SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA NIILA JÄÄSKINENA, predstavljeni 16. septembra 2010 [1]

1. Predložitveno sodišče rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (prvostopenjsko sodišče v Dendermondu (Belgija)) želi z vprašanjem za predhodno odločanje [2] razlago člena 1(1)(d) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2002/24/ES z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS [3].

2. Sodišču se zlasti predlaga, naj odloči o nacionalnih ukrepih za preprečevanje nedovoljenih posegov na dvo- in trikolesnih motornih vozilih. Zadevna nacionalna zakonodaja namreč prepoveduje zlasti trženje in uporabo opreme, namenjene povečanju moči motorja in/ali zviševanju hitrosti mopedov. Sodišče naj torej preuči, ali in koliko je lahko v obravnavanem primeru oprema za tuning mopeda, ki presega tehnične specifikacije iz predpisov Unije, namenjena prostemu pretoka blaga, ki ga zagotavlja pravo Unije.

3. Za namen teh sklepnih predlogov ugotavljam, da je izraz „moped“ opredelitev v smislu Direktive 2002/24 samostojen in nedvoumen pojem prava Unije. Po sekundarnem pravu vsako vozilo, predstavljeno kot moped, vendar ne ustreza tej opredelitvi, torej „ni moped“.

I – Pravni okvir

A – *Pravo Unije*

4. Direktiva 2002/24 je razveljavila Direktivo Sveta 92/61/EGS z dne 30. junija 1992 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil [4].

1 – Jezik izvirnika: francoščina.

2 – Ker se spor v postopku v glavni stvari nanaša na uporabo nacionalnega zakona, sprejetega leta 1985, so sklici na določbe Pogodbe ES po številčenju, ki se je uporabljalo pred začetkom veljavnosti Pogodbe o delovanju Evropske unije.

3 – UL L 124, str. 1.

4 – UL L 225, str. 72.

5. V skladu s šesto uvodno izjavo Direktive 2002/24 mora postopek homologacije dvo- in trikolesnih motornih vozil vsaki državi članici omogočiti, da ugotovi, ali so na vsakem tipu vozila opravljena preverjanja, predvidena v posameznih direktivah in navedena v certifikatu o homologaciji.

6. Člen 1 Direktive 2002/24 določa:

„1. Ta direktiva se uporablja za vsa dvo- in trikolesna motorna vozila, z dvojnimi kolesi ali brez njih, namenjena za vožnjo po cesti, in tudi za njihove sestavne dele ali samostojne tehnične enote.

Ta direktiva se ne uporablja za naslednja vozila:

[…]

(d) vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali na terenu;

[…]

niti za njihove sestavne dele ali samostojne tehnične enote, razen če so ti namenjeni za vgradnjo na vozila, za katera velja ta direktiva.

[…]“

7. Člen 4 navedene direktive določa:

„1. Vsaka država članica podeli homologacijo vsem tipom vozil, sistemov, samostojnih tehničnih enot ali sestavnih delov, če ti izpolnjujejo naslednja pogoja:

[…]

(b) sistem, samostojna tehnična enota ali sestavni del izpolnjuje tehnične zahteve ustrezne posamične direktive in ustreza opisu proizvajalca na podlagi podatkov, navedenih v seznamu v Prilogi I.

[…]“

8. V skladu s členom 15 te direktive poglavja III z naslovom Pogoji za prosti pretok blaga, začasna ureditev, izjeme in alternativni postopki:

„1. Države članice ne smejo prepovedati dajanja na trg, prodaje, začetka uporabe ali uporabe novih vozil, ki so skladna s to direktivo. Prvič je mogoče registrirati samo vozila, skladna s to direktivo.

2. Države članice ne smejo prepovedati dajanja na trg, prodaje ali uporabe novih

samostojnih tehničnih enot ali novih sestavnih delov, ki so skladni s to direktivo. Prvič se lahko dajo na trg in v prodajo v državah članicah samo samostojne tehnične enote in sestavni deli, skladni s to direktivo.

3. Ne glede na odstavka 1 in 2:

(a) lahko države članice izvzamejo vozila, sisteme, samostojne tehnične enote in sestavne dele, ki so namenjeni:

(i) za proizvodnjo v majhnih serijah po največ 200 enot na leto določenega tipa vozil, sistemov, sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot;

(ii) za oborožene sile, organe za vzdrževanje javnega reda, službe civilne zaščite, gasilske brigade ali organe za javna dela.

