NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA NIILO JÄÄSKINEN prednesené 16. septembra 2010 [1]

1. Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Tribunal de première instance de Termonde, Belgicko) prostredníctvom svojej prejudiciálnej otázky [2] žiada o výklad článku 1 ods. 1 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS [3].

2. Súdny dvor tak bol požiadaný, aby sa vyjadril k vnútroštátnym opatreniam proti neoprávneným úpravám dvoj- a trojkolesových vozidiel. Predmetná vnútroštátna právna úprava totiž zakazuje najmä uvádzanie na trh a používanie príslušenstva, ktorého účelom je zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedov. Súdny dvor má teda posúdiť, či a v prípade potreby, v akom rozsahu môže byť príslušenstvo, ktorého účelom je zvyšovanie výkonnosti mopedu nad rámec technických špecifikácií stanovených právnou úpravou Únie, zaradené do voľného pohybu tovaru, ktorý zaručuje právo Únie.

3. Na účely týchto návrhov poznamenávam, že definícia pojmu „moped“ v zmysle smernice 2002/24 je samostatným a jednoznačným pojmom práva Únie. Každé vozidlo, ktoré sa uvádza ako moped, ale nevyhovuje tejto definícii, predstavuje podľa sekundárneho práva „nemoped“.

I — Právny rámec

A — *Právo Únie*

4. Smernicou 2002/24 sa zrušila smernica Rady 92/61/EHS z 30. júna 1992 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel [*neoficiálny preklad*] [4].

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Keďže spor vo veci samej sa týka uplatnenia vnútroštátneho zákona prijatého v roku 1985, odkazy na ustanovenia zmluvy ES sa riadia číslovaním, ktoré sa uplatňovalo pred nadobudnutím účinnosti Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

3 — Ú. v. ES L 124, s. 1; Mim. vyd. 13/029, s. 399.

4 — Ú. v. ES L 225, s. 72.

5. Podľa odôvodnenia č. 6 smernice 2002/24 je schvaľovací postup motorových vozidiel určený k tomu, aby umožnil každému členskému štátu potvrdiť, že každý typ vozidla bol podrobený kontrolám uvedeným v osobitných smerniciach a bol uvoľnený do obehu s osvedčením o typovom schválení.

6. Článok 1 smernice 2002/24 znie takto:

„1. Táto smernica platí pre všetky dvojkolesové alebo trojkolesové motorové vozidlá, so zdvojenými kolesami alebo iné, určené k premávke na ceste a pre komponenty alebo samostatné technické jednotky takých vozidiel.

Táto smernica neplatí pre nasledovné vozidlá:

…

d) vozidlá určené k používaniu v súťažiach, na cestách alebo v teréne;

…

ani pre komponenty alebo technické jednotky týchto vozidiel, pokiaľ nie sú určené k montáži na vozidlá, pre ktoré platí táto smernica.

…“

7. Článok 4 uvedenej smernice stanovuje:

„1. Každý členský štát udelí typové schválenia pre všetky typy vozidiel, systémov, samostatných technických jednotiek alebo komponentov, ak tieto spĺňajú nasledovné podmienky:

…

b) systém, samostatná technická jednotka alebo komponent spĺňa technické požiadavky príslušnej samostatnej smernice a je v súlade s údajmi uvedenými v podrobnom zozname prílohy I tak ako to popisuje výrobca.

…“

8. Podľa článku 15 tej istej smernice, ktorý sa nachádza v kapitole III s názvom „Podmienky pre voľný pohyb, prechodné úpravy, výnimky a alternatívne postupy“:

„1. Členské štáty nezabránia uvedeniu na trh, predaj, uvedenie do prevádzky alebo používanie nových vozidiel, vyhovujúcich tejto smernici. Iba vozidlá vyhovujúce tejto smernici môžu byť predvedené k prvej registrácii.

2. Členské štáty nezabránia uvedeniu na trh, predaj alebo používanie nových samostatných

technických jednotiek alebo nových komponentov vyhovujúcich tejto smernici. Iba samostatné technické jednotky a komponenty, vyhovujúce tejto smernici, môžu byť uvádzané na trh a predávané prvý krát na používanie v členských štátoch.

rozhodnú, či akceptujú typové schválenie pre vozidlá, ktoré sú registrované na ich území. Na osvedčení o takomto typovom schválení nesmie byť uvedené záhlavie ‚Osvedčenie o ES- typovom schválení';

3. Odchylne od odsekov 1 a 2:

...

a) členské štáty môžu oslobodiť vozidlá, systémy, samostatné technické jednotky a komponenty určené:

4. Táto smernica nemá vplyv na právo členských štátov stanoviť, v súlade so zmluvou, požiadavky, ktoré považujú za potrebné pre zabezpečenie ochrany užívateľov pri používaní príslušných vozidiel, za predpokladu, že to nemá za následok modifikáciu vozidla."

i. buď na výrobu v malých sériách maximálne do 200 jednotiek za rok pre typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky;

9. Druhá časť prílohy II smernice 2002/24 odkazuje v súvislosti s niektorými technickými charakteristikami systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré patria do jej pôsobnosti, na samostatné smernice, ktoré stanovujú technické požiadavky, ktoré je potrebné splniť na účely zaradenia do postupu typového schválenia.

ii. alebo pre ozbrojené sily, represívne orgány, služby civilnej obrany, požiarne útvary alebo orgány verejných prác, od povinnosti spĺňať akékoľvek požiadavky samostatných smerníc.

Ostatné členské štáty sú informované o týchto výnimkách do jedného mesiaca po ich udelení. Do troch mesiacov tieto členské štáty

10. Podľa odôvodnenia č. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES zo 17. júna 1997 o niektorých komponentoch

a charakteristikách dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel [5]:

„je potrebné vypracovať zosúladené požiadavky týkajúce sa týchto komponentov a charakteristík dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, aby bolo možné zavedenie postupu typového schvaľovania a typového schvaľovania komponentov, pre ktoré sa uplatňuje smernica 92/61/EHS z 30. júna 1992 o typovom schválení dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel“.

11. V bode 1 kapitoly 7 prílohy smernice 97/24 s názvom „Opatrenia proti neoprávneným úpravám dvojkolesových mopedov a motocyklov“ sa uvádzajú tieto definície:

„1. Na účely tejto kapitoly:

1.1. ‚opatrenia proti neoprávneným úpravám dvojkolesových mopedov a motocyklov‘ znamenajú rad technických požiadaviek a špecifikácií, ktorých cieľom je, pokiaľ je to možné, zabrániť neoprávneným modifikáciám, ktoré môžu, najmä zvýšením výkonu vozidla, znížiť bezpečnosť a spôsobiť škody na životnom prostredí.

…

1.3.1. kategória vozidiel A — mopedy.

…

1.4. ‚neoprávnená modifikácia‘ znamená modifikáciu, ktorá nie je prípustná podľa tejto kapitoly“.

12. Kapitola 7 bod 2 prílohy smernice 97/24 obsahuje najmä všeobecné ustanovenia o zameniteľnosti neidentických častí medzi vozidlami, ktoré majú typové schválenie komponentu. Z bodu 2.1.1 písm. b) uvedenej kapitoly 7 vyplýva, že v žiadnom prípade sa nesmie prekročiť maximálna konštrukčná rýchlosť alebo maximálny čistý výkon príslušnej kategórie. Najmä u mopedov s malým výkonom, uvedených v poznámke v prílohe I k smernici 92/61/EHS je maximálna konštrukčná rýchlosť 25 km/h.

13. Kapitola 7 bod 3 prílohy smernice 97/24, ktorá sa týka špecifických požiadaviek na vozidlá kategórie A a B, stanovuje:

„Požiadavky tohto bodu nie sú záväzné, kým jedna požiadavka alebo kombinácia požiadaviek nepreukáže potrebu sťažiť neoprávnené

5 — Ú. v. ES L 226, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 34.

