszaki követelményeknek megfelelő alkatrészekre és önálló műszaki egységekre is alkalmazandó. A 2002/24 irányelv I. melléklete a járművekre vonatkozó típusjóváhagyási követelmények kimerítő felsorolását tartalmazza. Az I. melléklet 19. pontja a segédmotoros kerékpárokon és motorkerékpárokon végzett illetéktelen beavatkozás elleni intézkedésekre vonatkozóan utal a 97/24/EK irányelvre.

32. A 2002/24 irányelv hatálya alá tartozó járművek típusjóváhagyási eljárása a belső piac megfelelő működését szolgálja az adott járműtípus elismerésére, valamint a jármű alkatrészeinek és jellemzőinek jóváhagyására vonatkozó egységes kötelező előírások bevezetése révén.[9]

33. A fent említett eljárás lehetővé teszi, hogy mindegyik tagállam megállapíthassa, hogy minden egyes járműtípus átesett a külön irányelvekben előírt ellenőrzéseken, típusbizonyítványuk pedig kiadásra került. Lehetővé teszi továbbá, hogy a gyártók a jóváhagyott típusnak megfelelő összes járműre vonatkozóan elkészíthessék a megfelelőségi igazolást. Az ilyen igazolással rendelkező járművet az Unió valamennyi országában forgalomba lehet hozni, értékesíteni lehet, és nyilvántartásba lehet venni.

34. Az Európai Unióban a harmonizált típusjóváhagyási eljárás bevezetését követően az uniós polgár bármely tagállamban vásárolhat új járművet, és adott esetben azt bármely

7 – A 2002/24 irányelvvel hatályon kívül helyezett 92/61 irányelv.

8 – 1992 és 2009 között 37, a két- vagy háromkerekű járművekre és négykerekűekre vonatkozó irányelvet fogadtak el. Lásd a Bizottság „Vállalkozáspolitika és ipar” Főigazgatóságának internetes oldalát: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 – A két- vagy háromkerekű gépjárművek típusjóváhagyásáról szóló 92/61/EGK európai parlamenti és tanácsi irányelv tervezete, COM (1999) 276 végleges (HL C 307 E, 1. o.).

más tagállamban nyilvántartásba vetetheti, egyéni jóváhagyás nélkül. A tagállamokban való használat céljából kizárólag az uniós jog előírásainak megfelelő járművek, alkatrészek és önálló műszaki egységek hozhatók forgalomba és értékesíthetők első alkalommal.

35. A típusjóváhagyásnak az a következménye, hogy a tagállam nem tilthatja meg a 2002/24 irányelvnek megfelelő járművek, alkatrészek és önálló műszaki egységek forgalomba hozatalát, forgalomba helyezését vagy használatát. Következésképpen a típusjóváhagyási eljárás nem vonatkozik az említett irányelv értelmében vett egyedi járművekre.[10]

36. A már hatályon kívül helyezett 92/61 irányelv tartalmazott jelzést a szóban forgó terület tervezett harmonizációjával kapcsolatban. A 92/61 irányelv utolsó preambulumbekezdése szerint a közúti biztonságra, a környezetvédelemre és a fogyasztóvédelemre vonatkozó előírások magas szintű tervezési és gyártási követelményeket igényelnek. Mivel ezen előírások a piac egységességét hivatottak szolgálni, szükség volt a teljes harmonizációra.

37. Mivel a 2002/24 irányelv nem tartalmaz ehhez hasonló jelzést, felmerülhet a kérdés, milyen mértékű harmonizáció a célja ennek az irányelvnek.

38. E tekintetben kiemelendő, hogy a 92/61 irányelv módosítására tett javaslat kifejezetten kimondta, hogy a két- vagy háromkerekű gépjárművek közösségi jóváhagyási eljárását a teljes körű harmonizáció rendszerében dolgozták ki.[11] Márpedig a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéből kitűnik, hogy az említett javaslatot a 92/61 irányelv naprakészszé és világosabbá tétele érdekében fogadták el.[12]

39. Emellett kiemelem, hogy a javaslatot többek között bizonyos rendelkezések – különösen a nemzeti típusjóváhagyás időtartamának – tisztázása, valamint új – például a típusbizonyítványok számozására, a kifutó modellekre vonatkozó derogációra és az új technológiákra vonatkozó – rendelkezések

10 – A 2002/24 irányelv nyilvánvalóan nem határozza meg az „egyedi jármű” fogalmát. Mindazonáltal az említett irányelv célkitűzései fényében az „egyedi jármű” fogalmát a típusjóváhagyási eljárás hatálya alá tartozó járművek ellentéteként kell értelmezni, olyan különleges járműveket értve ez alatt, amelyek jellemzői nem teszik lehetővé azok beillesztését az irányelvben előírt jóváhagyási rendszerbe.

11 – COM (1999) 276 végleges.

12 – A Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a két- vagy háromkerekű gépjárművek típusjóváhagyásáról szóló 92/61/EGK tanácsi irányelv módosítására vonatkozó európai parlamenti és tanácsi irányelvtervezetről (HL C 368., 1999.12.20., 1. o.).

beillesztése érdekében, annak mintájára, ami más gépjárművek esetében már létezik.[13]

40. Következésképpen úgy kell tekinteni, hogy a 2002/24 irányelv a hatálya alá tartozó gépjárművek tekintetében a teljes körű harmonizációra törekszik. Ezzel szemben egyértelmű, hogy az irányelvnek nem célja az összes két- vagy háromkerekű gépjárműre vonatkozó jogi szabályozás teljes körű harmonizációja, tekintettel különösen bizonyos járműtípusoknak az irányelv hatálya alóli kizárására.[14]

41. Így amennyiben valamely jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozik, azt kizárólag ezen irányelv fényében kell vizsgálni. Ugyanis amint valamely kérdést az Unió szintjén harmonizálnak, az arra vonatkozó nemzeti intézkedéseket az adott harmonizációs intézkedés rendelkezéseire tekintettel kell értékelni, nem pedig a Szerződés rendelkezéseire tekintettel.[15]

42. Ezzel szemben, ami a 2002/24 hatálya alól kifejezetten kizárt járműveket illeti, amilyenek a versenyzésre vagy nem közúti közlekedésre szánt járművek, véleményem szerint a tagállamok széles mozgástérrel rendelkeznek az adott terület szabályozását illetően.

