OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO NIILA JÄÄSKINENA przedstawiona w dniu 16 września 2010 r. [1]

1. W swoim pytaniu prejudycjalnym [2] Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (sąd pierwszej instancji w Termonde, Belgia) wnosi o wykładnię art. 1 ust. 1 lit. d) dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG [3].

2. Dokładniej, Trybunał został poproszony o wypowiedzenie się w przedmiocie środków krajowych przeciwko nieuprawnionym modyfikacjom dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych. Omawiane przepisy krajowe zakazują m.in. wprowadzania do obrotu i używania sprzętu przeznaczonego do zwiększenia mocy silnika lub prędkości motorowerów. Skierowano zatem wniosek do Trybunału o zbadanie kwestii, czy i w danym przypadku w jakim zakresie sprzęt, którego celem jest zwiększenie osiągów motoroweru wykraczające poza specyfikacje techniczne przewidziane przez przepisy Unii, może korzystać ze swobodnego przepływu towarów zagwarantowanego przez prawo Unii.

3. Dla celów niniejszej opinii zauważam, że definicja „motoroweru" w rozumieniu dyrektywy 2002/24 stanowi autonomiczne i jednoznaczne pojęcie prawa Unii. Według prawa wtórnego każdy pojazd przedstawiany jako motorower, lecz nie odpowiadający tej definicji stanowi zatem „nie-motorower".

I — Ramy prawne

A — *Prawo Unii*

4. Dyrektywa 2002/24/WE uchyliła dyrektywę Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych [4].

1 — Język oryginału: francuski.

2 — W zakresie w jakim spór przed sądem krajowym dotyczy stosowania ustawy krajowej przyjętej w 1985 r., odniesienia do traktatu WE przyjmują numerację, która miała zastosowania przed wejściem w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

3 — Dz.U. L 124, s. 1.

4 — Dz.U. L 225, s. 72.

5. Zgodnie z motywem 6 dyrektywy 2002/24 procedura zatwierdzania dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych ma na celu umożliwienie każdemu państwu członkowskiemu potwierdzenia, że każdy typ pojazdu został poddany kontroli przewidzianej w odrębnych dyrektywach i na tej podstawie wydano mu świadectwo homologacji.

6. Artykuł 1 dyrektywy 2002/24 ma następujące brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wszystkich dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, z kołami podwójnymi lub innymi, przeznaczonych do poruszania się po drogach oraz do części lub oddzielnych zespołów takich pojazdów.

Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do następujących pojazdów:

[…];

d) pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi;

[…];

ani do ich części lub zespołów, chyba że są one przeznaczone do stosowania w pojazdach objętych niniejszą dyrektywą.

[…]”.

7. Artykuł 4 omawianej dyrektywy przewiduje, co następuje:

„1. Państwo członkowskie dokonuje homologacji pojazdów wszystkich typów, układów, oddzielnych zespołów lub części, jeśli spełnione zostaną następujące warunki:

[…]

b) układ, oddzielny zespół lub część spełnia wymogi techniczne odpowiedniej odrębnej dyrektywy i jest według opisu producenta zgodna z danymi w przewidzianymi w liście przedstawionej w załączniku I.

[…]”.

8. Zgodnie z art. 15 tej dyrektywy, znajdującym się w rozdziale III i zatytułowanym „Warunki związane ze swobodnym przepływem, tymczasowymi porozumieniami, zwolnieniami i procedurami alternatywnymi”:

„1. Państwa członkowskie nie zabraniają wprowadzania na rynek, sprzedaży, dopuszczania do ruchu lub używania nowych pojazdów zgodnych z niniejszą dyrektywą. Jedynie pojazdy zgodne z niniejszą dyrektywą można zgłaszać do pierwszej rejestracji.

2. Państwa członkowskie nie zabraniają wprowadzania na rynek, sprzedaży lub

używania nowych oddzielnych zespołów lub nowych części zgodnych z niniejszą dyrektywą. Jedynie oddzielne zespoły lub części zgodne z niniejszą dyrektywą mogą być wprowadzane na rynek i sprzedawane po raz pierwszy do użytku w państwach członkowskich.

typu pojazdów, które mają być zarejestrowane na ich terytorium. Świadectwo takiego zatwierdzenia typu nie może nosić nagłówka »Świadectwo homologacji typu WE«;

[…]

3. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2:

a) państwa członkowskie mogą zwolnić pojazdy, układy, oddzielne zespoły i części przeznaczone:

i) do produkcji w małych seriach maksymalnie do 200 sztuk rocznie na typ pojazdu, układ, część lub oddzielny zespół;

ii) lub dla sił zbrojnych, organów wymiaru sprawiedliwości, służb obrony cywilnej i instytucji prac publicznych, z obowiązku zgodności z wymaganiami odrębnych dyrektyw.

4. Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na prawo państw członkowskich do ustanawiania – zgodnie z traktatem – wymogów, które uznają one za konieczne do zapewnienia ochrony użytkowników w okresie używania odpowiednich pojazdów, pod warunkiem że nie pociąga to za sobą wprowadzania zmian w pojazdach".

9. Część 2 załącznika II do dyrektywy 2002/24 dla poszczególnych właściwości technicznych układów, części i oddzielnych zespołów, które wchodzą w jej zakres stosowania, odsyła do poszczególnych dyrektyw, które ustalają wymogi techniczne wymagane dla skorzystania z procedury homologacji.

Pozostałe państwa członkowskie są powiadamiane o tych zwolnieniach w ciągu miesiąca od ich przyznania. W ciągu trzech miesięcy powiadomione państwa członkowskie podejmują decyzję czy przyjmują homologację

10. Zgodnie z motywem 3 dyrektywy 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie

niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych [5]:

„Sporządzenie zharmonizowanych przepisów dotyczących części oraz właściwości dwukołowych i trójkołowych pojazdów silnikowych jest niezbędne, aby umożliwić w odniesieniu do tych pojazdów wdrażanie postępowań w sprawie wydawania homologacji typu oraz homologacji typu części objętych dyrektywą Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych".

11. Rozdział 7 załącznika do dyrektywy 97/24, zatytułowany „Środki zapobiegające nieuprawnionym ingerencjom w dwukołowe motorowery i motocykle", w pkt 1 zawiera następujące definicje:

„1. Do celów niniejszego rozdziału:

1.1. »Środki zapobiegające nieuprawnionym ingerencjom w dwukołowe motorowery i motocykle« oznacza[ją] wszelkie techniczne wymagania i specyfikacje, których celem jest zapobieganie w możliwie dalekim stopniu nieuprawnionym modyfikacjom, które zwłaszcza w wyniku zwiększenia osiągów pojazdu mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne.

[…]

1.3.1. Pojazdy kategorii A – motorowery

[…]

1.4. »Nieuprawnione modyfikacje« oznacza[ją] modyfikacje, które nie są zezwolone niniejszym rozdziałem".

12. Rozdział 7 pkt 2 załącznika do dyrektywy 97/24 obejmuje między innymi przepisy ogólne dotyczące wymienności nieidentycznych części pomiędzy pojazdami posiadającymi homologację. Z pkt 2.1.1 lit. b) omawianego rozdziału 7 wynika, że konstrukcyjna prędkość maksymalna pojazdu albo maksymalna moc netto silnika dla określonej kategorii nie może być w żadnym przypadku przekroczona. W szczególności w odniesieniu do motorowerów o mniejszej mocy konstrukcyjna prędkość maksymalna, zgodnie z uwagą zamieszczoną w załączniku I do dyrektywy 92/61/EWG wynosi 25 km/godz.

13. Rozdział 7 pkt 3 załącznika do dyrektywy 97/24, odnoszący się do wymagań szczególnych dotyczących pojazdów kategorii A i B, przewiduje, co następuje:

„Wymagania niniejszego podpunktu są obowiązkowe, chyba że jedno lub kilka z tych wymagań jest niezbędne do zapobieżenia

5 — Dz.U. L 226, s. 1.

[temu], aby poprzez nieuprawnione modyfikacje zwiększana była maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdów kategorii A o więcej niż 5 km/godz […]. Konstrukcyjna prędkość maksymalna i maksymalna moc netto silnika określonej kategorii nie mogą być w żadnym przypadku przekraczane".