úpravy, ktorých výsledkom je zvýšenie maximálnej konštrukčnej rýchlosti vozidla o viac než 5 km/h…. V žiadnom prípade sa nesmie prekročiť maximálna konštrukčná rýchlosť alebo maximálny čistý výkon príslušnej kategórie.“

B — *Vnútroštátne právo*

14. Článok 1 ods. 5 zákona z 21. júna 1985 o technických podmienkach, ktorým musia zodpovedať všetky cestné prepravné vozidlá, ich súčiastky, ako aj bezpečnostné príslušenstvo (ďalej len „zákon o technických podmienkach“) [6] stanovuje:

„Výroba, dovoz, držba na účely predaja, ponuka na predaj, predaj, distribúcia príslušenstva zdarma, ktorého účelom je zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedov, ako aj ponuka služieb alebo poskytovanie údajov na účely montáže tohto príslušenstva sú zakázané.“

6 — *Moniteur belge* z 13. augusta 1985, s 11647.

II — Skutkové okolnosti a prejudiciálna otázka

15. V. W. Lahousse je riaditeľom spoločnosti Lavichy BVBA (ďalej spoločne označovaní ako „obžalovaní“), ktorej predmetom činnosti je: „prevádzkovanie obchodu a servisu s bicyklami, vrátane dovozu a vývozu, kúpy a predaja, prenájmu, údržby a opravy všetkých bicyklov, mopedov, ich príslušenstva a náhradných dielov, tak nových, ako aj použitých“. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že obžalovaní mali vo svojej držbe a predávali príslušenstvo na zvyšovanie výkonnosti mopedov, schvaľovali zvyšovanie výkonnosti mopedov a poskytovali k tomuto ďalšie údaje.

16. V nadväznosti na vyšetrovanie, domovú prehliadku a zabavenie dôkazov Politierechtbank te Sint-Niklaas (Miestny trestný súd Saint Nicolas) uznal obžalovaných vinnými z porušenia článku 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach, pretože vyrobili, doviezli, držali na účely predaja, ponúkali na predaj, predali alebo zdarma distribuovali príslušenstvo, ktorého účelom bolo zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedu, a takisto na tieto účely ponúkali služby.

17. Obžalovaní podali proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na vnútroštátny súd.

18. Keďže sa vnútroštátny súd domnieva, že existuje možný rozpor medzi článkom 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach a smernicou 2002/24, rozhodol o prerušení konania a položil Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má byť smernica 2002/24/ES, presnejšie jej článok 1 ods. 1 písm. d), podľa ktorého sa smernica neuplatní na vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne, vykladaná v tom zmysle, že umožňuje členským štátom, aby rozšírili jej pôsobnosť, teda aby ju uplatňovali na akúkoľvek pozemnú dopravu (t. j. na používanie dvojkolesových alebo trojkolesových motorových vozidiel taktiež mimo verejných komunikácií a na súkromných pozemkoch), pričom nepripúšťa výnimku pre vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách (preteky) alebo v teréne?“

III — Konanie pred Súdnym dvorom

19. Návrh na začatie prejudiciálneho konania bol zapísaný do registra v kancelárii Súdneho dvora 22. apríla 2009.

20. Písomné pripomienky predložili V. W. Lahousse, belgická vláda a vláda Spojeného kráľovstva, ako aj Európska komisia.

21. Tajomník Súdneho dvora v liste zo 17. mája 2010 požiadal belgickú vládu a Komisiu, aby poskytli odpoveď na otázku týkajúcu sa kapitoly 7 prílohy smernice 97/24. Uvedení účastníci konania poskytli svoje odpovede 1. júna 2010.

IV — Celkové posúdenie

A — *Úvodné poznámky k prejudiciálnej otázke*

22. Vnútroštátny súd sa svojou otázkou pýta, či členský štát môže rozšíriť pôsobnosť smernice 2002/24 v tom zmysle, že by sa uplatňovala na vozidlá, ktoré sú z jej pôsobnosti výslovne vylúčené. Rozšírenie pôsobnosti na vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne, by totiž viedlo k tomu, že by sa považovali za vozidlá, na ktoré sa uplatní harmonizovaný postup typového schválenia.

23. Vnútroštátny súd však neupresnil, či príslušenstvo alebo vozidlá, o ktoré ide vo veci samej, sú určené na používanie v súťažiach alebo pre klientov, ktorí si želajú zvýšiť výkon motora a/alebo rýchlosti mopedov pre jazdu

na cestách. To sa mi však zdá ako dodatočná skutková otázka, ktorá sa nemôže dotknúť prípustnosti návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

24. Navyše vnútroštátny súd uvádza, že na Súdny dvor sa obrátil s cieľom objasniť pojem „pozemná preprava“. Keďže tento pojem je pojmom belgického zákona o technických podmienkach, Súdnemu dvoru neprináleží, aby ho vykladal. Pripomínam teda, že smernica 2002/24 platí len pre vozidlá určené na dopravu „na cestách“, ich komponenty a samostatné technické jednotky.

25. Z tohto dôvodu je potrebné zistiť, či taká právna úprava, o akú ide vo veci samej, patrí do pôsobnosti smernice 2002/24, a v prípade, že nepatrí, tak potom, ktoré právne predpisy Únie by mal členský štát rešpektovať.

26. Okrem toho v súvislosti s tvrdením belgickej vlády, na základe ktorého bol článok 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach prijatý na účely zabezpečenia lepšej ochrany užívateľov, a to ako reakcia na nebezpečenstvo, s ktorým sa spája zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti predmetných vozidiel, je potrebné takisto odkázať na kapitolu 7 prílohy smernice 97/24, ktorá upravuje najmä problematikou opatrení proti neoprávneným úpravám mopedov.

27. Pokiaľ ide o časový aspekt veci predloženej Súdnemu dvoru, z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že vytýkané skutočnosti sa týkajú obdobia od 1. januára 2002 do 7. decembra 2005, vrátane.

28. Pokiaľ sa toto obdobie kryje s obdobím pred prijatím smernice 2002/24, je nesporné, že na skutkové okolnosti vo veci samej sa uplatní smernica 92/61. Keďže pojmy, ktoré sú užitočné v rámci tejto veci, zostali v oboch smerniciach v zásade nezmenené, domnievam sa, že výklad poskytnutý v súvislosti so smernicou 2002/24 sa *mutatis mutandis* použije aj na výklad smernice 92/61.

B — *O ustanoveniach upravujúcich oblasť dvoj- a trojkolesových vozidiel*

1. Ciele a stupeň harmonizácie smernice 2002/24

29. Séria smerníc upravuje v rámci prijímania opatrení určených na zabezpečenie

fungovania vnútorného trhu problematiku požiadaviek, ktorým musia vyhovovať komponenty a charakteristiky dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel. V tejto súvislosti bola prijatá rámcová smernica [7] a niekoľko technických smerníc [8].

30. Ako vyplýva z odôvodnenia č. 8 smernice 92/61, keďže harmonizované technické požiadavky uplatniteľné na rôzne súčiastky a charakteristiky vozidiel sa nachádzajú v samostatných smerniciach, kontrola dodržiavania požiadaviek, ako aj uznanie kontroly, ktorú vykonali ostatné členské štáty, každým členským štátom vyžadujú zavedenie postupu typového schválenia každého typu vozidiel v Spoločenstve.

31. Účelom smernice 2002/24 je harmonizácia postupu schválenia podľa typu dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel, ktoré patria do jej pôsobnosti. Táto smernica sa takisto uplatňuje na komponenty a samostatné technické jednotky, ktoré sú v súlade s technickými požiadavkami uvedenými v samostatných smerniciach. Príloha I smernice 2002/24 obsahuje taxatívny zoznam požiadaviek uplatniteľných na účely schválenia vozidiel. Bod 19 prílohy I odkazuje na smernicu 97/24, ktorá sa týka opatrení proti neoprávneným úpravám mopedov a motocyklov.