2. A 2002/24 irányelv hatálya

43. A 2002/24 irányelv 1. cikke értelmében az irányelv minden, közúti közlekedésre szánt, két- vagy háromkerekű gépjárműre vonatkozik, függetlenül attól, hogy ikerkerekes kivitelű, vagy sem, továbbá az ilyen járművek alkatrészeire és önálló műszaki egységeire.

44. Ki vannak zárva a 2002/24 irányelv hatálya alól az 1. cikk (1) bekezdésének a)–h) pontjában felsorolt járművek, melyek között szerepelnek a közúton vagy terepen való

13 – Lásd a 2002/24 irányelv (4) preambulumbekezdését.

14 – Lásd a 2002/24 irányelv 15. cikkének (4) bekezdését, amelyből kitűnik, hogy a szóban forgó járművek használatának feltételei nincsenek harmonizálva.

15 – Lásd a 227/82. sz. Van Bennekom-ügyben 1983. november 30-án hozott ítélet (EBHT 1983., 3883. o.) 35. pontját; a C-150/88. sz. Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 ügyben 1989. november 23-án hozott ítélet (EBHT 1989., 3891. o.) 28. pontját; a C-37/92. sz., Vanacker és Lesage ügyben 1993. október 12-én hozott ítélet (EBHT 1993., I-4947. o.) 9. pontját; a C-324/99. sz. DaimlerChrysler-ügyben 2001. december 13-án hozott ítélet (EBHT 2001., I-9897. o.) 32. pontját; a C-211/03., C-299/03. és C-316/03–C-318/03. sz., HLH Warenvertrieb és Orthica egyesített ügyekben 2005. június 9-én hozott ítélet (EBHT 2005., I-5141. o.) 58–59. pontját, valamint a C-257/06. sz. Roby Profumi ügyben 2008. január 24-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-189. o.) 14. pontját.

versenyzésre szánt járművek. Ugyanígy, a 2002/24 irányelv 1. cikkében szereplő általános meghatározás *a contrario* kizárja az említett irányelv hatálya alól a nem közúti közlekedésre szánt járműveket.

45. A 2002/24 irányelv hatálya alá nem tartozó járművek alkatrészeit és önálló műszaki egységeit illetően két esetet kell megkülönböztetni.

46. Egyrészt a 2002/24 irányelv nem alkalmazandó az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó járművek alkatrészeire. Másrészt, ha az irányelv hatálya alá nem tartozó jármű alkatrészét arra szánják, hogy az irányelv hatálya alá tartozó járműbe szereljék be, az ilyen alkatrész vagy önálló műszaki egység a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozik.

47. Felmerül tehát a „szánják" kifejezés értelmezésének kérdése, vagyis az a kérdés, hogy az irányelv alkalmazhatósága függhet a szóban forgó alkatrész felhasználásától.

48. E tekintetben véleményem szerint azt, hogy valamely járművet vagy annak alkatrészét mire „szánják", e dolog gyári rendeltetése szerint kell értelmezni. Ez utóbbi kifejezés alatt azt értem, hogy a gyártó által a jármű műszaki tervezése során elképzelt felhasználást veszem alapul, amely meghatározza például azokat a műszaki szabályokat, amelyeknek a járműnek meg kell felelnie. A rendeltetést tehát a tervező vagy a gyártó határozza meg a tervezés vagy a gyártás folyamata során.[16]

49. Ezzel ellentétes értelmezés ahhoz a paradox helyzethez vezetne, hogy a szabályozásnak figyelembe kellene vennie minden lehetséges és elképzelhető módot, ahogyan a felhasználó a jármű alkatrészét használhatja, még azokra az alkatrészekre nézve is, amelyeket a gyártó nem a járművekben való felhasználásra szánt, de amelyek jellemzői lehetővé teszik az ilyen helyettesítést.[17]

50. Következésképpen a 2002/24 irányelv alkalmazhatósága nem függhet olyan szubjektív tényezőtől, mint amilyen egyrészt az alkatrész egy vagy több lehetséges felhasználási módja, másrészt az alkatrész arra való műszaki alkalmassága, hogy más járműbe építsék be, mint amely alkatrészének eredetileg szánták.

16 – A műszaki harmonizáció rendszere értelmében a gyártók akkor kaphatják meg a közösségi típusjóváhagyást valamely tagállamban, ha a jármű eleget tesz a harmonizált műszaki követelményeknek. Ezt követően azt a gyártók az Európai Unió teljes területén forgalomba hozhatják, anélkül hogy próbákat kellene végezniük vagy további vizsgálatokat kellene tűrniük. A nyilvántartásba vételt az európai megfelelőségi igazolás egyszerű bemutatása alapján végzik el. Lásd: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 – Mint például az olyan kétütemű motorok alkatrészei, amelyek felhasználhatók olyan kisgépeken, mint a kerti gépek vagy hajók.

51. Végezetül az egyedi járművek kizárása a 2002/24 irányelv hatálya alól számomra rendkívül fontosnak tűnik a jelen ügy szempontjából.

52. E tekintetben kiemelem, hogy a „nem segédmotoros kerékpár" kifejezés a jelen indítványban egyrészt olyan segédmotoros kerékpárt takar, amely korábban megfelelt a 2002/24 irányelvnek, azonban olyan beavatkozást végeztek rajta – mint amilyen a tuningolás –, amelynek következtében már nem felel meg az említett irányelvben szereplő követelményeknek, másrészt olyan két- vagy háromkerekű járművet, amely ránézésre segédmotoros kerékpár, azonban eredetileg sem felel meg a segédmotoros kerékpár 2002/24 irányelvben szereplő meghatározásának.

53. Az említett irányelv 1. cikke (1) bekezdésének vége úgy fogalmaz, hogy a tuningolt segédmotoros kerékpárt úgy lehet tekinteni, mint amelyre nem vonatkoznak a 2002/24 irányelvnek a típusjóváhagyásra és a szabad mozgásra vonatkozó rendelkezései, mivel egyrészt az „nem segédmotoros kerékpárnak" minősül, másrészt pedig egyedi járműről van szó.

54. Mindazonáltal a 2002/24 irányelv 1. cikke (1) bekezdésének utolsó mondata szerint azok a tagállamok, amelyek kiadnak ilyen jóváhagyásokat, elfogadják az alkatrészeknek és önálló műszaki egységeknek az ezen irányelv alapján kiadott típusjóváhagyását a vonatkozó nemzeti követelmények alapján kiadott helyett.