B — *Prawo krajowe*

14. Artykuł 1 ust. 5 ustawy z dnia 21 czerwca 1985 r. w sprawie wymogów technicznych, jakim powinny odpowiadać wszystkie pojazdy transportu lądowego, ich części jak również akcesoria bezpieczeństwa (zwanej dalej „ustawą w sprawie wymogów technicznych") [6] stanowi, że:

„Wytwarzanie, przywóz, posiadanie dla celów sprzedaży, oferta sprzedaży, sprzedaż lub nieodpłatna dystrybucja sprzętu przeznaczonego do zwiększenia mocy silnika lub prędkości motorowerów są zabronione, tak jak i oferta usług lub dostarczanie wskazówek na temat montażu tego sprzętu".

6 — *Moniteur belge* z dnia 13 sierpnia 1985 r., s. 11647.

II — Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu i pytanie prejudycjalne

15. V.W. Lahousse zarządza spółką Lavichy BVBA (łącznie zwani dalej „oskarżonymi"), której przedmiotem działalności jest: „prowadzenie sklepu z rowerami oraz warsztatu, w tym przywóz i wywóz, skup i sprzedaż, najem, konserwacja i naprawa wszelkich rowerów, motorowerów, akcesoriów i części zamiennych, zarówno nowych jak i używanych". Z postanowienia odsyłającego wynika, że oskarżeni posiadali i sprzedawali sprzęt do zwiększania osiągów, pozwalali na zwiększanie osiągów motorowerów i dostarczali ponadto wskazówki w tym zakresie.

16. W następstwie dochodzenia, przeszukania i zatrzymania dowodów oskarżenia, oskarżeni zostali uznani za winnych przez Politierechtbank te Sint-Niklaas (sąd policyjny w Saint Nicolas) naruszenia art. 1 ust. 5 ustawy w sprawie w sprawie wymogów technicznych, z tytułu wytwarzania, przywozu, posiadania dla celów sprzedaży, oferty sprzedaży, sprzedaży lub nieodpłatnej dystrybucji sprzętu przeznaczonego do zwiększenia mocy silnika lub prędkości motorowerów oraz oferowania usług w tym zakresie.

17. Oskarżeni wnieśli odwołanie od tego wyroku do sądu krajowego.

18. Sąd ten, uznając, że istnieje potencjalna sprzeczność między art. 1 ust. 5 ustawy w sprawie wymogów technicznych a dyrektywą 2002/24, postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:

„Czy wykładni dyrektywy 2002/24, a konkretnie art. 1 ust. 1 lit. d), zgodnie z którym dyrektywa nie stosuje się do pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi należy dokonywać w ten sposób, że zezwala ona państwom członkowskim na poszerzenie jej zakresu stosowania, a zatem obowiązywania w ramach wszelkiego ruchu lądowego (czyli do używania dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych również poza drogami publicznymi i na terenie prywatnym), nie przyznając odstępstwa w zakresie pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach (wyścigach) i poza nimi?".

III — Postępowanie przed Trybunałem

19. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wpłynął do sekretariatu Trybunału w dniu 22 kwietnia 2009 r.

20. Pisemne uwagi przedstawili: V.W. Lahousse, rządy belgijski i Zjednoczonego Królestwa oraz Komisja Europejska.

21. Pismem z dnia 17 maja 2010 r. sekretarz Trybunału zwrócił się do rządu belgijskiego i Komisji o udzielenie odpowiedzi na pytanie dotyczące rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24. Wyżej wymienione strony przedstawiły swoje odpowiedzi w dniu 1 czerwca 2010 r.

IV — Ocena ogólna

A — *Uwagi wstępne w przedmiocie pytania prejudycjalnego*

22. Poprzez swoje pytanie sąd krajowy zmierza do ustalenia, czy państwo członkowskie może rozszerzyć zakres stosowania dyrektywy 2002/24 w ten sposób, że będzie on dotyczył pojazdów, które są z niego wyraźnie wykluczone. Rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy 2002/24 na pojazdy przeznaczone do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi prowadziłoby do uznania ich za wchodzące w zakres zharmonizowanej procedury homologacji.

23. Jednakże sąd krajowy nie precyzuje, czy sprzęt lub pojazdy stanowiące przedmiot sprawy przed tym sądem są przeznaczone do używania w zawodach sportowych lub dla klientów zamierzających zwiększyć moc silnika lub prędkość motorowerów w celu

umożliwienia poruszania się na drodze. Jednakże wydaje mi się to kwestią jednostkową, która nie może mieć wpływu na dopuszczalność odesłania prejudycjalnego.

24. Ponadto sąd krajowy wskazuje, że zwraca się do Trybunału w celu uzyskania wyjaśnień w odniesieniu do pojęcia „transport lądowy". Pojęcie jest właściwe belgijskiej ustawie w sprawie wymogów technicznych, której wykładnia nie jest zadaniem Trybunału. Przypominam, że dyrektywa 2002/24 znajduje zastosowanie tylko do pojazdów przeznaczonych do poruszania się „po drogach" oraz do ich części i oddzielnych zespołów.

25. W konsekwencji należy zbadać, czy przepisy takie jak będące przedmiotem sprawy przed sądem krajowym wchodzą w zakres stosowania dyrektywy 2002/24, a jeśli nie, to jakich zasad prawa unijnego państwo członkowskie powinno przestrzegać.

26. Ponadto w świetle argumentacji rządu belgijskiego, zgodnie z którą art. 1 ust. 5 ustawy w sprawie wymogów technicznych został ustanowiony w celu zapewnienia lepszej ochrony użytkowników, w odpowiedzi na niebezpieczeństwa związane ze zwiększeniem prędkości lub mocy silnika danych pojazdów, należy odnieść się również do rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24 regulującego m.in. problematykę środków podjętych w celu zwalczania modyfikacji motorowerów.

27. W odniesieniu do aspektu czasowego sprawy przedłożonej Trybunałowi, z postanowienia odsyłającego wynika, że zarzucane okoliczności dotyczą okresu między dniem 1 stycznia 2002 r. a dniem 7 grudnia 2005 r. włącznie.

28. Ponieważ okres ten poprzedzał przyjęcie dyrektywy 2002/24, jest bezsporne, że dyrektywa 92/61 miała zastosowanie do okoliczności sporu przed sądem krajowym. Skoro pojęcia mające zastosowanie w ramach niniejszej sprawy co do zasady pozostały niezmienione w tych dwóch dyrektywach, uważam, że wykładnia dostarczona w odniesieniu do dyrektywy 2002/24 mutatis mutandis stosuje się do wykładni dyrektywy 92/61.

B — *W przedmiocie przepisów regulujących sektor dwu- lub trzykołowych pojazdów*

1. Cele i stopień harmonizacji dyrektywy 2002/24

29. W ramach przyjęcia środków mających na celu zapewnienie funkcjonowania rynku

wewnętrznego szereg dyrektyw reguluje problematykę wymogów, jakie powinny spełniać elementy i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych. W tym zakresie przyjęto jedną dyrektywę ramową [7] i liczne dyrektywy techniczne [8].

30. Jak bowiem wynika z motywu ósmego dyrektywy 92/61, ponieważ zharmonizowane wymogi techniczne mające zastosowanie do różnych elementów i właściwości pojazdów zostały zebrane w odrębnych dyrektywach, kontrola poszanowania tych wymogów oraz uznanie przez każde państwo członkowskie kontroli przeprowadzonej przez inne państwa członkowskie wymaga wprowadzenia wspólnotowej procedury zatwierdzania dla każdego typu pojazdu.

31. Dyrektywa 2002/24 zmierza do harmonizacji procedury homologacji w zależności od typu dwu- lub trzykołowego pojazdu mechanicznego wchodzącego w zakres jej stosowania. Ma ona także zastosowanie do części i oddzielnych zespołów produkowanych zgodnie z wymaganiami technicznymi określonymi w oddzielnych dyrektywach. Załącznik I do dyrektywy 2002/24 zawiera wyczerpującą listę wymogów mających zastosowanie do celów homologacji pojazdów. Punkt 19 załącznika I odwołuje się do dyrektywy 97/24/WE dotyczącej czynności zapobiegających nieuprawnionym modyfikacjom motorowerów i motocykli.