32. Účelom postupu typového schválenia vozidiel, ktoré patria do pôsobnosti smernice 2002/24, je zabezpečiť správne fungovanie jednotného trhu prostredníctvom jednotných požiadaviek, ktoré je potrebné dodržiavať na účely typového schválenia vozidla, ako aj typového schválenia jeho charakteristík a súčiastok. [9]

33. Uvedený postup umožní každému členskému štátu, aby potvrdil, že každý typ vozidla bol podrobený kontrolám uvedeným v osobitných smerniciach a bol uvoľnený do obehu s osvedčením o typovom schválení. Výrobcom rovnako umožní, aby vydali osvedčenie o zhode pre všetky vozidlá, ktoré sú v súlade so schváleným typom. Ak bolo nejakému vozidlu udelené osvedčenie, možno ho uviesť na trh, predávať a zaregistrovať na účely jeho používania na území Únie.

34. V nadväznosti na zavedenie harmonizovaného typového schválenia v rámci Únie si občan môže kúpiť nové vozidlo v akomkoľvek členskom štáte a v prípade potreby ho môže zaregistrovať v akomkoľvek ďalšom členskom

7 — Smernica 92/61, zrušená smernicou 2002/24.

8 — V období medzi rokmi 1992 a 2009 bolo prijatých 37 smerníc upravujúcich dvoj- alebo trojkolesové vozidlá a štvorkolky. Pozri internetovú stránku generálneho riaditeľstva pre podnikanie a priemysel: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 92/61/EHS o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, KOM(1999) 276 v konečnom znení (Ú. v. ES C 307 E, s. 1).

štáte bez potreby individuálneho schválenia. Iba vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky vyhovujúce požiadavkám práva Únie môžu byť uvedené na trh a prvýkrát predávané na používanie v členských štátoch.

35. Dôsledkom typového schválenia je, že členský štát nemôže zakázať uvedenie na trh, uvedenie do premávky alebo používanie vozidiel a komponentov vyhovujúcich smernici 2002/24. Typové schválenie sa však neuplatní na jednotlivé vozidlá v zmysle uvedenej smernice. [10]

36. Zrušená smernica 92/61 obsahovala údaj o povahe harmonizácie predmetnej oblasti. Podľa posledného odôvodnenia smernice 92/61 si potreba bezpečnosti na cestách, ochrany životného prostredia a ochrana spotrebiteľov vyžiadala konštrukčné a výrobné požiadavky na vyššej úrovni. Keďže účelom týchto požiadaviek bolo zabezpečiť jednotnosť trhu, bolo potrebné uskutočniť úplnú harmonizáciu.

37. Keďže smernica 2002/24 podobný údaj neprebrala, je možné položiť otázku, ktorá sa týka rozsahu harmonizácie stanovenej touto smernicou.

38. V tejto súvislosti uvádzam, že z návrhu na zmenu a doplnenie smernice 92/61 výslovne vyplýva, že postup typového schválenia dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel v Spoločenstve podlieha systému úplnej harmonizácie. [11] Zo stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru však vyplýva, že uvedený návrh bol prijatý na účely aktualizácie a objasnenia smernice 92/61 [12].

39. Navyše uvádzam, že návrh bol odôvodnený okrem iného potrebou objasnenia požiadaviek týkajúcich sa najmä doby platnosti vnútroštátnych schválení, ako aj potrebou zaradenia nových požiadaviek, pokiaľ ide napríklad o číselné označenie osvedčení o typovom schválení, výnimky pre výbehové

10 — Smernica 2002/24 nevymedzuje pojem „jednotlivé vozidlo“. Vzhľadom na cieľ a obsah uvedenej smernice je potrebné vykladať pojem jednotlivé vozidlo tak, že nezahŕňa skupinu vozidiel, na ktoré sa uplatňuje postup typového schválenia, a týka sa osobných vozidiel s vlastnosťami, ktoré nedovoľujú ich zaradenie do systému typového schválenia stanoveného touto smernicou.

11 — KOM(1999) 276 v konečnom znení.

12 — Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru k „Návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 92/61/EHS o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel“ (Ú. v. ES C 368, 20.12.1999, s. 1).

vozidlá, nové technológie a odteraz aj pre ostatné motorové vozidlá. [13]

40. Preto je potrebné domnievať sa, že smernica 2002/24 smeruje k úplnej harmonizácii, pokiaľ ide o vozidlá, ktoré patria do jej pôsobnosti. Naopak, je jasné, že smernica nesmeruje k úplnej harmonizácii právneho režimu, ktorý sa uplatňuje na skupinu dvoj- a trojkolesových vozidiel, a to najmä vzhľadom na vylúčenie niektorých typov vozidiel z jej pôsobnosti. [14]

41. Pokiaľ určitý komponent alebo samostatná technická jednotka patrí do pôsobnosti smernice 2002/24, tak je potrebné, aby sa posudzoval výhradne podľa tejto poslednej uvedenej smernice. Akonáhle je totiž určitá záležitosť predmetom harmonizácie na úrovni Únie, všetky vnútroštátne predpisy, ktoré s ňou súvisia, sa musia posudzovať na základe tohto harmonizačného opatrenia, a nie na základe ustanovení Zmluvy. [15]

42. Naopak, pokiaľ ide o vozidlá, ktoré sú výslovne vylúčené z pôsobnosti smernice 2002/24, akými sú vozidlá určené na používanie v súťažiach alebo vozidlá, ktoré nie sú určené na používanie v rámci cestnej premávky, domnievam sa, že členské štáty disponujú na účely prijatia právnej úpravy v tejto oblasti veľkou mierou voľnej úvahy.

2. Pôsobnosť smernice 2002/24

43. Podľa článku 1 smernice 2002/24 táto smernica platí pre všetky dvojkolesové alebo trojkolesové motorové vozidlá, so zdvojenými kolesami alebo iné, určené k premávke na ceste a pre komponenty alebo samostatné technické jednotky takých vozidiel.

44. Do pôsobnosti smernice 2002/24 nepatria vozidlá uvedené v článku 1 ods. 1 písm. a) až h), medzi ktorými sú vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne. Všeobecná definícia článku 1 smer-

13 — Pozri odôvodnenie č. 4 smernice 2002/24.

14 — Pozri článok 15 ods. 4 smernice 2002/24, z ktorého vyplýva, že podmienky používania predmetných vozidiel nie sú harmonizované.

15 — Pozri rozsudky z 30. novembra 1983, van Bennekom, 227/82, Zb. s. 3883, bod 35; z 23. novembra 1989, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711, C-150/88, Zb. s. 3891, bod 28; z 12. októbra 1993, Vanacker a Lesage, C-37/92, Zb. s. I-4947, bod 9; z 13. decembra 2001, DaimlerChrysler, C-324/99, Zb. s. I-9897, bod 32; z 9. júna 2005, HLH Warenvertrieb a Orthica, C-211/03, C-299/03 a C-316/03 až C-318/03, Zb. s. I-5141, body 58 a 59, ako aj z 24. januára 2008, Roby Profumi, C-257/06, Zb. s. I-189, bod 14.

nice 2002/24 z jej pôsobnosti *a contrario* vylučuje vozidlá, ktoré nie sú určené na používanie na cestách.

45. Pokiaľ ide o komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré nepatria do pôsobnosti smernice 2002/24, treba rozlišovať medzi dvomi prípadmi.

46. Na jednej strane sa smernica 2002/24 neuplatňuje na časti vozidiel, na ktoré sa táto smernica nevzťahuje. Na druhej strane, pokiaľ je komponent vozidla, ktoré nepatrí do pôsobnosti smernice 2002/24, určený na montáž do vozidla, ktoré patrí do pôsobnosti tejto smernice, potom taký komponent alebo samostatná technická jednotka patrí do pôsobnosti smernice 2002/24.

47. Otázkou je preto spôsob výkladu pojmu „určenie", t. j. otázka, či uplatniteľnosť smernice 2002/24 môže závisieť od účelu použitia predmetných súčiastok.