C – A járműveken végzett beavatkozással szembeni intézkedésekre vonatkozó szabályozás

1. Előzetes észrevételek

55. A 97/24/EK irányelv hatálybalépése lehetővé tette a típusjóváhagyási eljárás teljes körű alkalmazását. Ezen irányelv tehát egyike a 2002/24 irányelvvel létrehozott típusjóváhagyási eljárás céljára elfogadott külön irányelveknek.[18]

56. E tekintetben fontos hangsúlyozni, hogy a 2002/24 és a 97/24 irányelvek hatálya között átfedés van, de azok nem azonosak.

57. A 97/24 irányelv 1. cikke ugyanis kimondja, hogy ezen irányelv a 92/61/EGK irányelv 1. cikkében meghatározott valamennyi típusú járműhöz való, az említett cikkben felsorolt

18 – A 97/24 irányelv elfogadására a 92/61 irányelv alkalmazásának lehetővé tétele céljából került sor. Lásd a 2002/24 irányelv (3) preambulumbekezdését.

összes alkatrészre vonatkozik. Márpedig a 92/61 irányelv 1. cikkét a 2002/24 irányelv szinte szó szerint átvette, csupán egy újabb kivételt adott hozzá, az egyedi járművek jóváhagyását.[19]

2. A beavatkozással szembeni intézkedések a másodlagos jogban

58. A járműveken végzett beavatkozással szembeni intézkedések kérdésköre a motorkerékpárokra és segédmotoros kerékpárokra vonatkozó szabályozás szerves részét képezi.

59. A 97/24 irányelv indokolásából kitűnik, hogy a használóik által a motorkerékpárok és a segédmotoros kerékpárok teljesítményének növelését célzó beavatkozások lehetőségének lehető legkisebb mértékűre csökkentése érdekében javasolt intézkedések a minden tagállamban egyre inkább érzékelhető igénynek felelnek meg, mivel e jelenség fokozódó terjedése veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát. Ami a segédmotoros kerékpárokat illeti, véget kellene vetni e járművek fiatal használók általi olyan mértékű tuningolásának, amely következtében azok teljesítménye – bizonyos esetekben – aránytalanná válik különösen e járművek fékrendszeréhez, futóművéhez, világító- és jelzőberendezéséhez képest.

60. Emellett a 97/24 irányelv (11) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a biztonsági vagy környezeti követelmények megszorításokat tesznek szükségessé a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok bizonyos fajtáin végzett beavatkozásokat illetően, pontosítva, hogy azért, hogy ne gátolják a tulajdonos által végzett szervizelést és karbantartást, az ilyen megszorításokat szigorúan csak olyan beavatkozásokra kell korlátozni, amelyek jelentős mértékben megváltoztatják a jármű teljesítményét, szennyezőanyag- és zajkibocsátását.

61. A 2002/24 irányelv 1. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében a segédmotoros kerékpárok olyan két- vagy háromkerekű járművek, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 45 km/h. Ezeket meghatározott hengerűrtartalom és teljesítmény jellemzi, amelyek a kerekek számától függően változnak.

62. A segédmotoros kerékpár tuningolása a teljesítmény növelését jelenti, különösen a motor teljesítményének növelését. Márpedig a segédmotoros kerékpár fékrendszere és úttartása nem alkalmas erre, ami növelheti a balesetek kockázatát.

63. A két- vagy háromkerekű járműveken végzett beavatkozással szembeni

19 – Lásd: COM (1999) 276 végleges.

intézkedések kérdésköréről szóló jelentések bizonyítják, hogy társadalmi és pszichológiai tényezők által meghatározott kérdésről van szó, amely kapcsolódik a közúti közlekedés biztonságához és a környezetvédelemhez.[20]

64. A 97/24 irányelv a 7. fejezetében szabályozza a két- vagy háromkerekű segédmotoros kerékpárokon végzett beavatkozással szembeni intézkedéseket. Az említett fejezet általános rendelkezései elsősorban a típusjóváhagyással rendelkező járművek nem azonos alkatrészeinek felcserélhetőségével foglalkozik.[21]

65. Fontos kiemelni, hogy a 97/24 irányelv 7. fejezete mindenképpen kizárja annak lehetőségét, hogy az adott kategóriára meghatározott maximális tervezett sebességet vagy a maximális hasznos motorteljesítményt túllépjék. Ez megerősíti, hogy a 2002/24 irányelvre vonatkozóan fent javasolt gyári rendeltetés szerinti megközelítés e tekintetben is alkalmazandó.

66. Emellett ugyanezen 7. fejezetből kitűnik, hogy a 97/24 irányelvben szereplő különleges előírások akkor kötelezőek, ha azok önállóan vagy együttesen szükségesek a járművek sebességének vagy teljesítményének növelését eredményező beavatkozás megakadályozásához.

67. A 2002/24 irányelvnek a járművek típusjóváhagyási követelményeinek jegyzékét tartalmazó I. melléklete értelmében az illetéktelen beavatkozás elleni intézkedések azon adatok között szerepelnek, amelyek közösségi szabályozással való összhangját ellenőrizni kell. A 2002/24 irányelv II. melléklete értelmében a típusjóváhagyás tárgyát képező jármű már jóváhagyott rendszerére, alkatrészére vagy önálló műszaki egységére vonatkozóan bizonyos adatokkal kell szolgálni, köztük a szóban forgó járműveken alkalmazott, illetéktelen beavatkozás elleni intézkedésekre vonatkozó adatokkal.

68. Tagállami szinten a segédmotoros kerékpárokon végzett illetéktelen beavatkozás elleni küzdelem céljára szolgáló szabályozás a közúti közlekedés biztonságát biztosítani hivatott intézkedések között szerepel, és az Unió számos tagállamában létezik.[22] Ugyanis azon számos veszély és ártalom miatt ellenőrzik a tuninongolást vagy küzdenek ellene, amelyeket az okoz mind a saját életét az adott

20 – A Bizottság által megrendelt „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles", szerződés száma: FIF 20020691, 2003. december 18-i végleges jelentés, 31. o.

21 – Lásd a 97/24 irányelv melléklete 7. fejezetének 2.1.1. pontját.