32. Procedura homologacji typu dla pojazdów objętych zakresem stosowania dyrektywy 2002/24 ma na celu zapewnienie dobrego funkcjonowania jednolitego rynku przez wprowadzenie jednolitych wymogów, jakich należy przestrzegać w celu uzyskania homologacji typu pojazdu oraz homologacji jego elementów i właściwości [9].

33. Wyżej wymieniona procedura umożliwia każdemu państwu członkowskiemu potwierdzenie, że każdy typ pojazdu został poddany kontroli przewidzianej w odrębnych dyrektywach i na tej podstawie wydano mu świadectwo homologacji. Umożliwia ona również producentom przygotowanie świadectwa zgodności dla wszystkich pojazdów odpowiadającym zatwierdzonemu typowi. Z chwilą przyznania świadectwa pojazd można wprowadzić na rynek, sprzedać i zarejestrować w celu używania na całym terytorium Unii.

34. W wyniku wprowadzenia zharmonizowanej homologacji typu w Unii Europejskiej obywatel może kupić nowy pojazd w którymkolwiek państwie członkowskim i w danym przypadku zarejestrować go bez

7 — Dyrektywa 92/61, uchylona przez dyrektywę 2002/24.

8 — W latach 1992–2009 przyjęto 37 dyrektyw regulujących pojazdy dwu-, trzy i czterokołowe. Zobacz stronę dyrekcji generalnej Komisji ds. przedsiębiorstw i przemysłu: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Propozycja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektywy Rady 92/61/EWG w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, COM(1999) 276 final (Dz.U. C 307E, s. 1).

indywidualnej homologacji w jakimkolwiek innym państwie członkowskim. Jedynie pojazdy, części i oddzielne zespoły zgodne z wymogami prawa Unii mogą być wprowadzane na rynek i sprzedawane po raz pierwszy do użytku w państwach członkowskich.

35. Homologacja typu skutkuje tym, że państwo członkowskie nie może zakazać wprowadzania na rynek, dopuszczania do ruchu lub używania nowych pojazdów zgodnych z dyrektywą 2002/24. W konsekwencji procedura homologacji typu nie ma zastosowania do pojedynczych pojazdów w rozumieniu omawianej dyrektywy [10].

36. Dyrektywa 92/61, w międzyczasie uchylona, zawiera wskazówkę dotyczącą charakteru harmonizacji przewidzianej w omawianej dziedzinie. Według ostatniego motywu dyrektywy 92/61 bezpieczeństwo drogowe, ochrona środowiska i ochrona konsumentów wymagały przepisów dotyczących budowy i produkcji na wysokim poziomie. Ponieważ przepisy te miały zapewnić jedność rynku, konieczne było oparcie się na całkowitej harmonizacji.

37. Ponieważ podobna wskazówka nie została powtórzona w dyrektywie 2002/24, można postawić pytanie o zakres przewidzianej przez nią harmonizacji.

38. W tym zakresie podnoszę, że propozycja zmiany dyrektywy 92/61 stwierdzała wyraźnie, iż procedura homologacji wspólnotowej dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych została stworzona w systemie pełnej harmonizacji [11]. Z opinii Komitetu Ekonomiczno-Społecznego wynika, że propozycja ta została przyjęta w celu ponownej aktualizacji i wyjaśnienia dyrektywy 92/61 [12].

39. Ponadto stwierdzam, że propozycja została m.in. uzasadniona koniecznością wyjaśnienia wymogów dotyczących w szczególności okresu ważności homologacji krajowych, jak i włączenia nowych wymogów w odniesieniu np. do nadawania numerów świadectwom homologacji, odstępstw dla pojazdów końca serii oraz nowych rozwiązań technologicznych, tak jak w przypadku przepisów

10 — Dyrektywa 2002/24 wprawdzie nie podaje definicji pojęcia „pojedynczego pojazdu", jednakże w świetle celu i treści tej dyrektywy należy interpretować pojęcie „pojedynczego pojazdu" jako przeciwne wobec pojazdów objętych procedurą homologacji typu i obejmujące pojazdy indywidualne, których właściwości nie pozwalają na ich włączenie do systemu homologacji przewidzianego przez tę dyrektywę.

11 — COM(1999) 276 final.

12 — Opinia Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotycząca „Propozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektywy Rady 92/61/EWG w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych" (Dz.U. C 368 z 20.12.1999 r., s. 1).

obowiązujących już dla innych pojazdów silnikowych [13].

40. W konsekwencji należy uznać, że dyrektywa 2002/24 nadal dąży do wyczerpującej harmonizacji w odniesieniu do pojazdów wchodzących w zakres jej stosowania. Natomiast jest zrozumiałe, że nie wprowadza ona wyczerpującej harmonizacji systemu prawnego mającego zastosowanie do wszystkich pojazdów dwu- lub trzykołowych, w szczególności uwzględniając wyłączenie niektórych typów pojazdów z zakresu jej stosowania [14].

41. Gdy bowiem pojazd, część lub oddzielny zespół wchodzą w zakres stosowania dyrektywy 2002/24, należy go zbadać wyłącznie pod kątem tej ostatniej. Jeżeli dana kwestia jest przedmiotem harmonizacji na poziomie Unii, krajowe środki w tym przedmiocie powinny być oceniane w świetle przepisów tego środka harmonizacji a nie przepisów traktatu [15].

42. Natomiast w odniesieniu do pojazdów, które są wyraźnie wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 2002/24, takie jak pojazdy przeznaczone do używania w zawodach sportowych lub pojazdy, które nie są przeznaczone do poruszania się na drogach, uważam, że państwa członkowskie dysponują szerokim polem manewru w celu przyjęcia przepisów w tej dziedzinie.

2. Zakres stosowania dyrektywy 2002/24

43. Na podstawie art. 1 dyrektywy 2002/24 stosuje się ona do wszystkich dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, z kołami podwójnymi lub innymi, przeznaczonych do poruszania się po drogach oraz do części lub oddzielnych zespołów takich pojazdów.

44. Z zakresu stosowania dyrektywy 2002/24 wyłączone są pojazdy wymienione w art. 1 ust. 1 lit. a)–h), wśród których figurują pojazdy przeznaczone do używania w zawodach

13 — Zobacz motyw 4 dyrektywy 2002/24.

14 — Zobacz art. 15 ust. 4 dyrektywy 2002/24, z którego wynika, że warunki używania omawianych pojazdów nie są zharmonizowane.

15 — Zobacz wyroki: z dnia 30 listopada 1983 r. w sprawie 227/82 van Bennekom, Rec. s. 3883, pkt 35; z dnia 23 listopada 1989 r. w sprawie C-150/88 Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711, Rec. s. 3891, pkt 28; z dnia 12 października 1993 r. w sprawie C-37/92 Vanacker i Lesage, Rec. s. I-4947, pkt 9; z dnia 13 grudnia 2001 r. w sprawie C-324/99 DaimlerChrysler, Rec. s. I-9897, pkt 32; z dnia 9 czerwca 2005 r. w sprawach połączonych C-211/03, C-299/03 i od C-316/03 do C-318/03HLH Warenvertrieb i Orthica, Zb.Orz. s. I-5141, pkt 58, 59; z dnia 24 stycznia 2008 r. w sprawie C-257/06 Roby Profumi, Zb.Orz. s. I-189, pkt 14.

sportowych na drogach i poza nimi. Podobnie, ogólna definicja art. 1 dyrektywy 2002/24 wyklucza a contrario z zakresu stosowania tej dyrektywy pojazdy, które nie są przeznaczone do poruszania się po drogach.

45. W odniesieniu do części lub oddzielnych zespołów pojazdów uważanych za niewchodzące w zakres stosowania dyrektywy 2002/24, należy rozróżnić dwa przypadki.

46. Po pierwsze, dyrektywa 2002/24 nie ma zastosowania do części pojazdów, które nie są nią objęte. Po drugie, jeżeli część pojazdu wyłączonego z zakresu stosowania dyrektywy 2002/24 jest przeznaczona do stosowania w pojazdach objętych omawianą dyrektywą, taka część lub oddzielny zespół wchodzi w zakres dyrektywy 2002/24.