48. V tejto súvislosti sa domnievam, že pojem „určenie" vozidla alebo komponentu vozidla je potrebné chápať v zmysle priemyselného určenia tejto veci. Pod uvedeným pojmom rozumiem účel použitia, ktorý uviedol výrobca ako referenčný bod v rámci technickej koncepcie vozidla, teda odkaz na technické normy, s ktorými musí byť vozidlo v súlade. Určenie vymedzuje výrobca v rámci procesu výroby. [16]

49. Opačný výklad by viedol k paradoxnej situácii, v ktorej by právna úprava musela zohľadniť každý možný a predpokladaný spôsob použitia súčiastok vozidla užívateľom, dokonca aj technických súčiastok, ktoré nie sú určené podľa výrobcu pre vozidlá, ale môžu byť zameniteľné. [17]

50. Z tohto dôvodu nemôže uplatniteľnosť smernice 2002/24 závisieť na subjektívnom prvku, ktorým je na jednej strane možný účel použitia, alebo dokonca viac možných účelov použitia komponentu, a na druhej strane prípadná technická schopnosť súčiastky, ktorá umožňuje, aby bola namontovaná do iného vozidla, ako je vozidlo, do ktorého je komponent formálne určený.

16 — Podľa systému technickej harmonizácie môžu výrobcovia získať typové schválenie Spoločenstva pre vozidlo v členskom štáte v prípade, že vyhovuje harmonizovaným technickým požiadavkám. Následne ho môžu v rámci Európskej únie uviesť na trh bez toho, aby sa vykonali dodatočné skúšky alebo kontroly. Registrácia sa vykoná po predložení európskeho osvedčenia o zhode. Pozri: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Ako napríklad súčiastky do dvojdobých motorov, ktoré možno použiť v ľahkých strojoch, akými sú záhradnícke stroje alebo lode.

51. Napokon sa mi zdá, že vylúčenie jednotlivého vozidla z pôsobnosti smernice 2002/24 má na účely tohto konania osobitný význam.

52. V tejto súvislosti uvádzam, že pojem „nemoped“ zahŕňa v rámci týchto návrhov jednak moped, ktorý bol najskôr v súlade so smernicou 2002/24 a ktorý bol neskôr predmetom úpravy, akou je zvýšenie výkonnosti, čo viedlo k tomu, že nevyhovoval viac požiadavkám uvedenej smernice, a jednak dvoj- alebo trojkolesové vozidlo uvádzané ako moped, ktoré však od začiatku nevyhovuje definícii mopedu stanovenej smernicou 2002/24.

53. Vzhľadom na znenie článku 1 ods. 1 *in fine* uvedenej smernice je možné sa domnievať, že na moped so zvýšenou výkonnosťou sa nevzťahujú ustanovenia smernice týkajúce sa typového schválenia a voľného pohybu, pretože jednak predstavuje „nemoped“ a takisto ide o jednotlivé vozidlo.

54. Ako však vyplýva z článku 1 *in fine* smernice 2002/24, členské štáty, ktoré vydávajú takéto schválenia akceptujú každé typové osvedčenie komponentov a samostatných technických jednotiek, vydané podľa tejto smernice namiesto tých, ktoré boli vydané podľa zodpovedajúcich národných požiadaviek.

C — *Právna úprava opatrení proti neoprávneným úpravám vozidiel*

1. Úvodné poznámky

55. Nadobudnutie účinnosti smernice 97/24 umožnilo uplatňovať úplný postup typového schvaľovania. Táto smernica je samostatnou smernicou na účely postupu typového schválenia stanoveného smernicou 2002/24. [18]

56. V tejto súvislosti treba uviesť, že pôsobnosť smerníc 2002/24 a 97/24 sa kryje bez toho, aby boli totožné.

57. Článok 1 smernice 97/24 totiž stanovuje, že táto smernica sa vzťahuje na komponenty pre všetky typy motorových vozidiel definované v článku 1 smernice 92/61, ktoré sa uvádzajú v tomto článku. Tento článok však

18 — Smernica 97/24 bola prijatá na účely vykonania smernice 92/61. Pozri odôvodnenie č. 3 smernice 2002/24.

v takmer nezmenenom znení prebrala smernica 2002/24, ktorá sa obmedzila na doplnenie jedinej novej kategórie výnimiek, ktorá sa týka typového schvaľovania jednotlivých vozidiel. [19]

príslušenstvu osvetľovacích zariadení a zariadení svetelnej signalizácie týchto vozidiel.

60. Navyše z odôvodnenia č. 11 smernice 97/24 vyplýva, že obmedzenia úmyselných zásahov do niektorých typov dvoj- alebo trojkolesových vozidiel sa zakladajú na bezpečnostných požiadavkách a požiadavkách na životné prostredie, pričom je upresnené, že aby nepredstavovali prekážku pre majiteľov servisov a údržbárskych dielní, musia byť takéto obmedzenia prísne limitované na zásahy, ktoré podstatne modifikujú výkon vozidla a emisie škodlivín a hluku.

2. Opatrenia proti neoprávneným úpravám v sekundárnom práve

58. Problematika opatrení proti neoprávneným úpravám vozidiel je neoddeliteľnou súčasťou právnej úpravy mopedov a motocyklov.

61. Podľa článku 1 ods. 2 písm. a) smernice 2002/24 sú mopedy dvojkolesové alebo trojkolesové vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou, ktorá neprekračuje 45 km/h. Ich vlastnosťami sú zdvihový objem valcov a výkon, ktorý je rôzny v závislosti na počte kolies.

59. Z dôvodovej správy k smernici 97/24 vyplýva, že opatrenia, ktoré sú navrhované s cieľom minimalizovať neoprávnené úpravy mopedov alebo motocyklov zo strany užívateľov na účely zvýšenia výkonu, zodpovedajú potrebám všetkých členských štátov vzhľadom na šírenie tohto javu, ktorý škodí bezpečnosti cestnej premávky, vo všetkých členských štátoch. Pokiaľ ide o mopedy, je potrebné zastaviť nepovolené úpravy motorov týchto vozidiel, ktorú mladí užívatelia uskutočňujú na účely zvýšenia výkonu na takú úroveň, že – v určitých prípadoch – sa tento výkon stane neprimeraným vo vzťahu k brzdovým systémom, príslušenstvu pneumatík,

62. Zvýšenie výkonnosti mopedu spočíva vo zvýšení jeho výkonu, a najmä výkonu jeho motora. Technické brzdné vlastnosti a udržanie mopedu na ceste nie sú prispôsobené na takúto možnosť, čo môže zvýšiť nebezpečenstvo nehody.

63. Štúdie, ktoré sa zaoberajú problematikou opatrení proti neoprávneným úpravám

19 — Pozri KOM(1999) 276 v konečnom znení.

dvoj- a trojkolesových vozidiel, dokazujú, že ide o otázku, ktorú určujú sociálne a psychologické faktory a ktorá sa týka bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia. [20]

64. Príloha smernice 97/24 vo svojej kapitole 7 upravuje opatrenia proti neoprávneným úpravám dvoj- a trojkolesových mopedov. Všeobecné ustanovenia uvedenej kapitoly sa týkajú zameniteľnosti neidentických častí medzi vozidlami, ktoré majú typové schválenie komponentu. [21]

65. Je potrebné uviesť, že kapitola 7 prílohy smernice 97/24 v každom prípade vylučuje, aby sa prekročila maximálna konštrukčná rýchlosť alebo maximálny čistý výkon príslušnej kategórie. To potvrdzuje, že dosiahnutie priemyselného účelu uvedeného vyššie v súvislosti so smernicou 2002/24 nachádza svoje uplatnenie aj v tomto prípade.

66. Navyše z tej istej kapitoly 7 vyplýva, že osobitné požiadavky stanovené v smernici 97/24 sú záväzné, pokiaľ jedna požiadavka alebo kombinácia požiadaviek nepreukáže potrebu sťažiť neoprávnené úpravy, ktorých výsledkom je zvýšenie maximálnej konštrukčnej rýchlosti vozidla.

67. Podľa prílohy I smernice 2002/24, ktorou sa stanovuje taxatívny zoznam požiadaviek na účely typového schválenia vozidiel, informácie o opatreniach proti neoprávneným úpravám zodpovedajú počtu údajov, ktorých súlad s požiadavkami, ktoré obsahuje právna úprava Spoločenstva, musí byť overený. Podľa prílohy II smernice 2002/24 v súvislosti s už schválenými systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami vozidla, ktoré má byť schválené, je potrebné predložiť určité informácie, ktoré sa týkajú opatrení proti neoprávneným úpravám predmetných vozidiel.