O teh izjemah je treba obvestiti druge države članice v enem mesecu od datuma podelitve. V treh mesecih te države članice odločijo, ali sprejmejo homologacijo za vozila, ki jih je treba registrirati na njihovem ozemlju. Certifikat o taki homologaciji ne sme imeti naslova ‚Certifikat o ES-homologaciji';

[…]

4. Ta direktiva ne vpliva na pravico držav članic, da skladno s Pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti določijo zahteve, ki jih štejejo za potrebne za zagotovitev varstva uporabnikov med uporabo zadevnih vozil, če zato niso potrebne spremembe na vozilih."

9. V delu 2 Priloge II k Direktivi 2002/24 je pri nekaterih tehničnih značilnostih sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki spadajo na njeno področje uporabe, sklic na posamezne direktive, ki določajo tehnične zahteve za upravičenost do postopka homologacije.

10. V skladu s tretjo uvodno izjavo Direktive 97/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1997 o določenih sestavnih

delih in značilnostih dvo- in trikolesnih motornih vozil [5]

[…]

1.3.1. Vozila kategorije A – mopedi,

„je treba pripraviti usklajene zahteve v zvezi s sestavnimi deli in značilnostmi dvo- ali trikolesnih motornih vozil zaradi izvajanja postopkov homologacije vozil in sestavnih delov, ki jih zajema Direktiva Sveta 92/61/EGS z dne 30. junija 1992 o homologaciji dvo- ali trikolesnih motornih vozil za vsak tip takšnih vozil“.

[…]

1.4. izraz ‚nepooblaščena sprememba‘ pomeni: spremembo, ki po določbah tega poglavja ni dovoljena.“

11. V poglavju 7 Priloge k Direktivi 97/24 z naslovom Ukrepi za preprečevanje nedovoljenih posegov na dvokolesnih mopedih in motociklih so v točki 1 navedene te opredelitve:

12. V točki 2 poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 so zlasti navedene splošne določbe o zamenljivosti ne povsem enakih delov med homologiranimi vozili. Iz točke 2.1.1(b) navedenega poglavja 7 izhaja, da ne sme biti prekoračena največja konstrukcijsko določena hitrost oziroma največja nazivna moč vozila ustrezne kategorije. Zlasti pri nizko zmogljivih mopedih, ki so omenjeni v opombi v Prilogi I k Direktivi 92/61/EGS, je največja konstrukcijsko določena hitrost 25 km/h.

„1. V tem poglavju:

1.1. izraz ‚ukrepi za preprečevanje nedovoljenih posegov na dvokolesnih mopedih in motociklih‘ pomeni: vrsto tehničnih zahtev in specifikacij, katerih cilj je čim bolj preprečiti nedovoljene posege, ki lahko ogrožajo varnost, zlasti tiste, ki povečujejo največje zmogljivosti vozila in so škodljivi za okolje;

13. V točki 3 poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 o posebnih zahtevah za vozila kategorij A in B je določeno:

„Zahteve v tej točki niso obvezne, razen če se posamična zahteva ali skupina zahtev izkaže kot potrebna za preprečitev nedovoljenih

5 – UL L 226, str. 1.

posegov, ki bi lahko povečali največjo konstrukcijsko določeno hitrost za več kot 5 km/h […]. V nobenem primeru ne sme biti presežena največja konstrukcijsko določena hitrost oziroma največja nazivna moč motorja ustrezne kategorije."

II – Dejansko stanje in vprašanje za predhodno odločanje

B – *Nacionalno pravo*

14. Člen 1(5) zakona z dne 21. junija 1985 o tehničnih zahtevah, ki jim mora ustrezati vsako vozilo za prevoz po kopnem, njegovih sestavnih delih in varnostni opremi (v nadaljevanju: zakon o tehničnih zahtevah)[6] določa:

„Prepovedani so izdelovanje, uvoz, posedovanje z namenom prodaje, ponujanje v prodajo, prodaja in brezplačna dostava opreme, namenjene povečevanju moči motorja/ali zviševanje hitrosti mopedov, in dajanje pomoči ali nasvetov o vgradnji te opreme."

6 – Moniteur belge z dne 13. avgusta 1985, str. 11647.