47. Powstaje zatem pytanie, jak interpretować pojęcie „przeznaczenia", tj. czy możliwość stosowania dyrektywy 2002/24 może zależeć od użytku, jaki można uczynić z danej części.

48. W tym względzie uważam, że pojęcie „przeznaczenia" pojazdu lub części pojazdu należy rozszerzyć na cel przemysłowy tego towaru. Przez to ostatnie pojęcie rozumiem wykorzystanie przewidziane przez producenta jako punkt odniesienia w koncepcji technicznej pojazdu, odniesienia, które określa na przykład normy techniczne, jakie powinien spełniać pojazd. Przeznaczenie jest zatem zdefiniowane przez producenta podczas procesu produkcji [16].

49. Przeciwna wykładnia prowadziłaby do paradoksalnej sytuacji, w której przepisy powinny uwzględniać wszelki możliwy i hipotetyczny użytek, jaki może uczynić użytkownik z części pojazdu, nawet części technicznych, które nie są przeznaczone do pojazdów według producenta, lecz posiadają cechy umożliwiające wymienność [17].

50. W konsekwencji możliwość stosowania dyrektywy 2002/24 nie może zależeć od elementu subiektywnego, tj. użytku lub wielokrotnego użytku, jaki można uczynić z części, oraz ewentualnej przydatności technicznej części, która ma być stosowana w pojeździe innym niż ten, do którego część ta jest formalnie przeznaczona.

16 — Na podstawie systemu harmonizacji technicznej producenci mogą uzyskać wspólnotową homologację typu pojazdu w państwie członkowskim, jeżeli spełnia on zharmonizowane wymogi techniczne. Mogą oni następnie wprowadzić go do obrotu w całej Unii Europejskiej bez konieczności przeprowadzania testów lub dodatkowych kontroli. Rejestracja jest przyznawana na podstawie samego przedstawienia europejskiego certyfikatu zgodności. Zobacz: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Jak na przykład części silników dwusuwowych wykorzystywanych w maszynach lekkich, takich jak urządzenia ogrodowe, lub statkach.

51. Wreszcie wyłączenie pojedynczych pojazdów z zakresu stosowania dyrektywy 2002/24 wydaje mi się przedstawiać szczególne znaczenie dla celów niniejszego postępowania.

C — *Przepisy dotyczące środków przeciwko modyfikacji pojazdów*

52. W tym względzie stwierdzam, że pojęcie „nie-motoroweru" w ramach niniejszej opinii obejmuje, po pierwsze, motorower, uprzednio zgodny z dyrektywą 2002/24, który stał się przedmiotem modyfikacji takiej jak zwiększenie osiągów, co skutkuje tym, że nie jest on już zgodny z wymogami wynikającymi z rzeczonej dyrektywy, oraz po drugie, pojazd dwu- lub trzykołowy przedstawiany jako motorower, lecz który od początku nie odpowiada definicji motoroweru ustanowionej dyrektywą 2002/24.

1. Uwagi wstępne

53. W świetle brzmienia art. 1 ust. 1 in fine omawianej dyrektywy można uznać, że zmodyfikowany motorower nie jest objęty przepisami dyrektywy dotyczącymi homologacji typu i wprowadzenia do swobodnego obrotu, dlatego że stanowi on „nie-motorower" i dlatego, że chodzi o pojedynczy pojazd.

54. Jednakże, jak wynika z art. 1 in fine dyrektywy 2002/24, państwa członkowskie dokonujące zatwierdzenia pojedynczych pojazdów akceptują homologację typu części i oddzielnych zespołów zgodnie z niniejszą dyrektywą, a nie na mocy odpowiednich krajowych regulacji.

55. Wejście w życie dyrektywy 97/24 umożliwia pełne zastosowanie procedury homologacji typu. Stanowi ona zatem jedną z odrębnych dyrektyw do celów procedury homologacji ustanowionej przez dyrektywę 2002/24 [18].

56. W tym względzie należy podkreślić, że zakresy stosowania dyrektyw, odpowiednio 2002/24 i 97/24, nakładają się, choć nie są identyczne.

57. Artykuł 1 dyrektywy 97/24 stanowi, że dyrektywa ta stosuje się do części wymienionych w tym artykule wszystkich typów pojazdów określonych w art. 1 dyrektywy 92/61. Ten ostatni artykuł został powtórzony

18 — Dyrektywa 97/24 została przyjęta w celu wykonania dyrektywy 92/61. Zobacz motyw 3 dyrektywy 2002/24.

w niemal identycznym brzmieniu w dyrektywie 2002/24, która ograniczyła się do dodania jednej nowej kategorii wyłączenia dotyczącej homologacji pojedynczych pojazdów [19].

ogumienia oraz urządzeń świetlnych i urządzeń sygnalizacyjnych.

2. Środki zwalczania modyfikacji w prawie wtórnym

60. Ponadto z motywu 11 dyrektywy 97/24 wynika, że ograniczenia nieuprawnionych modyfikacji w niektórych typach dwukołowych lub trójkołowych pojazdów, aby nie stwarzać właścicielowi przeszkód w obsłudze i utrzymaniu pojazdu, muszą odnosić się jedynie do takich nieuprawnionych modyfikacji, poprzez które w istotny sposób zmienione zostanie działanie pojazdu albo emisja jego zanieczyszczeń oraz hałasu.

58. Problematyka środków przeznaczonych do zwalczania modyfikacji pojazdów stanowi integralną część przepisów dotyczących motorowerów i motocykli.

61. Na podstawie art. 1 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2002/24 motorowery są pojazdami dwukołowymi lub pojazdami trzykołowymi o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nie większej niż 45 km/h. Są one określone na podstawie pojemności skokowej i mocy, które różnią się w zależności od liczby kół.

59. Z uzasadnienia dyrektywy 97/24 wynika, że środki proponowane w celu ograniczenia do minimum możliwości modyfikacji motorowerów i motocykli przez użytkowników w celu zwiększenia ich osiągów odpowiadają wymogom uważanym za coraz bardziej potrzebne we wszystkich państwach członkowskich, uwzględniając rosnące rozpowszechnienie tego zjawiska, które zagraża bezpieczeństwu drogowemu. W odniesieniu do motorowerów konieczne jest położenie kresu przerabianiu silników tych pojazdów przez młodych użytkowników w celu zwiększenia ich osiągów do poziomu takiego, że – w niektórych przypadkach – stają się one nieproporcjonalne w szczególności do systemu hamulcowego tych pojazdów i ich

62. Modyfikacja motoroweru polega na zwiększeniu jego osiągów, a w szczególności mocy jego silnika. Możliwości techniczne hamulców i przyczepność do drogi motoroweru nie są przystosowane do takiej ewentualności, co może zwiększyć ryzyko wypadku.

63. Sprawozdania poświęcone problematyce środków do walki z modyfikacją pojazdów

19 — Zobacz COM(1999) 276 final.

dwu- lub trzykołowych wskazują, że chodzi o kwestię określaną przez czynniki społeczne i psychologiczne, związaną z bezpieczeństwem drogowym i ochroną środowiska [20].

64. W rozdziale 7 załącznika dyrektywa 97/24 reguluje środki zapobiegające nieuprawnionym ingerencjom w dwukołowe motorowery i motocykle. Ogólne wymogi tego rozdziału dotyczą głównie problemu wymienności nieidentycznych części pomiędzy pojazdami posiadającymi homologację [21].

65. Należy podkreślić, że rozdział 7 załącznika do dyrektywy 97/24 wyklucza w każdym przypadku przekraczanie konstrukcyjnej prędkości maksymalnej i maksymalnej mocy netto silnika określonej kategorii. Potwierdza to, że zaproponowane powyżej podejście celu przemysłowego dotyczące dyrektywy 2002/24 znajduje zastosowanie także w tym zakresie.

66. Ponadto z tegoż rozdziału 7 wynika, że wymagania szczególne przewidziane w dyrektywie 97/24 są obowiązkowe, chyba że jedno lub kilka z tych wymagań jest niezbędne do zapobieżenia, aby poprzez nieuprawnione modyfikacje zwiększana była prędkość lub moc pojazdów.