68. Na vnútroštátnej úrovni sa právna úprava proti neoprávneným úpravám mopedov nachádza vo viacerých predpisoch, ktorých účelom je zaistenie bezpečnosti cestnej premávky, pričom existuje vo viacerých členských štátoch Únie. [22] Zvyšovanie výkonnosti vozidiel podlieha kontrole alebo zákazu z dôvodu rizík a škôd, ktoré predstavuje tak pre

20 — „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles“, vypracovaná na žiadosť Komisie, obchod č. FIF 20020691, záverečná správa z 18. decembra 2003, s. 31.

21 — Pozri bod 2.1.1 kapitoly 7 prílohy smernice 97/24.

22 — Pokiaľ ide o Francúzsku republiku pozri napríklad článok L. 321-1 zákona o cestnej premávke. Francúzske právo upravuje osvedčenie o bezpečnosti cestnej premávky na účely prípravy mladých vodičov mopedov na základné pravidlá bezpečnosti cestnej premávky, pozri COLIN, F.: Le brevet de sécurité routière. In: *Droit Administratif 2006*, č. 8. Jazda s mopedom so zvýšenou výkonnosťou je vo Fínsku priestupkom (pozri Ajoneuvolaki, článok 96 ods. I.5). Okrem toho majiteľ má povinnosť uhradiť vyššiu daň z vozidla, ako aj vyššie poplatky povinného poistenia tak, ako keby išlo o ľahký motocykel, ktorý sa používa v premávke bez potreby registrácie.

vodiča, ktorý vystavuje svoj život nebezpečenstvu tým, že jazdí rýchlosťami, ktoré nezodpovedajú vlastnostiam vozidla, ako aj pre ostatných účastníkov cestnej premávky.

D — *O právnych dôsledkoch neoprávnenej úpravy vozidla*

69. Z hľadiska účinkov môže neoprávnená úprava viesť k prerobeniu mopedu na „nemoped“, teda na vozidlo, ktoré nevyhovuje definícii mopedu podľa smernice 2002/24. Neoprávnená úprava môže viesť k prerobeniu mopedu určeného na riadne používanie v rámci cestnej premávky na vozidlo určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne.

70. V rámci systému smernice 2002/24 výrobca podáva podľa článku 3 tejto smernice žiadosť o typové schválenie schvaľovaciemu orgánu v danom členskom štáte na účel zaradenia vozidiel do voľného pohybu v rámci vnútorného trhu. Uvedený článok stanovuje, že žiadosti pre daný typ vozidla, systém a samostatnú technickú jednotku alebo komponent sa môžu predkladať iba jednému členskému štátu. Podľa článku 9 ods. 1 smernice 2002/24 je výrobca zodpovedný za výrobu každého vozidla alebo výrobu každého systému, samostatnej technickej jednotky alebo komponentu v súlade so schváleným typom. [23]

71. Vozidlo teda nemôže patriť do pôsobnosti smernice 2002/24 z jediného dôvodu, že v celom rozsahu spĺňa podmienky stanovené v článku 1 uvedenej smernice. [24] Účelom tejto smernice je totiž zaviesť systém typového schválenia vozidla a vzájomného uznávania, pokiaľ ide o súlad vozidiel a ich komponentov, ktoré boli vyrobené podľa požiadaviek smernice 2002/24 a samostatných smerníc. Voľný pohyb stanovený prostredníctvom úplnej harmonizácie sa uplatní len na vozidlá, ktorých „priemyselným účelom“ tak, ako ho vymedzuje a zaručuje výrobca, je vyhovovať požiadavkám práva Únie.

72. Z tohto dôvodu, pokiaľ moped so zvýšenou výkonnosťou nevyhovuje žiadnej z definícií uvádzaných smernicou 2002/24, potom

23 — Podľa článku 8 smernice 2002/24 každé vozidlo vyrobené v súlade s typom, ktorý bol typovo schválený, musí byť opatrené typovou schvaľovacou značkou pozostávajúcou v súlade s oddielom 1, oddielom 3, oddielom 4 z typového schvaľovacieho čísla stanoveného v prílohe V časti A a každá samostatná technická jednotka a každý komponent vyrobený v konformite s typom, ktorému bolo udelené typové schválenie, obsahuje, ak to príslušná samostatná smernica stanovuje, typovú schvaľovaciu značku, ktorá spĺňa požiadavky uvedené v prílohe V časti B.

24 — Tak napríklad na vozidlo, ktoré v celom rozsahu vyhovuje technickým požiadavkám stanoveným právom Únie, sa nemôže uplatniť systém smernice 2002/24, ak nepodliehalo stanovenému typovému schváleniu.

ide o „nemopeď“, a teda sa naň neuplatní systém stanovený smernicou 2002/24, aj keby patril do jej vecnej pôsobnosti. To isté platí pre jeho komponenty alebo samostatné technické jednotky s výnimkou tých, ktoré sú určené na montáž do vozidiel, ktoré upravuje smernica 2002/24.

73. V súvislosti s kategóriou vozidiel určených na používanie v súťažiach, pričom uznávam, že tieto vozidlá sú vylúčené z pôsobnosti smernice 2002/24, však musím uviesť, že pojem „určenie“ z hľadiska navrhovaného priemyselného účelu predpokladá, že výrobca považoval vozidlo za spôsobilé na používanie v súťažiach.

74. Neoprávnená úprava mopedu prostredníctvom príslušenstva na zvyšovanie výkonnosti však vedie k jednotlivému prerobeniu, pričom aj po zvýšení výkonnosti sa bude môcť skutočne zúčastňovať súťaží. Preto sa na jednej strane také vozidlo nebude môcť považovať za vozidlo „určené na používanie v súťažiach“, keďže výrobca stanovil jeho účel odlišne. Pred uskutočnením zvýšenia výkonnosti totiž nebolo určené na používanie v súťažiach. Na druhej strane po tom, čo bola zvýšená výkonnosť vozidla, došlo k premene vozidla na jednotlivé vozidlo, na ktoré nemožno uplatniť typové schválenie.

75. Za predpokladu, že príslušenstvo na zvýšenie výkonnosti nie je z priemyselného hľadiska určené na dvojaké použitie, [25] som dospel k záveru, že príslušenstvo na zvýšenie výkonnosti mopedov je určené buď na zvýšenie výkonu mopedov určených na používanie v súťažiach, alebo na prerobenie mopedov na „nemopedy“. V oboch prípadoch tak ide o príslušenstvo, ktoré nespadá do systému typového schválenia a vzájomného uznávania stanoveného smernicou 2002/24, pretože toto príslušenstvo nie je určené na montáž do vozidiel, na ktoré sa vzťahuje smernica 2002/24.

76. Napokon, keďže smernica 2002/24 sa na jednotlivé vozidlá v zásade neuplatní, vyplýva z toho, že príslušenstvo na zvýšenie výkonnosti určené na úpravu mopedu, nemôže patriť do pôsobnosti smernice 2002/24 a neuplatní sa naň systém vzájomného uznávania stanovený touto smernicou.

25 — V prípade, že to isté príslušenstvo na zvýšenie výkonnosti je určené pre mopedy a takisto napríklad pre ľahké motocykle, patrí do pôsobnosti smernice 2002/24. Zdá sa však, že účelom ustanovení kapitoly 7 prílohy smernice 97/24 je vyhnúť sa takému prípadu.

V — O rozšírení pôsobnosti smernice 2002/24

77. Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či členský štát môže rozšíriť pôsobnosť smernice 2002/24, a to najmä na vozidlá, ktoré upravuje článok 1 ods. 1 písm. d) uvedenej smernice, t. j. vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne. Tým by v súvislosti s uvedenými vozidlami došlo k rozšíreniu pôsobnosti smernice 2002/24 týkajúcej sa dopravy na cestách na akúkoľvek pozemnú dopravu.