22 – Például a Francia Köztársaságot illetően lásd a közúti közlekedési szabályzat L. 321-1. cikkét. A francia jog közlekedésbiztonsági engedélyt ír elő, hogy felkészítse a segédmotoros kerékpárral közlekedő fiatalokat a közúti közlekedés alapvető szabályaira. Lásd: Colin, F., „Le brevet de sécurité routière", *Droit Administratif* 2006, 8. szám. Finnországban a tuningolt segédmotoros kerékpárral való közlekedés szabálysértésnek minősül (lásd: Ajoneuvolaki, 96. cikk, I.5. bekezdés). Ráadásul a tulajdonosnak magasabb összegű járműadót és kötelező biztosítást kell fizetnie, mint ha kisebb teljesítményű, nyilvántartásba vétel nélkül forgalomba helyezett motorkerékpárról volna szó.

sebességgel való közlekedésre nem alkalmas járművel közlekedve veszélyeztető személynek, mind a közúti közlekedés többi résztvevője számára.

D – *A járművön végzett illetéktelen beavatkozás jogi következményei*

69. Az illetéktelen beavatkozás, hatását tekintve, a segédmotoros kerékpár „nem segédmotoros kerékpárrá", vagyis olyan járművé alakulását eredményezheti, amely nem felel meg a segédmotoros kerékpár 2002/24 irányelvben szereplő meghatározásának. Az illetéktelen beavatkozás az egyébként közúti közlekedésre szánt segédmotoros kerékpár közúton vagy terepen való versenyzésre használatos járművé alakulását eredményezheti.

70. A 2002/24 irányelv rendszerében az irányelv 3. cikkének megfelelően a gyártó a típusjóváhagyás megadása iránti kérelmet valamely tagállam jóváhagyó hatóságához nyújtja be annak érdekében, hogy a járművek a belső piacon szabadon mozoghassanak. Az említett cikk előírja, hogy a jármű, rendszer, önálló műszaki egység vagy alkatrész adott típusára vonatkozó kérelmeket csak egyetlen tagállamban lehet benyújtani. A 2002/24 irányelv 9. cikkének (1) bekezdése szerint a gyártó felelős azért, hogy az egyes járművek, illetve rendszerek, önálló műszaki egységek vagy alkatrészek gyártása a jóváhagyott típussal megegyezően történjen.[23]

71. A jármű tehát csupán a 2002/24 irányelv 1. cikkében előírt feltételeknek való megfelelés tényénél fogva nem tartozik az említett irányelv hatálya alá.[24] A 2002/24 irányelv ugyanis járműtípusonkénti jóváhagyási és kölcsönös elismerési rendszert vezet be a 2002/24 irányelv és külön irányelvek előírásainak szerint gyártott járművek és alkatrészeik megfelelőségét illetően. A teljes harmonizáció révén létrehozott szabad mozgás csak azokra a járművekre alkalmazandó, amelyeknek a tervező vagy a gyártó által meghatározott „gyári rendeltetése" az, hogy megfeleljen az uniós jog követelményeinek.

72. Következésképpen, amikor a tuningolt segédmotoros kerékpár nem felel meg a 2002/24 irányelv egyetlen meghatározásának sem, „nem segédmotoros kerékpárnak"

23 – A 2002/24 irányelv 8. cikke szerint minden járművön, amelyet valamely jóváhagyott típusnak megfelelően gyártottak, fel kell tüntetni az V. melléklet A. részében a típus-jóváhagyási számra vonatkozóan az 1., 3. és 4. szakaszban foglaltaknak megfelelően képzett típus-jóváhagyási jelet, és amennyiben a vonatkozó külön irányelv úgy rendelkezik, valamennyi, a jóváhagyott típusnak megfelelően gyártott önálló műszaki egységen vagy alkatrészen fel kell tüntetni egy, az V. melléklet B. részében meghatározott követelményeknek megfelelő típus-jóváhagyási jelet.

24 – Így például az a jármű, amely teljes mértékben megfelel az uniós jog által előírt minden műszaki követelménynek, nem vehet részt a 2002/24 irányelv rendszerében, ha nem vetették alá az előírt típusjóváhagyási eljárásnak.

minősül, és nem vesz részt a 2002/24 irányelv által létrehozott rendszerben, annak ellenére, hogy egyébként annak tárgyi hatálya alá tartozna. Ugyanez a helyzet az ilyen jármű alkatrészeivel és önálló műszaki egységeivel, kivéve azokat, amelyeket a 2002/24 irányelvben szabályozott járművekbe való beépítésre szántak.

73. Ami a versenyzésre szánt járműveket illeti, annak elismerése mellett, hogy ezek nem tartoznak a 2002/24 irányelv hatálya alá, rá kell mutatni, hogy a gyári rendeltetésként értelmezett „szánják" kifejezés feltételezi, hogy a tervező vagy a gyártó a járművet úgy alakította ki, hogy az alkalmas legyen a versenyeken való részvételre.

74. Márpedig a segédmotoros kerékpáron tuningkészülék segítségével végzett beavatkozás egyedi átalakítás, még akkor is, ha a tuningolt jármű valójában részt vehetne versenyeken. Következésképpen egyrészt az ilyen jármű nem tekinthető „versenyzésre szánt" járműnek, mivel annak rendeletetését a gyártó másként határozta meg. A tuningolás előtt ugyanis a járművet nem szánták versenyzésre. Másrészt, a tuningolás következtében a jármű egyedivé válik, amely nem tartozhat a típusjóváhagyás hatálya alá.

75. Abban az esetben, ha gyártói szempontból a tuningkészüléket nem kettős használatra szánják,[25] ebből arra következtetek, hogy a segédmotoros kerékpárok tuningolására szolgáló készülék vagy a versenyzésre szánt segédmotoros kerékpár teljesítményének növelésére szolgál vagy a segédmotoros kerékpárok „nem segédmotoros kerékpárrá" való átalakítására. Mindkét esetben olyan készülékről van tehát szó, amely a 2002/24 irányelvben létrehozott típusjóváhagyási és kölcsönös elismerési rendszeren kívül esik, mivel e tuningkészülékek nem arra szolgálnak, hogy azokat a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozó járművekbe szereljék be.

76. Végezetül, mivel a 2002/24 irányelv főszabály szerint nem alkalmazandó az egyedi járművekre, ebből az következik, hogy a segédmotoros kerékpárokon végzett beavatkozásra szolgáló tuningkészülék nem tartozhat a 2002/24 irányelv hatálya alá, és nem vesz részt a kölcsönös elismerés irányelv által létrehozott rendszerében.

25 – Amennyiben ugyanazt a tuningkészüléket szánják segédmotoros kerékpárokhoz és például kismotorokhoz, az természetesen a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozik. Mindazonáltal úgy tűnik, hogy a 97/24 irányelv melléklete 7. fejezetének rendelkezései az ilyen esetek elkerülésére szolgálnak.