67. Na podstawie załącznika I do dyrektywy 2002/24 ustanawiającego wyczerpującą listę wymogów mających zastosowanie do celów homologacji pojazdów, informacje dotyczące środków przeciwko modyfikacjom zaliczają się do tych danych, których zgodność z wymogami zawartymi w przepisach wspólnotowych należy zbadać. Na podstawie załącznika II do dyrektywy 2002/24 dla układów, części i oddzielnych zespołów już zatwierdzonych pojazdu podlegającego zatwierdzeniu, należy dostarczyć określoną ilość informacji, w tym dotyczących środków zapobiegających nieuprawnionym modyfikacjom omawianych pojazdów.

68. Na poziomie krajowym przepisy mające zwalczać nieuprawnione modyfikacje motorowerów znajdują się w szeregu środków przeznaczonych do zapewnienia bezpieczeństwa drogowego i istnieją w licznych państwach członkowskich Unii [22]. Praktyka zwiększania osiągów jest kontrolowana lub zwalczana z powodu licznych ryzyk i szkodliwości, jakie powoduje zarówno dla kierowcy

20 — „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles", zamówione przez Komisję, zamówienie nr FIF 20020691, sprawozdanie końcowe z dnia 18 grudnia 2003 r., s. 31.

21 — Zobacz pkt 2.1.1. rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24.

22 — W odniesieniu do Republiki Francuskiej np. zob. art. L. 321-1 kodeksu drogowego. Prawo francuskie przewiduje świadectwo bezpieczeństwa drogowego w celu przygotowania młodych kierowców motorowerów do istotnych zasad bezpieczeństwa z zakresu ruchu drogowego, zob. F. Colin, Le brevet de sécurité routière, Droit Administratif 2006, n° 8. W Finlandii poruszanie się po drodze zmodyfikowanym motorowerem stanowi wykroczenie (zob. Ajoneuvolaki, art. 96 ust. I.5). Ponadto właściciel powinien uiścić podwyższoną opłatę od pojazdów oraz wyższe składki na obowiązkowe ubezpieczenie, gdy chodzi o lekki motocykl dopuszczony do ruchu bez rejestracji.

narażającego swoje życie na niebezpieczeństwo, poprzez poruszanie się z prędkością, do której pojazd nie został przeznaczony, jak i dla innych użytkowników drogi.

D — *W przedmiocie skutków prawnych modyfikacji pojazdu*

69. Z punktu widzenia skutków modyfikacji, może ona powodować przekształcenie motoroweru w „nie-motorower", tj. pojazd, który nie odpowiada definicji motoroweru zawartej w dyrektywie 2002/24. Modyfikacja może prowadzić do przekształcenia motoroweru przeznaczonego do zwykłego poruszania się po drogach w pojazd przeznaczony do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi.

70. W systemie dyrektywy 2002/24 producent powinien, zgodnie z art. 3 tej dyrektywy, złożyć wniosek o homologację typu do organu zatwierdzającego państwa członkowskiego, aby pojazdy mogły korzystać ze swobodnego obrotu na rynku wewnętrznym. Artykuł ten przewiduje, że wnioski dla danego typu pojazdu, układu, oddzielnego zespołu lub części można składać tylko w jednym państwie członkowskim. Zgodnie z art. 9 ust. 1 dyrektywy 2002/24 producent jest odpowiedzialny za wykonanie każdego pojazdu lub produkcję każdego układu, oddzielnego zespołu lub części zgodnie z homologacją typu [23].

71. Pojazd nie może zatem wchodzić w zakres stosowania dyrektywy 2002/24 tylko dlatego, że skutecznie spełnia przesłanki przewidziane w art. 1 omawianej dyrektywy [24]. Dyrektywa ta ma bowiem na celu ustanowienie systemu homologacji typu pojazdu i wzajemnego uznawania w odniesieniu do zgodności pojazdów i ich części wyprodukowanych zgodnie z wymogami dyrektywy 2002/24 i odrębnych dyrektyw. Swobodny przepływ ustanowiony w drodze pełnej harmonizacji ma zastosowanie tylko do pojazdów, których „celem przemysłowym", jaki został zdefiniowany i zagwarantowany przez producenta, jest spełnienie wymogów prawa Unii.

72. W konsekwencji, jeżeli zmodyfikowany motorower nie podlega żadnej z definicji podanych przez dyrektywę 2002/24, stanowi

23 — Według art. 8 dyrektywy 2002/24 pojazd wyprodukowany zgodnie z typem mającym homologację typu powinien mieć znak homologacji typu utworzony zgodnie z sekcją 1, 3 i 4 numeru homologacji typu, określonego w załączniku V, część A, a każdy oddzielny zespół i każda część wyprodukowane zgodnie z typem mającym homologację, powinny posiadać, jeśli odpowiednia odrębna dyrektywa tak stanowi, znak homologacji typu spełniający wymogi określone w załączniku V, część B.

24 — Na przykład pojazd, który całkowicie spełnia wszystkie wymogi techniczne ustanowione przez prawo Unii, nie może korzystać z systemu dyrektywy 2002/24, jeżeli nie został poddany przewidzianej homologacji typu.

„nie-motorower", a więc nie korzysta z systemu ustanowionego przez dyrektywę 2002/24, nawet gdyby wchodził w zakres jej przedmiotowego stosowania. To samo dotyczy jego części lub oddzielnych zespołów, z wyjątkiem tych przeznaczonych do zastosowania w pojazdach regulowanych przez dyrektywę 2002/24.

73. W odniesieniu do kategorii pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych, uznając, że są one wyłączone z zakresu dyrektywy 2002/24, trzeba jednak stwierdzić, że pojęcie „przeznaczenia" przyjęte pod kątem proponowanego celu przemysłowego zakłada, że pojazd został wykonany przez producenta jako zdatny do udziału w zawodach.

74. Modyfikacja motoroweru za pomocą zestawu do zwiększania osiągów prowadzi do pojedynczego przekształcenia, tak aby zmodyfikowany pojazd rzeczywiście mógł brać udział w zawodach. W konsekwencji, po pierwsze, taki pojazd nie będzie mógł być uważany za „przeznaczony do używania w zawodach sportowych", ponieważ jego cel został odmiennie określony przez producenta. Przed modyfikacją nie był on bowiem przeznaczony do zawodów. Po drugie, w następstwie modyfikacji pojazd będzie stanowił pojedynczy pojazd, który nie może podlegać homologacji typu.

75. Jeżeli pod kątem przemysłowym zestaw do zwiększania osiągów nie jest przeznaczony do podwójnego użytku [25], wnioskuję z tego, że zestaw do zwiększania osiągów motorowerów jest przeznaczony albo do zwiększenia mocy motorowerów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych, albo do przekształcenia motorowerów w „nie-motorowery". W przypadku takim jak niniejszy chodzi zatem o wyposażenie, które znajduje się poza systemem homologacji typu oraz o wzajemne uznanie przewidziane przez dyrektywę 2002/24, bowiem te zestawy do zwiększania osiągów nie są przeznaczone do stosowania w pojazdach regulowanych przez dyrektywę 2002/24.

76. Wreszcie ponieważ dyrektywa 2002/24 co do zasady nie ma zastosowania do pojedynczych pojazdów, wynika z tego, że zestaw do zwiększania osiągów, który służy do modyfikacji motoroweru, nie wchodzi w zakres stosowania dyrektywy 2002/24 i nie korzysta z ustanowionego przez nią systemu wzajemnego uznania.

25 — Jeśli ten sam zestaw do zwiększania osiągów jest przeznaczony dla motorowerów i na przykład lekkich motocykli, oczywiście wchodzi w zakres stosowania dyrektywy 2002/24. Jednakże wydaje się, że przepisy rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24 mają na celu uniknięcie takiego przypadku.

V — W przedmiocie rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy 2002/24

77. Poprzez swoje pytanie sąd krajowy zasadniczo dąży do ustalenia, czy państwo członkowskie może rozszerzyć zakres stosowania dyrektywy 2002/24, w szczególności na pojazdy określone w art. 1 ust. 1 lit. d) tej dyrektywy, tj. te przeznaczone do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi. W ten sposób zakres stosowania dyrektywy 2002/24 dotyczący poruszania się na drogach, w odniesieniu do tych pojazdów zostałby rozszerzony na wszelkie poruszanie się na lądzie.