78. Uznávam, že rozsah otázky mi nie je jasný. Otázka by sa mohla týkať uplatnenia definície pojmu „moped“ v zmysle smernice 2002/24 a technických požiadaviek, ktoré z nej vyplývajú, pokiaľ ide o vozidlá určené na používanie v súťažiach. Otázka by sa takisto dala vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny súd sa pýta, či členský štát môže jednostranne rozšíriť systém typového schválenia a vzájomného uznávania stanoveného smernicou 2002/24 na vozidlá, ktoré nepatria do jej pôsobnosti.

79. Podľa Komisie sa smernica 2002/24, presnejšie jej článok 1 ods. 1 písm. d), má vykladať v tom zmysle, že dovoľuje členskému štátu, aby rozšíril jej pôsobnosť na vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne.

80. Podľa oznámenia vlády Spojeného kráľovstva môžu členské štáty stanoviť technické požiadavky na vozidlá uvedené v článku 1 ods. 1 písm. a) až h) v prípade, že tieto požiadavky sú v súlade s právom Spoločenstva, vrátane článku 28 ES a ďalších ustanovení na ochranu voľného pohybu tovaru, akými sú nariadenie (ES) č. 764/2008 [26] a smernica 98/34/ES [27].

81. Obmedzenia právnych účinkov určitej smernice môžu byť totiž vo forme výnimky alebo odchýlky. Ide teda o neuplatnenie pravidla uvedeného v smernici v konkrétnom prípade, aj keby patril do pôsobnosti uvedeného predpisu.

82. V prejednávanej veci sa v súlade s názorom vlády Spojeného kráľovstva domnievam, že článok 1 ods. 1 písm. d) smernice 2002/24 nezakladá výnimku z požiadaviek smernice.

26 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 764/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa ustanovujú postupy týkajúce sa uplatňovania určitých vnútroštátnych technických pravidiel na výrobky, ktoré sú v súlade s právnymi predpismi uvedené na trh v inom členskom štáte, a ktorým sa zrušuje rozhodnutie č. 3052/95/ES (Ú. v. EÚ L 218, s. 21).

27 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 204, s. 37).

83. Tento článok totiž nestanovuje, že členské štáty musia vozidlá určené na používanie v súťažiach a v teréne oslobodiť od požiadaviek uvedených v smernici. Vylúčenie z pôsobnosti smernice ponecháva členským štátom ich právomoc prijímať právne predpisy v predmetnej oblasti, a to samozrejme v súlade s ustanoveniami Zmluvy.

84. Účelom smernice 2002/24 je zaviesť postup typového schválenia vozidiel, ktorý sa uplatňuje na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky vyrobené v súlade s technickými požiadavkami uvedenými v samostatných smerniciach. Právnym dôsledkom tohto postupu je voľný pohyb týchto tovarov, ktorý sa zakladá na povinnosti vzájomného uznávania súladu úplne harmonizovaných technických požiadaviek. Ako vyplýva z článku 15 ods. 1 smernice 2002/24, systém zavedený touto smernicou sa môže uplatniť iba na vozidlá vyhovujúce uvedenej smernici.

85. Uvádzam však, že v prejednávanej veci zostáva problematika zvýšenia výkonnosti mopedov predmetom veci, ktorú prejednáva vnútroštátny súd.

86. Ako som už vyššie vysvetlil v súvislosti s opatreniami proti neoprávneným úpravám mopedov, ustanovenia smernice 2002/24 je potrebné vnímať v spojení s kapitolou 7 prílohy smernice 97/24.

87. Ustanovenia týkajúce sa opatrení proti neoprávneným úpravám sa môžu uplatniť v prípade, že vozidlá a komponenty patria do pôsobnosti smernice 2002/24. Nie je to však v zásade prípad vozidiel určených na používanie v súťažiach.

88. V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že rozšírenie pôsobnosti smernice 2002/24 zahŕňa rozšírenie uplatnenia postupu typového schválenia. Otázka rozšírenia opatrení proti neoprávneným úpravám vozidiel, ktorá sa zdá byť predmetom obáv vnútroštátneho súdu, predstavuje odlišnú problematiku.

89. Keďže však ide o uplatnenie postupu typového schválenia vozidiel určených na použitie v súťažiach, na cestách alebo v teréne, domnievam sa, že členský štát má právomoc takto konať, avšak pod podmienkou, že bude rešpektovať cieľ smernice 2002/24.

90. Ako vyplýva z článku 2 bodu 7 smernice 2002/24 typové schválenie znamená postup, ktorým členský štát osvedčuje, že určitý typ vozidla, systém, samostatná technická

jednotka alebo komponent spĺňa technické požiadavky stanovené v tejto smernici alebo samostatných smerniciach a vyhovel kontrolám správnosti údajov výrobcu, ako je uvedené v zozname v prílohe. [28]

91. Navyše z článku 6 tej istej smernice vyplýva, že príslušný orgán každého členského štátu zašle príslušným orgánom ostatných členských štátov kópiu osvedčenia o typovom schválení spolu s prílohami pre každý typ vozidla, ktorému typové schválenie udelí alebo ho zamietne udeliť. Okrem toho podľa článku 4 ods. 6 uvedenej smernice, ak členský štát odmietne udeliť typové schválenie vozidlu, systému, samostatnej technickej jednotky alebo komponentu z dôvodu vážneho ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky, informuje o tom ostatné členské štáty a Komisiu.

92. Vzhľadom na nebezpečenstvo zámeny a právnej neistoty, ktoré vyplýva z uplatnenia tohto postupu na vozidlá, ktoré nepatria do pôsobnosti smernice 2002/24, sa domnievam, že dotknuté členské štáty musia v súvislosti s osvedčením jednoznačne uviesť, že nejde o typové schválenie stanovené uvedenou smernicou a že osvedčenie nevytvára právne účinky stanovené smernicou 2002/24. V tejto súvislosti si dovoľujem pripomenúť, že ustanovenia článku 15 ods. 3 uvedenej smernice stanovujú členským štátom povinnosť vyhnúť sa akejkoľvek zámene, ktorá by mohla vyplývať z jednotlivých výnimiek stanovených v tomto článku. Rovnakú zásadu je potrebné uplatniť v prípade rozšírenia pôsobnosti typového schválenia.

93. Ak totiž opatrenia, ktoré prijal členský štát, patria do pôsobnosti smernice 2002/24, potom sa členský štát nachádza v systéme vzájomnej závislosti, ktorá spočíva jednak na dôvere a spolupráci medzi príslušnými vnútroštátnymi orgánmi a takisto na technických špecifikáciách stanovených samostatnými smernicami. [29]

28 — Podľa článku 4 smernice 2002/24 každý členský štát udelí typové schválenia pre všetky typy vozidiel, systémov, samostatných technických jednotiek alebo komponentov, ak tieto spĺňajú tieto podmienky. Na jednej strane typ vozidla musí spĺňať technické požiadavky samostatných smerníc a je v súlade s údajmi uvedenými v podrobnom zozname prílohy I uvedenej smernice tak ako to opisuje jeho výrobca. Na druhej strane systém (brzdy, prostriedky proti znečisteniu výfukovými plynmi, atď.), samostatná technická jednotka (súčiastka, akou je výfukový tlmič) alebo komponent (svetelné zariadenie) musia spĺňať technické požiadavky príslušnej samostatnej smernice a sú v súlade s údajmi uvedenými v podrobnom zozname prílohy I smernice 2002/24.

29 — Pozri v tejto súvislosti, pokiaľ ide o smernicu Európskeho parlamentu a Rady 98/37/ES z 22. júna 1998 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa strojových zariadení (Ú. v. ES L 207, s. 1; Mim. vyd. 13/020, s. 349), rozsudok zo 17. apríla 2007 vo veci AGM-COS.MET (C-470/03, Zb. s. I-2749, body 61 až 64). Pokiaľ ide o označenie písmenom „E“, to uvádza, že výrobok bol schválený na používanie v cestnej premávke. Za týmto označením nasleduje číslo, ktoré uvádza štát, ktorý výrobok schválil. Udelenie typového schválenia sa vo všeobecnosti spája so zvláštnou európskou normou pre predmetný výrobok.