V – A 2002/24 irányelv hatályának kiterjesztéséről

77. Kérdésével a nemzeti bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy valamely tagállam kiterjesztheti-e a 2002/24 irányelv hatályát, különösen az említett irányelv 1. cikke (1) bekezdésének d) pontjában szereplő, vagyis közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre. Ezáltal a közúti közlekedésre vonatkozó 2002/24 irányelv hatályát az említett járművek vonatkozásában kiterjesztenék a terepen való közlekedésre.

78. Bevallom, a kérdés terjedelme nem világos számomra. Vonatkozhat a 2002/24 irányelv értelmében vett „segédmotoros kerékpár" kifejezés meghatározásának alkalmazására és az ebből fakadó, a versenyzésre szánt járművekre vonatkozó műszaki követelményekre. A kérdést úgy is lehet értelmezni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy valamely tagállam egyoldalúan kiterjesztheti-e a 2002/24 irányelvvel létrehozott típusjóváhagyás és a kölcsönös elismerés rendszerét az annak hatálya alá nem tartozó járművekre.

79. A Bizottság szerint a 2002/24 irányelv, közelebbről annak 1. cikke (1) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi a tagállam számára az irányelv hatályának kiterjesztését a közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre.

80. Az Egyesült Királyság Kormányának véleménye szerint a tagállamok előírhatják az 1. cikk (1) bekezdésének a)–h) pontjában felsorolt járművekre vonatkozó műszaki követelményeket, amennyiben e követelmények megfelelnek a közösségi jognak, ideértve az EK 28. cikket és az áruk szabad mozgását védő más rendelkezéseket, mint amilyen a 764/2008 rendelet[26] és a 98/34/EK irányelv.[27]

81. Valamely irányelv jogi hatásainak korlátozása ugyanis kivétel vagy derogáció formájában történhet. Ilyenkor az irányelvben megfogalmazott szabályt nem alkalmazzák az adott esetre, noha az az említett szabály hatálya alá tartozik.

82. A jelen esetben, az Egyesült Királyság Kormányához hasonlóan úgy vélem, hogy a 2002/24 irányelv 1. cikke (1) bekezdésének d) pontja nem képez kivételt az említett irányelv által támasztott követelmények alól.

26 – Az egyes nemzeti műszaki szabályoknak a valamely másik tagállamban jogszerűen forgalmazott termékekre történő alkalmazására vonatkozó eljárások megállapításáról és a 3052/95/EK határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. július 9-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 218., 21.o.)

27 – A műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 1998. június 22-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 204., 37. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 20. kötet, 337. o.).

83. E cikk ugyanis nem írja elő, hogy a tagállamok kötelesek mentesíteni a közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járműveket az irányelvben szereplő követelmények alól. Az irányelv hatálya alóli kizárás a tagállamok hatáskörében hagyja a kérdéses területen való jogalkotást, természetesen a Szerződés rendelkezéseivel összhangban.

84. A 2002/24 irányelv célja a külön irányelvekben megfogalmazott követelményeknek megfelelően gyártott két- vagy háromkerekű gépjárművekre, azok alkatrészeire és önálló műszaki egységeire vonatkozó típusjóváhagyási eljárás létrehozása. Ezen eljárás jogi következménye e termékek szabad mozgása, amely a teljes körűen harmonizált műszaki követelmények kölcsönös elismerésének kötelezettségén alapszik. Ahogyan az a 2002/24 irányelv 15. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik, kizárólag az ezen irányelvnek megfelelő járművek, alkatrészek és önálló műszaki egységek vesznek részt az általa létrehozott rendszerben.

85. Mindazonáltal megjegyzem, hogy a jelen esetben a segédmotoros kerékpárok tuningolása áll a kérdést előterjesztő bíróság előtti ügy középpontjában.

86. Ahogy azt már fentebb a segédmotoros kerékpárokon végzett beavatkozások elleni intézkedések kapcsán kifejtettem, a 2002/24 irányelv rendelkezéseit a 97/24 irányelv mellékletének 7. fejezetével együttesen kell értelmezni.

87. Következésképpen, ha a járművek és az alkatrészek a 2002/24 irányelv hatálya alá tartoznak, a 97/24 irányelvben előírt, a beavatkozások elleni intézkedések alkalmazandók. Márpedig főszabály szerint nem ez a helyzet a versenyzésre szánt gépjárművek esetében.

88. E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a 2002/24 irányelv hatályának kiterjesztése a típusjóváhagyási eljárás hatályának kiterjesztését foglalja magában. A járműveken végzett illetéktelen beavatkozás elleni intézkedések kiterjesztésének kérdése, amely láthatóan a kérdést előterjesztő bíróság kételyeinek középpontjában áll, ettől különálló kérdéskört alkot.

89. Mindazonáltal, mivel a típusjóváhagyási eljárás közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművekre való kiterjesztéséről van szó, úgy vélem, hogy a tagállam jogosult az ilyen fellépésre, feltéve, hogy tiszteletben tartja a 2002/24 irányelv célkitűzéseit.

90. Ahogyan az a 2002/24 irányelv 2. cikkének 7. pontjából kitűnik, a típusjóváhagyás azon eljárás, amelynek révén egy tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer,

önálló műszaki egység vagy alkatrész adott típusa teljesíti az ezen irányelvben vagy a külön irányelvekben meghatározott műszaki követelményeket, valamint az I. mellékletben meghatározott teljes körű listában előírtak alapján a gyártó által megadott adatok megfelelősége ellenőrzésének eleget tesz.[28]

91. Másfelől ugyanezen irányelv 6. cikkéből kitűnik, hogy az egyes tagállamok illetékes hatóságai megküldik a többi tagállam illetékes hatóságainak a típusbizonyítvány egy másolati példányát a hozzá tartozó mellékletekkel együtt, valamennyi olyan járműtípusra vonatkozóan, amelyek típusjóváhagyását megadták, vagy megtagadták. Ráadásul az említett irányelv 4. cikkének (6) bekezdésével összhangban, ha valamelyik tagállam a jármű, rendszer, önálló műszaki egység vagy alkatrész által a közutak biztonságára jelentett komoly kockázat miatt megtagadja a típusjóváhagyás megadását, erről tájékoztatja a többi tagállamot és a Bizottságot.