78. Przyznaję, że zakres pytania nie wydaje mi się jasny. Może ono dotyczyć stosowania definicji pojęcia „motorower" w rozumieniu dyrektywy 2002/24 i wynikających zeń wymogów technicznych dla pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych. Pytanie to można także interpretować w ten sposób, że sąd krajowy zapytuje, czy państwo członkowskie może jednostronnie rozszerzyć system homologacji typu i wzajemnego uznawania stworzony przez dyrektywę 2002/24 na pojazdy, które nie wchodzą w jego zakres stosowania.

79. Zdaniem Komisji dyrektywę 2002/24, a konkretniej jej art. 1 ust. 1 lit. d) należy interpretować w ten sposób, że pozwala ona państwu członkowskiemu na rozszerzenie jej zakresu stosowania na pojazdy przeznaczone do używania w zawodach sportowych, na drogach i poza nimi.

80. Według rządu Zjednoczonego Królestwa państwa członkowskie są uprawnione do zarządzenia wymogów technicznych w odniesieniu do pojazdów wymienionych w art. 1 ust. 1 lit. a)–h), jeżeli wymogi te respektują prawo wspólnotowe, w tym art. 28 WE i inne przepisy chroniące swobodny przepływ towarów, takie jak rozporządzenie (WE) nr 764/2008 [26] i dyrektywa 98/34 [27].

81. Ograniczenia skutków prawnych dyrektywy mogą przybierać formę wyjątku lub odstępstwa. Chodzi zatem o niestosowanie zasady ustanowionej przez dyrektywę do konkretnego przypadku, mimo że wchodzi on w zakres stosowania tej zasady.

82. W niniejszej sprawie, tak jak rząd Zjednoczonego Królestwa uważam, że art. 1 ust. 1 lit. d) dyrektywy 2002/24 nie stanowi wyjątku od wymogów dyrektywy.

26 — Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające procedury dotyczące stosowania niektórych krajowych przepisów technicznych do produktów wprowadzonych legalnie do obrotu w innym państwie członkowskim oraz uchylające decyzję nr 3052/95/WE (Dz.U. L 218, s. 21).

27 — Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz.U. L 204, s. 37).

83. Artykuł ten nie przewiduje bowiem, że państwa członkowskie powinny zwolnić pojazdy przeznaczone do używania w zawodach sportowych i poza drogami z wymogów zawartych w dyrektywie. Wyłączenie z zakresu stosowania dyrektywy pozostawia państwom członkowskim kompetencję do regulacji w omawianej dziedzinie, oczywiście z poszanowaniem zasad traktatu.

84. Dyrektywa 2002/24 ma na celu ustanowienie procedury homologacji typu pojazdu mającej zastosowanie do dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych oraz części i oddzielnych zespołów wyprodukowanych zgodnie z wymogami technicznymi określonymi w odrębnych dyrektywach. Skutkiem prawnym tej procedury jest swobodny przepływ tych produktów, oparty na wzajemnym uznaniu zgodności wymogów technicznych, które są całkowicie zharmonizowane. Jak wynika z art. 15 ust. 1 dyrektywy 2002/24, jedynie pojazdy, oddzielne zespoły lub części zgodne z tą dyrektywą mogą korzystać z ustanowionego przez nią systemu.

85. Zauważam jednak, że w niniejszej sprawie problematyka modyfikacji motorowerów pozostaje w centrum sprawy zawisłej przed sądem krajowym.

86. Jak już bowiem wyjaśniłem powyżej w odniesieniu do zwalczania modyfikacji motorowerów, należy odczytywać przepisy dyrektywy 2002/24 w związku z rozdziałem 7 załącznika do dyrektywy 97/24.

87. W konsekwencji, jeżeli pojazdy i części wchodzą w zakres dyrektywy 2002/24, zastosowanie mają przepisy dotyczące środków przeciwko modyfikacjom w dyrektywie 97/24. W zasadzie nie jest tak w przypadku pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych.

88. W tym zakresie należy podkreślić, że rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy 2002/24 zakłada rozszerzenie stosowania procedury homologacji typu. Kwestia rozszerzenia środków mających na celu zwalczanie modyfikacji pojazdów, która wydaje się być w centrum uwagi sądu krajowego, stanowi odrębną problematykę.

89. Jednakże jeśli chodzi o możliwość stosowania procedury homologacji typu do pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi uważam, że państwo członkowskie jest uprawnione do działania w tym zakresie, z zastrzeżeniem, aby było ono w stanie przestrzegać celu dyrektywy 2002/24.

90. Jak wynika z art. 2 pkt 7 dyrektywy 2002/24, homologacja typu oznacza procedurę, zgodnie z którą państwo członkowskie zaświadcza, że dany typ pojazdu, układ,

oddzielny zespół lub część spełnia wymagania techniczne określone w tej dyrektywie lub odrębnych dyrektywach oraz badania poprawności danych producenta, przewidziane w liście podanej w załączniku I do tej dyrektywy [28].

91. Ponadto z art. 6 tejże dyrektywy wynika, że właściwy organ każdego państwa członkowskiego przesyła właściwym organom innych państw kopię świadectwa homologacji typu, łącznie z załącznikami dla każdego typu pojazdu, dla których dokonuje lub odmawia dokonania homologacji typu. Ponadto zgodnie z art. 4 ust. 6 omawianej dyrektywy, jeśli z przyczyn poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego państwo członkowskie odmówi udzielenia homologacji typu dla pojazdu, układu, oddzielnego zespołu lub części, informuje o tym inne państwa członkowskie i Komisję.

92. Uwzględniając ryzyko niejasności i niepewności prawnej wynikające ze stosowania tej procedury do pojazdów znajdujących się poza zakresem stosowania dyrektywy 2002/24 uważam, iż dane państwo członkowskie powinno jednoznacznie wskazać, w odniesieniu do świadectwa, że nie chodzi o homologację typu przewidzianą przez rzeczoną dyrektywę, oraz że świadectwo nie powoduje skutków prawnych przewidzianych przez dyrektywę 2002/24. W tym względzie pragnę przypomnieć, że przepisy art. 15 ust. 3 tej dyrektywy zobowiązują państwa członkowskie do unikania wszelkich niejasności mogących wynikać z pojedynczych zwolnień przewidzianych przez ten artykuł. Ta sama zasada powinna stosować się do rozszerzenia zakresu stosowania homologacji typu.

93. Jeżeli bowiem środki przyjęte przez państwo członkowskie są objęte zakresem stosowania dyrektywy 2002/24, państwo członkowskie znajduje się w systemie współzależności, która opiera się na zaufaniu i współpracy właściwych organów krajowych oraz na specyfikacjach technicznych ustanowionych w odrębnych dyrektywach [29].

28 — Na podstawie art. 4 dyrektywy 2002/24 każde państwo członkowskie dokonuje homologacji pojazdów wszystkich typów, układów, oddzielnych zespołów lub części, jeśli spełnione zostaną następujące warunki. Po pierwsze, typ pojazdu powinien spełniać wymogi techniczne określone w odrębnych dyrektywach i być według opisu producenta zgodny z danymi przewidzianymi w liście przedstawionej w załączniku I do dyrektywy. Po drugie, układ (hamulce, urządzenie kontroli emisji spalin itp.), oddzielny zespół (urządzenie takie jak wymienny tłumik układu wydechowego) lub część (urządzenie takie jak reflektor) powinny spełniać wymogi techniczne odpowiedniej odrębnej dyrektywy i są według opisu producenta zgodne z danymi przewidzianymi w liście przedstawionej w załączniku I do dyrektywy 2002/24.

29 — W odniesieniu do dyrektywy 98/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do maszyn (Dz.U. L 207, s. 1), zob. w tym względzie wyrok z dnia 17 kwietnia 2007 r. w sprawie C-470/03 AGM-COS. MET, Zb.Orz. s. I-2749, pkt 61–64. Ponadto w odniesieniu do oznaczenia „E", wskazuje ono, że produkt uzyskał homologację na poruszanie się po drogach otwartych dla ruchu. Po oznaczeniu tym następuje numer wskazujący kraj, który dokonał homologacji produktu. Uzyskanie homologacji jest generalnie związane z normą europejską właściwą danemu produktowi.