94. Uplatňovanie postupu typového schválenia na vozidlo, ktoré nepatrí do pôsobnosti smernice 2002/24, zo strany členského štátu, sa mi z právneho hľadiska zdá možné len pod podmienkou dodržiavania povinnosti transparentnosti, ktorá je typická tak pre postup typového schválenia, ako aj pre všeobecnú zásadu právnej istoty. Členský štáty tak môže uplatniť uvedenú smernicu ako vnútroštátnu normu v prípadoch, ktoré nepatria do jej pôsobnosti, a to pod podmienkou, že nevytvorí dojem rozšírenia právnych účinkov predmetnej vnútroštátnej normy na úroveň Únie.

95. Nič totiž nebráni členskému štátu, aby sa na účely právnej úpravy vozidiel a komponentov, ktoré nepatria do pôsobnosti smernice 2002/24, inšpiroval v súlade s ustanoveniami Zmluvy pravidlami stanovenými v tejto smernici.

VI — Posúdenie obsahu vnútroštátnej právnej úpravy vzhľadom na právo Únie

96. V súvislosti s predmetom zákona o technických podmienkach sa Súdny dvor obrátil na belgickú vládu a Komisiu s touto otázkou:

„Preberá článok 1 ods. 5 zákona z 21. júla 1985 v znení uplatniteľnom na skutkový stav vo veci samej ustanovenia kapitoly 7 prílohy smernice 97/24 s názvom ‚Opatrenia proti neoprávneným úpravám dvojkolesových mopedov a motocyklov' a aký je rozsah tohto prebratia?"

97. Belgická vláda vo svojej odpovedi uviedla, že ustanovenia kapitoly 7 prílohy smernice 97/24 boli začlenené do kráľovského nariadenia z 8. novembra 1998 [30]. Naopak, článok 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach nadobudol účinnosť skôr, konkrétne 1. júla 1995. Keďže rozsah pôsobnosti zákona o technických podmienkach je širší, článok 1 ods. 5 si zachoval svoju účinnosť.

98. Podľa Komisie sa článok 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach nemôže považovať za prebratie smernice 97/24.

30 — Nariadenie, ktorým sa mení a dopĺňa kráľovské nariadenie zo 4. augusta o vykonaní smerníc Európskych spoločenstiev, ktoré sa týkajú schválenia dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel, ich komponentov a samostatných technických jednotiek, ako aj ich bezpečnostného príslušenstva.

99. V súvislosti so vzťahom medzi smernicou 2002/24 a právnou úpravou, o ktorú ide vo veci samej, belgická vláda odkazom na článok 15 smernice 2002/24 poukazuje na to, že zákaz uvedený v článku 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach bol prijatý na účely lepšej ochrany užívateľov. Navrhuje, aby Súdny dvor prijal záver, že článok 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach je v súlade s ustanoveniami smernice 2002/24.

100. Podľa tej istej vlády vozidlá, ktoré po ich výrobe predajca, kupujúci alebo užívateľ vybavil komponentmi, ktorých účelom je zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti, nie sú často (alebo vôbec) prispôsobené vykonaným úpravám, takže predstavujú pre užívateľa možné nebezpečenstvo.

101. V tejto súvislosti predovšetkým poznamenávam, že článok 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach zakazuje výrobu, dovoz, držanie a predaj akéhokoľvek príslušenstva, ktoré umožňuje zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedov, ako aj poskytovanie služieb alebo údajov na účely montáže tohto príslušenstva.

102. Zdá sa, že účel článku 1 ods. 5 zákona o technických podmienkach spočíva v zákaze neoprávnených úprav mopedov prostredníctvom zákazu uvádzania na trh a používania súčiastok slúžiacich na tieto účely [31]. Z tohto hľadiska sa cieľ, ktorý sleduje uvedená právna úprava, kryje s pôsobnosťou smernice 2002/24.

103. Za moped možno podľa smernice 2002/24 totiž považovať len vozidlo, ktoré spĺňa kritériá uvedené v článku 1 ods. 1 uvedenej smernice.

104. Zdá sa, že podobne ako smernica 2002/24, ktorá si podľa mňa uchováva priemyslový účel s cieľom stanoviť „určenie“ vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, sa rovnakým smerom uberá aj belgická právna úprava, keďže zakazuje každé príslušenstvo, pokiaľ je „jeho účelom“ [32] zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedov.

105. Takisto však uvádzam, že zákon o technických podmienkach upravuje problematiku, ktorá je širšia ako problematika, na ktorú sa vzťahuje smernica 2002/24. Uplatnenie uvedenej smernice je totiž obmedzené kritériom, ktorým je vo vzťahu k vozidlu požiadavka „určenia k premávke na ceste“. Podľa údajov, ktoré poskytli tak vnútroštátny súd, ako aj belgická vláda, zákon o technických

31 — Zdá sa mi, že aspekt, ktorý sa týka možného zákazu poskytovania služieb alebo údajov o zvýšení výkonu, nie je návrhom na začatie prejudiciálneho konania krytý.

32 — A nie „účinkom“.

podmienkach upravuje podmienky, ktorým musí vyhovovať každé vozidlo pozemnej dopravy, pričom tento pojem je širší ako pojem cestná doprava.

106. Následne, pokiaľ ide o opatrenia proti neoprávneným úpravám mopedov, poznamenávam, že belgická vláda uvádza, že opatrenia stanovené v kapitole 7, ktorá tvorí prílohu smernice 97/24, sú dvojaké. Táto kapitola 7 jednak obsahuje všeobecné ustanovenia o zameniteľnosti neidentických častí medzi vozidlami, ktoré majú typové schválenie komponentu (body 2.1 až 2.4) a takisto ukladá výrobcom vozidiel špecifické požiadavky s cieľom zabrániť neoprávneným úpravám maximálnej rýchlosti vozidiel prostredníctvom zavedenia súboru konštrukčných požiadaviek (body 3.1 až 3.10).

107. Smernica 97/24 však na rozdiel od cieľa, ktorý zrejme sleduje zákon o technických podmienkach, nestanovuje opatrenia týkajúce sa montáže dielov, ktorých účelom je zvyšovanie výkonu motora alebo rýchlosti a ktoré nepochádzajú od pôvodného výrobcu. Navyše podľa belgickej vlády smernica 97/24 vedie čiastočne k dvojitému uplatňovaniu v súvislosti s článkom 1 ods. 5 uvedeného zákona.

108. Aj keby k prebratiu smernice 97/24 došlo po prijatí zákona o technických podmienkach, domnievam sa, že článok 1 ods. 5 tohto zákona zrejme spĺňa cieľ stanovený v kapitole 7 prílohy smernice 97/24 týkajúcej sa opatrení na obmedzenie neoprávnených úprav moped, ktoré patria do pôsobnosti smernice 2002/24.

109. Z toho vyplýva, že vzhľadom na to, že pôsobnosť zákona o technických podmienkach sa kryje s pôsobnosťou kapitoly 7, ktorá tvorí prílohu smernice 97/24, pričom obe sa vzťahujú na vozidlá patriace do pôsobnosti smernice 2002/24, ako sú mopedy, predmetná právna úprava neodporuje uvedeným smerniciam.

110. Zákaz uvedenia príslušenstva, „ktorého účelom“ je zvyšovanie výkonu alebo rýchlosti mopedov, na trh, ktorý je v rozsahu stanovenom kapitolou 7 prílohy smernice 97/24, t. j. zákaz, ktorý sa obmedzuje na zásahy, ktoré podstatne modifikujú výkon vozidla a emisie škodlivín a hluku, je v súlade s poslednou uvedenou smernicou. Dodávam, že predmetný zákon nevyžaduje, aby predmetom úpravy boli vozidlá, na ktoré sa uplatňuje technická harmonizácia Únie. Naopak, tento zákon zakazuje neoprávnené úpravy, prostredníctvom ktorých sa modifikuje konštrukcia vozidla, ako ju navrhol výrobca. Uvedený zákon je teda v súlade s požiadavkami článku 15 ods. 4

smernice 2002/24, podľa ktorej podmienky používania stanovené členskými štátmi sa netýkajú modifikácie vozidiel.