92. Tekintettel arra, hogy ezen eljárás alkalmazása a 2002/24 irányelv hatálya alá nem tartozó járművekre zavart és jogbizonytalanságot okozhat, véleményem szerint az érintett tagállamnak a típusbizonyítvánnyal kapcsolatban egyértelműen jeleznie kell, hogy nem az említett irányelvben szereplő jóváhagyásról van szó, és hogy a típusbizonyítvány nem váltja ki a 2002/24 irányelvben előírt joghatásokat. E tekintetben emlékeztetni szeretnék arra, hogy az említett irányelv 15. cikkének (3) bekezdése előírja a tagállamok számára minden olyan zavar elkerülését, amely az e cikkben szereplő egyedi mentességekből adódhat. Ugyanennek az elvnek kell érvényesülnie a típusjóváhagyás hatályának kiterjesztésére.

93. Amikor ugyanis a tagállamok által hozott intézkedések a 2002/24 irányelv hatálya alá tartoznak, a tagállam kölcsönös függőségi viszonyrendszerben találja magát, amely egyrészt a hatáskörrel rendelkező tagállami hatóságok bizalmán és együttműködésén, másrészt a külön irányelvekben meghatározott műszaki jellemzőkön nyugszik.[29]

28 – A 2002/24 irányelv 4. cikke értelmében a tagállam kiadja a típusjóváhagyást a járművek, rendszerek, önálló műszaki egységek vagy alkatrészek valamennyi típusára, ha ezek a következő feltételeknek megfelelnek. Egyrészt a járműtípus teljesíti a külön irányelvekben foglalt követelményeket, és megfelel az I. mellékletben foglalt teljes körű listában előírt, gyártó által megadott adatoknak. Másrészt a rendszer (fékrendszer, a kibocsátáscsökkentő berendezés stb.), az önálló műszaki egység (mint például a kipufogórendszerbe beszerelt hangtompító) vagy az alkatrész (mint például egy lámpa) teljesíti az arra vonatkozó külön irányelvben foglalt műszaki követelményeket, és megfelel az I. mellékletben foglalt teljes körű listában előírt, gyártó által megadott adatoknak.

29 – Lásd e tekintetben a tagállamok gépekre vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1998. június 22-i 98/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (HL L 207., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 20. kötet, 349. o.) vonatkozóan a C-470/03. sz. AGM-COS.MET ügyben 2007. április 17-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-2749. o.) 61–64. pontját. Emellett ami az „E” megjelölést illeti, az olyan terméket jelöl, amelyet a közúti közlekedés céljára jóváhagytak. E jelölést egy szám követi, amely a terméket jóváhagyó tagállamot jelöli. A jóváhagyás általában a szóban forgó termékre vonatkozó különös európai normához kapcsolódik.

94. Így az, hogy valamely tagállam a 2002/24 irányelv hatálya alá nem tartozó járműre alkalmazza a típusjóváhagyási eljárást, számomra csak azzal a feltétellel tűnik jogilag elfogadhatónak, hogy a tagállam tiszteletben tartja az átláthatóság elvét, amelynek tiszteletben tartása a típusjóváhagyási eljárásnak és a jogbiztonság általános elvének egyaránt sajátja. A tagállam tehát csak akkor alkalmazhatja az említett irányelvet az annak hatálya alá nem tartozó helyzetekre, ha nem kelti azt a látszatot, hogy a szóban forgó nemzeti norma joghatásai uniós szintre is kiterjednek.

95. Végezetül semmi sem tiltja, hogy a tagállam a 2002/24 irányelv szabályaiból merítsen az ezen irányelv hatálya alól kizárt járművek és alkatrészek helyzetének szabályozása céljából.

VI – A nemzeti jog tartalmának elemzése az uniós jogra tekintettel

96. A műszaki követelményekről szóló törvény céljára tekintettel a Bíróság a következő kérdést intézte a belga kormányhoz és a Bizottsághoz:

„Az 1985. július 21-i törvény 1. cikkének (5) bekezdése átülteti-e, és milyen mértékben ülteti át a 97/24 irányelv mellékletének »illetéktelen beavatkozások elleni intézkedések kétkerekű mopedek és motorkerékpárok esetében« című 7. fejezetét, az alapügyben szereplő tényállás időpontjában hatályos változatában?”

97. Válaszában a belga kormány rámutatott, hogy a 97/24 irányelv mellékletének 7. fejezetét az 1998. november 8-i királyi rendeletbe illesztették be.[30] A műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikkének (5) melléklete azonban korábban, pontosabban 1995. július 1-jén lépett hatályba. Mindazonáltal, mivel a műszaki követelményekről szóló törvény hatálya jóval szélesebb, az 1. cikk (5) bekezdése hatályban maradt.

98. A Bizottság szerint a műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikkének (5) bekezdése nem tekinthető a 97/24 irányelv átültetésének.

30 – A két- vagy háromkerekű járművek, azok tartozékai és önálló műszaki egységei, valamint biztonsági berendezései jóváhagyására vonatkozó európai közösségi irányelvek végrehajtására vonatkozó 1996. augusztus 4-i királyi rendeletet módosító rendelet.

99. Ami a 2002/24 irányelv és az alapügyben szereplő, szóban forgó szabályozás közötti viszonyt illeti, a belga kormány a 2002/24 irányelv 15. cikkére hivatkozva azzal érvel, a műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikkének (5) bekezdésében kimondott tilalom célja a felhasználók magasabb szintű védelmének biztosítása. A belga kormány azt javasolja a Bíróságnak, hogy állapítsa meg: a műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikkének (5) bekezdése összhangban áll a 2002/24 irányelvvel.

100. A belga kormány szerint azok a járművek, amelyeket a gyártást követően az eladó, a vevő vagy a felhasználó szerel fel a motor teljesítményét és/vagy sebességet növelő berendezéssel, gyakran nem (vagy már nem) alkalmasak az ilyen jellegű beavatkozásra, ezért veszélyt jelenthetnek a felhasználókra nézve.

101. E tekintetben elsősorban megjegyzem, hogy a műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikkének (5) bekezdése tiltja mindenfajta, a segédmotoros kerékpárok teljesítményének és/vagy sebességének növelésére alkalmas készülékek gyártását, behozatalát, birtoklását és értékesítését, akárcsak az ilyen készülékek beszereléséhez való segítségnyújtást vagy tanácsadást.

102. Úgy tűnik, hogy a műszaki követelményekről szóló törvény 1. cikke (5) bekezdésének célja a segédmotoros kerékpárok jellege megváltoztatásának megtiltása, az e célt szolgáló alkatrészek kereskedelmének és használatának tilalma révén.[31] E tekintetben az említett jogi szabályozás célja egybeesik a 2002/24 irányelv hatályával.