94. Bowiem okoliczność, aby państwo członkowskie stosowało procedurę homologacji do typu pojazdu wyłączonego z zakresu stosowania dyrektywy 2002/24, pod względem prawnym wydaje mi się możliwa tylko pod warunkiem poszanowania obowiązku przejrzystości nieodłącznej tak procedurze homologacji, jak i ogólnej zasadzie pewności prawa. Państwo członkowskie może zatem stosować dyrektywę do sytuacji niewchodzących w jej zakres stosowania jako normę krajową, z zastrzeżeniem, aby nie stwarzać wrażenia, że skutki prawne danej normy krajowej są rozszerzane na poziom Unii.

95. Wreszcie nic nie sprzeciwia się temu, aby państwo członkowskie inspirowało się zasadami ustanowionymi w dyrektywie 2002/24 w celu uregulowania sytuacji pojazdów i części, które są wyłączone z jej zakresu stosowania, z poszanowaniem zasad traktatu.

VI — Analiza brzmienia przepisów krajowych w świetle prawa Unii

96. W świetle celu ustawy w sprawie wymogów technicznych Trybunał skierował do rządu belgijskiego i Komisji następujące pytanie:

„Czy i w jakim zakresie art. 1 ust. 5 ustawy z dnia 21 czerwca 1985 r. transponuje przepisy rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24 zatytułowanego »Środki zapobiegające nieuprawnionym ingerencjom w dwukołowe motorowery i motocykle« w wersji mającej zastosowanie do okoliczności sprawy przed sądem krajowym?”.

97. W swojej odpowiedzi rząd belgijski podniósł, że przepisy rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24 zostały włączone do królewskiego zarządzenia z dnia 8 listopada 1998 r. [30]. Artykuł 1 ust. 5 ustawy w sprawie wymogów technicznych wszedł natomiast w życie wcześniej, a dokładniej w dniu 1 lipca 1995 r. Jednakże, ponieważ zakres ustawy w sprawie wymogów technicznych jest znacznie szerszy, art. 1 ust. 5 pozostał utrzymany w mocy.

98. Zdaniem Komisji art. 1 ust. 5 ustawy w sprawie wymogów technicznych nie może być uważany za transpozycję dyrektywy 97/24.

30 — Zarządzenie zmieniające królewskie zarządzenie z dnia 4 sierpnia 1996 r. w sprawie wykonania dyrektyw Wspólnot Europejskich dotyczących zatwierdzania dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych, ich części i oddzielnych zespołów oraz akcesoriów bezpieczeństwa.

99. W odniesieniu do relacji pomiędzy dyrektywą 2002/24 a przepisami będącymi przedmiotem sprawy przed sądem krajowym, rząd belgijski, powołując się na art. 15 dyrektywy 2002/24 podnosi, że zakaz ustanowiony w art. 1 ust. 5 ustawy w sprawie wymogów technicznych został wprowadzony w celu zapewnienia lepszej ochrony użytkowników. Proponuje on Trybunałowi uznanie, że art. 1 ust. 5 ustawy w sprawie wymogów technicznych jest zgodny z przepisami dyrektywy 2002/24.

100. Zdaniem tego rządu pojazdy, które po ich wyprodukowaniu są wyposażane przez sprzedawcę, nabywcę lub użytkownika w części przeznaczone do zwiększenia mocy silnika lub prędkości nie są (lub nie są już) przystosowane do dokonanych w nich zmian, tak że przedstawiają potencjalne zagrożenie dla użytkownika.

101. W tym względzie po pierwsze zauważam, że art. 1 ust. 5 ustawy w sprawie wymogów technicznych zakazuje wytwarzania, przywozu, posiadania i sprzedaży sprzętu umożliwiającego zwiększenie mocy silnika lub prędkości motorowerów tak jak i oferty usług lub dostarczania wskazówek na temat montażu tego sprzętu.

102. Wydaje się, że cel art. 1 ust. 5 ustawy w sprawie wymogów technicznych polega na zakazie modyfikacji charakteru motorowerów w drodze zakazu wprowadzania do obrotu i używania części służących do tego użytku [31]. Pod tym kątem cel omawianego przepisu odpowiada zakresowi stosowania dyrektywy 2002/24.

103. Bowiem w rozumieniu dyrektywy 2002/24 za motorower uważa się tylko taki pojazd, który spełnia kryteria zawarte w art. 1 ust. 2 omawianej dyrektywy.

104. Tak jak dyrektywa 2002/24, która moim zdaniem zachowuje cel przemysłowy dla ustalenia „przeznaczenia" pojazdu, części lub oddzielnego zespołu, przepisy belgijskie wydają się iść w tym samym kierunku, jeśli chodzi o zakaz wszelkiego sprzętu, jeżeli „jest on przeznaczony" [32] do zwiększenia mocy silnika lub prędkości motorowerów.

105. Jednakże zauważam również, że ustawa w sprawie wymogów technicznych reguluje obszerniejszą problematykę niż ta objęta dyrektywą 2002/24. Bowiem możliwość stosowania tej dyrektywy jest ograniczona przez kryterium dotyczące wymogu „przeznaczenia do poruszania się po drogach". Według informacji zarówno sądu krajowego, jak i rządu belgijskiego, ustawa w sprawie wymogów

31 — Aspekt dotyczący ewentualnego zakazu świadczenia usług lub udzielania wskazówek w sprawie zwiększania osiągów nie wydaje mi się objęty odesłaniem prejudycjalnym.

32 — A nie „skutkuje".

technicznych reguluje przesłanki, jakie powinien spełniać każdy pojazd transportu lądowego, które to pojęcie jest znacznie szersze niż pojęcie transportu drogowego.

106. Po drugie, w odniesieniu do zwalczania modyfikacji motorowerów zauważam, że rząd belgijski twierdzi, iż środki przewidziane w rozdziale 7 załącznika do dyrektywy 97/24 są dwojakie. Rozdział 7 zawiera ogólne wymogi dotyczące wymienności nieidentycznych części pomiędzy pojazdami posiadającymi homologację (pkt 2.1–2.4) i nakłada szczególne wymogi na producentów pojazdów w celu zapobiegania modyfikacji maksymalnej prędkości tych pojazdów poprzez wprowadzenie szeregu wymogów dotyczących produkcji (pkt 3.1–3.10).

107. Dyrektywa 97/24 nie przewiduje środków dotyczących montowania części przeznaczonych do zwiększenia mocy silnika lub prędkości, które nie pochodzą od pierwotnego producenta, w odróżnieniu od celu, do jakiego wydaje się dążyć ustawa w sprawie wymogów technicznych. Ponadto zdaniem rządu belgijskiego, dyrektywa 97/24 częściowo dubluje art. 1 ust. 5 tej ustawy.

108. Nawet jeśli transpozycja dyrektywy nastąpiła po przyjęciu ustawy w sprawie wymogów technicznych, uważam, że art. 1 ust. 5 tej ustawy wydaje się spełniać cel zamierzony przez rozdział 7 załącznika do dyrektywy 97/24 dotyczący środków mających na celu ograniczenie modyfikacji motorowerów, które wchodzą w zakres stosowania dyrektywy 2002/24.

109. Wynika z tego, że o ile odpowiednie zakresy stosowania ustawy w sprawie wymogów technicznych i rozdziału 7 załącznika do dyrektywy 97/24 pokrywają się i dotyczą pojazdów podlegających dyrektywie 2002/24, takich jak motorowery, wyżej wymienione dyrektywy nie sprzeciwiają się omawianym przepisom.

110. Zakaz wprowadzania do obrotu sprzętu „przeznaczonego" do zwiększenia mocy lub prędkości motorowerów, który znajduje się w ograniczeniach ustanowionych w rozdziale 7 załącznika do dyrektywy 97/24, tj. ograniczony zakaz modyfikacji, które znacznie zmieniają działanie pojazdu albo emisję jego zanieczyszczeń oraz hałasu, jest zgodny z tą ostatnią. Dodam, że omawiana ustawa nie wymaga, aby dokonywano modyfikacji w pojazdach korzystających z technicznej harmonizacji Unii. Przeciwnie, zakazuje ona modyfikacji mających na celu zmianę konstrukcji pojazdu, jaka została przewidziana przez producenta. Ustawa ta jest zatem zgodna z wymogiem określonym w art. 15 ust. 4 dyrektywy 2002/24, zgodnie z którym

warunki korzystania nałożone przez państwa członkowskie nie mogą zakładać modyfikacji pojazdów.