111. Keďže však zákaz stanovený zákonom o technických podmienkach vo veľkej miere nepatrí do pôsobnosti smernice 2002/24 a smernice 97/24, je potrebné poskytnúť vnútroštátnemu súdu údaje v súvislosti s článkom 28 ES a článkom 30 ES (teraz článok 34 ZFEÚ a článok 36 ZFEÚ), a to v rámci riešenia problematiky vozidiel určených na používanie v súťažiach.

112. Ako uvádza Komisia, predmetné smernice nevykonávajú úplnú harmonizáciu v oblasti dvoj- a trojkolesových vozidiel, pretože sa nevzťahujú na skupinu dvoj- a trojkolesových vozidiel, a najmä nie na vozidlá určené na používanie v súťažiach.

113. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v rámci konania podľa článku 234 ES, ktoré spočíva na jednoznačnom rozdelení úloh medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom, je pre posúdenie konkrétneho skutkového stavu príslušný vnútroštátny súd. Súdny dvor však v duchu spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom s cieľom dať užitočnú odpoveď môže vnútroštátnemu súdu poskytnúť všetky informácie, ktoré považuje za dôležité. [33]

114. Ako som už uviedol, členské štáty disponujú pod podmienkou dodržiavania ustanovení Zmluvy veľkou mierou voľnej úvahy, pokiaľ ide o právnu úpravu vozidiel určených na používanie v súťažiach, ktoré sú výslovne vylúčené z pôsobnosti smernice 2002/24.

115. Navyše si myslím, že právo Únie ponecháva členským štátom veľkú mieru voľnej úvahy v tom, aby stanovili, či dovoľujú alebo nedovoľujú, a v prípade potreby za akých podmienok, organizovanie súťaží mopedov a/alebo motocyklov. Je všeobecne známe, že aj výborne zorganizované preteky motorových vozidiel predstavujú vážne nebezpečenstvo pre život a zdravie účastníkov, a to najmä v porovnaní s ostatnými športmi.

116. Vláda Spojeného kráľovstva tvrdí, že keďže vozidlá určené na používanie v súťažiach alebo v teréne nepatria do pôsobnosti smernice 2002/24, uvedená smernica nestanovuje členským štátom povinnosť, aby prijali v tejto súvislosti nejakú právnu úpravu.

33 — Pozri okrem iného rozsudok z 15. apríla 2010, Sandström, C-433/05, Zb. s. I-2885, bod 35.

117. Podľa vlády Spojeného kráľovstva môžu členské štáty stanoviť technické požiadavky, pokiaľ ide o vozidlá uvedené v článku 1 ods. 1 písm. a) až h) smernice 2002/24, v prípade, že tieto požiadavky sú v súlade s právom Únie, najmä s článkom 28 ES.

118. V prejednávanej veci zo spisu predovšetkým vyplýva, že daný zákaz je opatrením, ktoré sa uplatňuje bez rozdielu na domáce výrobky a výrobky dovezené z iných členských štátov.

119. Navyše nemožno spochybniť, že predmetná vnútroštátna právna úprava, prostredníctvom ktorej sa na celom belgickom území všeobecne a úplne zakazuje výroba, dovoz, držba, ponuka na predaj, predaj a distribúcia príslušenstva, ktorého účelom je zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedov, môže vytvárať prekážky voľnému pohybu tovarov.

120. Takýto zákaz možno odôvodniť niektorým z naliehavých dôvodov všeobecného záujmu vymenovaných v článku 30 ES alebo imperatívnymi požiadavkami pod podmienkou, že predmetnou právnou úpravou sa zaručí dosiahnutie sledovaného cieľa a neprekročí sa rámec toho, čo je nevyhnutné pre jeho dosiahnutie. [34]

121. Domnievam sa, že zvyšovanie výkonnosti mopedov je javom, ktorý podľa sekundárneho práva nie je v súlade s bezpečnosťou cestnej premávky, ochranou užívateľov, ako aj ochranou životného prostredia. Z predmetnej vnútroštátnej právnej úpravy vyplýva, že príslušenstvo, ktoré slúži na zvyšovanie výkonnosti mopedov určených na používanie na cestách, nemôže byť zaradené do voľného pohybu v rámci vnútorného trhu. Členské štáty preto môžu obmedziť uvádzanie na trh, predaj, uvádzanie do obehu alebo používanie príslušenstva na zvyšovanie výkonnosti mopedov určených na používanie v súťažiach, ak je uvedené príslušenstvo technicky zameniteľné s príslušenstvom určeným na používanie v rámci cestnej premávky.

122. V prípade, že príslušenstvo na zvyšovanie výkonnosti nevyhovuje podmienke zameniteľnosti a predmetné vnútroštátne pravidlá bránia užívateľom komponentov alebo samostatných technických jednotiek, aby ich používali v súlade s ich určením, alebo značne obmedzujú ich používanie, čoho overenie prináleží vnútroštátnemu súdu, potom také pravidlá sú prekážkou prístupu uvedených výrobkov na dotknutý vnútroštátny trh a predstavujú tak opatrenia s rovnakým účinkom ako množstevné obmedzenia dovozu

34 — Pozri rozsudok z 10. februára 2009, Komisia/Taliansko, C-110/05, Zb. s. I-519, bod 59.

zakázané článkom 28 ES, ak nie sú odôvodnené na základe článku 30 ES alebo na základe naliehavých požiadaviek všeobecného záujmu.

123. V tejto súvislosti pripomínam, že k vykonaniu voľného pohybu tovarov, pokiaľ ide o motorové vozidlá alebo ich komponenty v Európskej únii, nedošlo prostredníctvom priameho uplatnenia článkov Zmluvy, ale v nadväznosti na dlhý proces harmonizácie technickej právnej úpravy vzhľadom na potrebu ochrany života a zdravia užívateľov takých výrobkov, ako aj vzhľadom na bezpečnosť cestnej premávky a životné prostredie. Európska integrácia v tejto oblasti tak spočíva na predpoklade existencie odôvodnenia prekážky obchodu vnútri Spoločenstva na základe článku 30 ES.[35] Preto sa mi zdá, že okolnosti, ktoré odôvodnili prijatie sekundárnej právnej úpravy Únie v oblasti motorových vozidiel, odôvodňujú taký všeobecný zákaz, aký stanovuje zákon o technických podmienkach, aj keď sa uplatňuje na príslušenstvo na zvyšovanie výkonnosti mopedov údajne určených na používanie v súťažiach.

VII — Návrh

124. Navrhujem, aby Súdny dvor na prejudiciálnu otázku položenú Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde odpovedal takto:

„1. Pod podmienkou dodržania pravidiel Zmluvy ES a povinnosti transparentnosti, ktorá je typická tak pre postup typového schválenia, ako aj pre všeobecnú zásadu právnej istoty, členský štát môže uplatniť smernicu Európskeho parlamentu

35 — Pozri odôvodnenia č. 2 a 4 smernice 92/61, ktorá bola neskôr zrušená.

a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS, alebo vnútroštátne pravidlá s podobným obsahom, pokiaľ ide o vozidlá alebo komponenty, ktoré sú vylúčené z pôsobnosti uvedenej smernice, postup typového schválenia vozidla, ako aj technické požiadavky na vozidlá určené na používanie mimo ciest a na vozidlá určené na používanie v súťažiach, na cestách alebo v teréne.

2. Vnútroštátny zákon, o aký ide vo veci samej, patrí do pôsobnosti článkov 28 ES a 30 ES, keďže prekračuje rozsah opatrení proti neoprávneným úpravám mopedov stanovený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES zo 17. júna 1997 o niektorých komponentoch a charakteristikách dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel. Tento zákon v súvislosti s uvedenými článkami stanovuje odôvodnené obmedzenie, aj keď sa uplatňuje na príslušenstvo, ktorého účelom je zvyšovanie výkonu motora a/alebo rýchlosti mopedov určených na používanie na ceste alebo v teréne."