103. A 2002/24 irányelv értelmében ugyanis csupán az a jármű minősül segédmotoros kerékpárnak, amely megfelel az említett irányelv 1. cikkének (2) bekezdésében előírt feltételeknek.

104. A 2002/24 irányelvhez hasonlóan, amely szerintem a gyári rendeletetést veszi alapul annak meghatározásakor, hogy az adott járművet, alkatrészt vagy önálló műszaki egységet mire „szánják", a belga jogi szabályozás ugyanezen irányba mutat azáltal, hogy tilt minden olyan készüléket, amelynek „célja"[32] a segédmotoros kerékpárok teljesítményének vagy sebességének növelése.

105. Mindazonáltal azt is meg kell jegyeznem, hogy a műszaki követelményekről szóló törvény szélesebb kérdéskört érint, mint a 2002/24 irányelv. Az említett irányelv hatályának ugyanis korlátot szab az a követelmény, hogy a járművet „közúti közlekedésre szánják". Márpedig mind a kérdést előterjesztő bíróság, mind a belga kormány tájékoztatása szerint a műszaki követelményekről szóló törvény azokat a követelményeket

31 – A tuningoláshoz való segítségnyújtás vagy tanácsadás esetleges tilalmát illetően úgy tűnik számomra, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés erre nem terjed ki.

32 – Nem pedig „hatása".

szabályozza, amelyeknek minden szárazföldi közlekedésben részt vevő járműnek eleget kell tennie, amely kifejezés jóval szélesebb, mint a közúti közlekedés fogalma.

106. Másodsorban a segédmotoros kerékpárokon végzett illetéktelen beavatkozás elleni küzdelmet illetően megjegyzem, hogy a belga kormány szerint a 97/24 irányelv mellékletének 7. fejezetében előírt intézkedések kétfélék. A 7. fejezet egyrészt a jóváhagyott járművek esetében a nem azonos alkatrészek felcserélhetőségére vonatkozó általános előírásokat tartalmaz (2.1–2.4 pont), másrészt különös szabályokat tartalmaz a gyártók részére, amelyek egy sor, a gyártásra vonatkozó előírás révén e járművek legnagyobb sebességének megváltoztatását hivatottak megakadályozni (3.1–3.10 pont).

107. Márpedig a 97/24 irányelv nem tartalmaz intézkedéseket a motor teljesítményének vagy a sebességnek a növelését célzó, és nem az eredeti gyártótól származó alkatrészek beszerelését illetően, eltérően attól a célkitűzéstől, amelyet a műszaki követelményekről szóló törvény látszik követni. Másfelől a belga kormány szerint a 97/24 irányelv részben megismétli az említett törvény 1. cikkének (5) bekezdését.

108. Noha a 97/24 irányelv átültetése a műszaki követelményekről szóló törvény elfogadását követően történt meg, úgy vélem, hogy e törvény 1. cikkének (5) bekezdése eleget tesz a 97/24 irányelv mellékletének 7. fejezetében megfogalmazott célkitűzésnek, ami a segédmotoros kerékpárokon végzett beavatkozások korlátozására irányuló, a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozó intézkedéseket illeti.

109. Ebből következik, hogy mivel a műszaki követelményekről szóló törvénynek és a 97/24 irányelv melléklete 7. fejezetének hatálya egybeesik, és azok a 2002/24 irányelv hatálya alá tartozó olyan járművekre vonatkoznak mint a segédmotoros kerékpárok, a fent említett irányelvekkel nem összeegyeztethetetlen a szóban forgó szabályozás.

110. Így a segédmotoros kerékpárok teljesítményének vagy sebességének növelését „célzó” készülék forgalmazásának tilalma, amely a 97/24 irányelv mellékletének 7. fejezetében szereplő korlátozások között található – nevezetesen a jármű teljesítményének, valamint zaj- és károsanyag-kibocsátásának jelentős módosításával járó beavatkozásokra korlátozódó tilalom –, összeegyeztethető ezen irányelvvel. Hozzáteszem, hogy a szóban forgó törvény nem követeli meg, hogy a beavatkozást az Unió harmonizált műszaki követelményeinek megfelelő járművön végezzék. Éppen ellenkezőleg, a törvény tiltja az olyan beavatkozásokat, amelyek megváltoztatják a gyártó által elgondolt jármű szerkezetét. E törvény tehát összhangban áll a 2002/24 irányelv 15. cikkének (4) bekezdésében megfogalmazott követelménnyel, amely szerint a

használat tagállam által megszabott követelményei nem vonhatják maguk után a járművek módosítását.

111. Mindazonáltal, mivel a műszaki követelményekről szóló törvényben előírt tilalom jelentős mértékben a 2002/24 és a 97/24 irányelvek hatályán kívül esik, bizonyos tájékoztatást kell adni a nemzeti bíróság számára az EK 28. és az EK 30. cikkel (jelenleg EUMSZ 34. és EUMSZ 36. cikk) kapcsolatban, érintve a versenyzésre szánt járművek kérdéskörét is.

112. Ugyanis, ahogyan azt a Bizottság említi, a szóban forgó irányelvek nem végeznek teljes harmonizációt a két- vagy háromkerekű járművekkel kapcsolatban, mivel nem vonatkoznak az összes ilyen járműre, és különösen a versenyzésre szánt járművekre.

113. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EK 234. cikkben említett eljárás keretében, amely a nemzeti bíróságok és a Bíróság feladatainak világos szétválasztásán alapul, az ügy konkrét tényállásának megítélése a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik. Ugyanakkor a célból, hogy hasznos választ adhasson ez utóbbi kérdésére, a Bíróság a nemzeti bíróságokkal való együttműködés szellemében megadhat minden általa szükségesnek ítélt iránymutatást.[33]

114. Ahogyan azt már jeleztem, a Szerződés rendelkezéseinek tiszteletben tartása mellett a tagállamok széles mozgástérrel rendelkeznek a versenyzésre szánt járművek szabályozása terén, amely járműveket kifejezett kizártak a 2002/24 irányelv hatálya alól.

115. Ráadásul úgy vélem, hogy az uniós jog széles mérlegelési lehetőséget hagy a tagállamok számára annak meghatározásában, hogy engedélyezik-e, vagy sem, és adott esetben milyen feltételek mellett engedélyezik segédmotoros kerékpárok és motorkerékpárok versenyének szervezését. Egyértelmű, hogy a motoros járművek tökéletesen megszervezett versenye is komoly veszélyt jelent a résztvevők életére és egészségére nézve, különösen bármely más sporttal összehasonlítva.