111. Jednakże jeżeli zakaz ustanowiony przez ustawę w sprawie wymogów technicznych w szerokim zakresie znajduje się poza zakresem stosowania dyrektyw 2002/24 i 97/24, należy dostarczyć sądowi krajowemu określonych wskazówek co do art. 28 WE i 30 WE (obecnie art. 34 TFUE i 36 TFUE), przybliżając problematykę pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych.

112. Jak bowiem podnosi Komisja, omawiane dyrektywy nie dokonują pełnej harmonizacji w dziedzinie dwu- lub trzykołowych pojazdów, ponieważ nie mają one zastosowania do wszystkich dwu- lub trzykołowych pojazdów, a w szczególności do pojazdów przeznaczonych do zawodów sportowych.

113. W tym względzie należy przypomnieć, że, w ramach postępowania, o którym mowa w art. 234 WE, a u którego podstaw leży jasny podział ról między sądami krajowymi a Trybunałem, wszelka ocena okoliczności faktycznych leży w kompetencjach sądu krajowego. Jednakże, w celu udzielenia sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, Trybunał może, w duchu współpracy z sądami krajowymi, dostarczyć temu sądowi wszelkich wskazówek, które uzna za niezbędne [33].

114. Jak już bowiem wskazałem, z zastrzeżeniem poszanowania postanowień traktatu, państwa członkowskie dysponują szerokim polem manewru, jeśli chodzi o przepisy dotyczące pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych, które są wyraźnie wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 2002/24.

115. Ponadto sądzę, że prawo Unii pozostawia państwom członkowskim szeroki zakres uznania w celu określenia, czy dopuszczają one, a w danym przypadku na jakich warunkach, organizację zawodów motorowerów lub motocykli. Wiadomo, że nawet perfekcyjnie zorganizowane zawody pojazdów silnikowych poważnie zagrażają życiu i zdrowiu uczestników, szczególnie w porównaniu z jakimkolwiek innym sportem.

116. Rząd Zjednoczonego Królestwa podkreśla, że skoro pojazdy przeznaczone do używania w zawodach sportowych lub pojazdy przeznaczone do używania poza drogami nie wchodzą w zakres stosowania dyrektywy, wynika z tego, iż dyrektywa nie zobowiązuje państw członkowskich do przyjęcia jakichkolwiek przepisów w tym zakresie.

33 — Zobacz m.in. wyrok z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie C-433/05 Sandström, Zb.Orz. s. I-2885, pkt 35.

117. Zdaniem rządu brytyjskiego państwa członkowskie są uprawnione do ustanowienia wymogów technicznych, jeśli chodzi o pojazdy wymienione w art. 1 ust. 1 lit. a)–h) dyrektywy 2002/24, jeżeli wymogi te respektują prawo wspólnotowe, w tym w szczególności art. 28 WE.

118. W niniejszej sprawie z akt wynika przede wszystkim, że omawiany zakaz wykazuje charakter środka mającego jednakie zastosowanie do produktów krajowych i produktów przywożonych z innych państw członkowskich.

119. Ponadto nie można kwestionować, że zakazując w sposób ogólny i bezwzględny na całym terytorium Belgii wytwarzania, przywozu, posiadania, oferty sprzedaży, sprzedaży i dystrybucji sprzętu przeznaczonego do zwiększenia mocy silnika lub prędkości motorowerów, omawiane przepisy krajowe mogą naruszać swobodny przepływ towarów.

120. Taki zakaz może jednak zostać uzasadniony w świetle art. 30 WE lub nadrzędnymi wymogami w rozumieniu orzecznictwa, z zastrzeżeniem, że krajowy przepis musi być odpowiedni dla zapewnienia realizacji założonego celu i nie wykraczać poza to, co niezbędne do jego osiągnięcia [34].

121. Moim zdaniem zwiększanie osiągów motorowerów jest zjawiskiem, które prawo wtórne Unii uważa za niezgodne z bezpieczeństwem drogowym, ochroną użytkowników oraz ochroną środowiska. Z omawianych przepisów krajowych wynika, że sprzęt służący do zwiększania osiągów motorowerów przeznaczonych do poruszania się po drogach nie może korzystać ze swobodnego obrotu w ramach rynku wewnętrznego. W konsekwencji państwa członkowskie mogą ograniczyć wprowadzanie na rynek, sprzedaż, wprowadzanie do obrotu lub użytkowanie zestawów do zwiększania osiągów motorowerów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych, jeżeli te zestawy są technicznie wymienialne z tymi przeznaczonymi do poruszania się po drogach.

122. W przypadku gdy zestawy do zwiększania osiągów nie spełniają tego warunku wymienialności i jeżeli dane zasady krajowe skutkują uniemożliwieniem użytkownikom części lub oddzielnych zespołów uczynienia z nich użytku zgodnego z ich przeznaczeniem lub znacznym ograniczeniem ich użytku, do sądu krajowego należy zbadanie, czy takie zasady skutkują utrudnieniem dostępu tych produktów do danego rynku krajowego, a zatem, z zastrzeżeniem uzasadnienia na podstawie art. 30 WE lub nadrzędnych wymogów

34 — Zobacz wyrok w sprawie C-110/05 Komisja przeciwko Włochom, pkt 59.

interesu ogólnego, stanowią środek o skutku równoważnym ograniczeniom ilościowym w przywozie zakazany przez art. 28 WE.

123. W tym względzie przypominam, że swobodny przepływ towarów, jeśli chodzi o pojazdy silnikowe lub ich części w Unii Europejskiej, nie został zrealizowany poprzez bezpośrednie zastosowanie artykułów traktatu, lecz w następstwie długiego procesu harmonizacji przepisów technicznych, w świetle konieczności ochrony życia i zdrowia użytkowników takich produktów, jak i bezpieczeństwa drogowego oraz środowiska. Europejska konstrukcja w tej dziedzinie jest zatem oparta na przesłance istnienia uzasadnienia utrudniania wymiany międzywspólnotowej na podstawie art. 30 WE[35]. W konsekwencji czynniki, które uzasadniły przyjęcie przepisów wtórnych Unii w sektorze pojazdów silnikowych, wydają mi się uzasadniać ogólny zakaz, taki jak przewidziany przez ustawę w sprawie wymogów technicznych, także wtedy gdy ma ona zastosowanie do zestawu do zwiększania osiągów motorowerów rzekomo przeznaczonych do zawodów sportowych.

VII — Wnioski

124. Proponuję, aby Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na pytanie przedłożone przez Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde:

1) Państwo członkowskie może stosować dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG

35 — Zobacz motywy 2 i 4 dyrektywy 92/61, obecnie uchylonej.

lub przepisy krajowe o analogicznym brzmieniu, z poszanowaniem zasad traktatu WE, w celu uregulowania pojazdów i części, które są wyłączone z zakresu stosowania rzeczonej dyrektywy, zarówno w odniesieniu do procedury homologacji typu pojazdu, jak i w odniesieniu do wymogów technicznych mających zastosowanie do pojazdów przeznaczonych do poruszania się poza drogami i pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi, z zastrzeżeniem poszanowania obowiązku przejrzystości nieodłącznego tak procedurze homologacji typu, jak i ogólnej zasadzie bezpieczeństwa prawnego.

2) Jeżeli ustawa krajowa, taka jak będąca przedmiotem postępowania przed sądem krajowym, wykracza poza poziom środków walki z modyfikacjami motorowerów przewidzianych przez dyrektywę 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych, wchodzi ona w zakres stosowania art. 28 i 30 WE. Stanowi ona ograniczenie uzasadnione w świetle powyższych artykułów, także wtedy, gdy ma zastosowanie do sprzętu, którego celem jest zwiększenie mocy silnika lub prędkości motorowerów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych na drogach i poza nimi.