116. Az Egyesült Királyság Kormánya a maga részéről azt hangsúlyozza, hogy mivel a versenyzésre vagy terepre szánt járművek nem tartoznak a 2002/24 irányelv hatálya alá, az említett irányelv nem kötelezi a tagállamokat semmiféle erre vonatkozó szabályozás megalkotására.

33 – Lásd egyebek mellett a C-433/05. sz. Sandström-ügyben 2010. április 15-én hozott ítélet (EBHT 2010., I-2885. o.) 35. pontját.

117. Az Egyesült Királyság Kormánya szerint a tagállamok a 2002/24 irányelv 1. cikke (1) pontjának a)–h) pontjában felsorolt járművekre vonatkozóan meghatározhatják a műszaki követelményeket, feltéve, hogy e követelmények megfelelnek az uniós jognak, ideértve többek között az EK 28. cikket is.

118. A jelen esetben, mindenekelőtt az iratokból kitűnik, hogy a szóban forgó tilalom különbségtétel nélkül alkalmazandó a nemzeti és a más tagállamokból importált termékekre egyaránt.

119. Másfelől nem vitatható, hogy a segédmotoros kerékpárok motorteljesítményének vagy sebességének növelésére alkalmas készülékek előállítását, behozatalát, megvételre kínálását, eladását és ingyenes átadását Belgium teljes területén, általános és abszolút módon tiltó, szóban forgó nemzeti szabályozás alkalmas az áruk szabad mozgásának akadályozására.

120. Az ilyen tilalom az EK 30. cikkben felsorolt közérdeken alapuló indokok valamelyikével vagy feltétlenül érvényesítendő követelményekkel igazolható, feltéve, hogy a szóban forgó nemzeti szabályozás alkalmas az általa elérni kívánt cél megvalósítására, és nem haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket.[34]

121. Véleményem szerint a segédmotoros kerékpárok tuningolása olyan jelenség, amelyet a másodlagos uniós jog a közlekedésbiztonsággal, a felhasználók védelmével, valamint a környezetvédelemmel összeegyeztethetetlennek tekint. A szóban forgó nemzeti szabályozásból következik, hogy a közúti közlekedésre szánt segédmotoros kerékpárok tuningolására szolgáló készülékek nem részesülhetnek a belső piacon való szabad mozgásban. Következésképpen a tagállamok korlátozhatják a versenyzésre szánt segédmotoros kerékpárok tuningolására szolgáló készülékek forgalomba hozatalát, értékesítését, forgalomba helyezését vagy használatát, ha e készülékek műszakilag felcserélhetők a közúti közlekedésre szánt segédmotoros kerékpárok tuningolására szolgáló készülékekkel.

122. Abban az esetben, ha a tuningkészülékek nem felelnek meg a felcserélhetőség feltételének, és ha a szóban forgó nemzeti szabályozás megakadályozná vagy jelentősen korlátozná az alkatrészek vagy önálló műszaki egységek felhasználóit azok rendeltetésszerű használatában – aminek megvizsgálása a nemzeti bíróság feladata –, az ilyen szabályok akadályozhatják e termékeknek a szóban forgó nemzeti piacra kerülését, ezáltal az EK 28. cikkben tiltott, behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozással azonos hatású

34 – Lásd a C-110/05. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. február 10-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-519. o.) 59. pontját.

intézkedésnek minősülhet, kivéve, ha azt az EK 30. cikk alapján vagy közérdeken alapuló, feltétlenül érvényesítendő követelménnyel igazolják.

123. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy az áruk szabad mozgása a gépjárművekre vagy azok alkatrészeire vonatkozóan nem a Szerződés rendelkezéseinek közvetlen alkalmazása révén valósult meg, hanem a műszaki szabályozás harmonizációjának hosszú folyamata során, tekintettel az ilyen termékek használói életének és egészségének védelmére, a közlekedésbiztonságra és a környezetvédelemre. Az e területre vonatkozó uniós szabályozás fejlődése azon az előfeltevésen alapul, hogy a közösségen belüli kereskedelem akadályozása az EK 30. cikk alapján igazolható.[35] Következésképpen azok a tényezők, amelyek a gépjárművek ágazatában a másodlagos uniós jog elfogadását igazolták, véleményem szerint igazolják az olyan általános tilalmat, mint amelyet a műszaki követelményekről szóló törvény vezetett be, még akkor is, ha az állítólag versenyzésre szánt segédmotoros kerékpárok tuningolásához való készülékre alkalmazandó.

VII – Végkövetkeztetések

124. A fentiekre tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a Rechtbank van Eerste Aanleg te Dendermonde által előterjesztett kérdésre az alábbi választ adja:

„1) Valamely tagállam a Szerződés rendelkezéseinek tiszteletben tartása mellett alkalmazhatja a két- vagy háromkerekű gépjárművek és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i 2002/24/EK európai

35 – Lásd a már hatályon kívül helyezett 92/61 irányelv (2) és (4) preambulumbekezdését.

parlamenti és tanácsi irányelvet vagy a hasonló tartalmú nemzeti szabályozást annak érdekében, hogy szabályozza az említett irányelv hatálya alá nem tartozó járműveket és alkatrészeiket, mind a járművek típusjóváhagyási eljárására, mind a nem közúti közlekedésre szánt járművek és a közúton vagy terepen való versenyzésre szánt járművek műszaki előírásaira vonatkozóan, feltéve, hogy tiszteletben tartja az átláthatóság elvét, amelynek tiszteletben tartása a típusjóváhagyási eljárásnak és a jogbiztonság általános elvének egyaránt sajátja.

2) Amennyiben az alapügyben szereplőhöz hasonló nemzeti szabályozás túllépi a két- vagy háromkerekű gépjárművek egyes alkatrészeiről és jellemzőiről szóló, 1997. június 17-i 97/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben előírt, a segédmotoros kerékpárokon végzett beavatkozások elleni intézkedések mértékét, az ilyen szabályozás az EK 28. és az EK 30. cikk hatálya alá tartozik. E szabályozás az említett cikkekre tekintettel igazolt korlátozásnak minősül még akkor is, ha közúton vagy terepen való versenyzésre szánt segédmotoros kerékpárok motorteljesítményének vagy sebességének növelésére alkalmas készülékekre vonatkozik."