15. V. W. Lahousse je poslovodja družbe Lavichy BVBA (v nadaljevanju skupaj: obdolženca), katere poslovna dejavnost je „vodenje trgovine s kolesi in popravljalnice koles, vključno z uvozom, izvozom, nakupom, prodajo, dajanjem v najem, vzdrževanjem in popravljanjem tako novih kot rabljenih koles, mopedov, njihove opreme in rezervnih delov". Iz predložitvene odločbe izhaja, da sta obdolženca posedovala in prodajala opremo za tuning, dopuščala tuning mopedov in dajala tudi nasvete o tem.

16. Po preiskavi, hišni preiskavi in zasegu dokaznega gradiva je politierechtbank te Sint-Niklaas (policijsko sodišče v Sint-Niklaasu) obdolženca obsodilo za kršitev člena 1(5) zakona o tehničnih zahtevah, ker sta izdelovala opremo, namenjeno povečevanju moči motorja in/ali zviševanju hitrosti mopeda, jo uvažala, posedovala za prodajo, ponujala v prodajo, prodajala ali brezplačno dostavljala ter ponujala pomoč pri tem.

17. Obdolženca sta pri predložitvenem sodišču vložila pritožbo zoper to sodbo.

18. Ker je to menilo, da obstaja med členom 1(5) zakona o tehničnih zahtevah in Direktivo 2002/24 morebitno protislovje, je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba Direktivo 2002/24, zlasti njen člen 1(1)(d), ki se ne uporablja za vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali terenu, razlagati tako, da državam članicam dopušča razširitev njene uporabe na ves prevoz po kopnem (to je za uporabo dvo- ali trikolesnih motornih vozil tudi zunaj javnih poti in/ali na zasebnih zemljiščih), ne da bi odobrile izjemo za vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti (dirke) ali terenu?“

III – Postopek pred Sodiščem

19. Predlog za sprejetje predhodne odločbe je bil v sodno tajništvo Sodišča vložen 22. aprila 2009.

20. Pisna stališča so predložili V. W. Lahousse, belgijska vlada in vlada Združenega kraljestva ter Evropska komisija.

21. Sodni tajnik je v dopisu z dne 17. maja 2010 belgijsko vlado in Komisijo pozval, naj odgovorita na vprašanje o poglavju 7 Priloge k Direktivi 97/24. Zgoraj navedeni stranki sta odgovora predložili 1. junija 2010.

IV – Splošna presoja

A – *Uvodne ugotovitve o vprašanju za predhodno odločanje*

22. Predložitveno sodišče želi z vprašanjem izvedeti, ali lahko država članica razširi področje uporabe Direktive 2002/24 tako, da bi se lahko uporabljala za vozila, ki so iz njega izrecno izključena. Razširitev področja uporabe Direktive 2002/24 na vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali terenu bi namreč povzročilo, da ta vozila štejemo, kot da spadajo v usklajen postopek homologacije.

23. Vendar nacionalno sodišče ne pove, ali so oprema ali vozila, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, namenjeni za uporabo na športnih tekmovanjih ali za kupce, ki želijo povečati moč motorja in/ali zvišati hitrost

mopedov, da bi se lahko vozili po cesti. Vendar se mi zdi, da to posebno dejansko vprašanje ne more vplivati na dopustnost predloga za sprejetje predhodne odločbe.

24. Poleg tega nacionalno sodišče navaja, da je Sodišču predložilo vprašanje za predhodno odločanje, da bi dobilo pojasnilo o pojmu „prevoz po kopnem“. Vendar je ta pojem značilen za belgijski zakon o tehničnih zahtevah, ki ga Sodišču ni treba razlagati. Opozarjam namreč, da je namen Direktive 2002/24, da se uporablja le za vozila, sestavne dele in samostojne tehnične enote, namenjene za vožnjo „po cesti“.

25. Zato je treba preučiti, ali zakonodaja, kot je ta, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, spada v okvir področja uporabe Direktive 2002/24, in če ni tako, katera pravila prava Unije bi morala upoštevati država članica.

26. Poleg tega se je treba glede trditev belgijske vlade, po katerih naj bi bil člen 1(5) zakona o tehničnih zahtevah uveden za zagotavljanje boljšega varstva uporabnikov in s tem preprečevanje nevarnosti, povezanih z zviševanjem hitrosti in/ali povečevanjem moči motorja zadevnih vozil, sklicevati tudi na poglavje 7 Priloge k Direktivi 97/24, ki ureja zlasti problematiko ukrepov za preprečevanje nedovoljenih posegov na mopedih.

27. Kar zadeva časovni vidik zadeve, predložene Sodišču, je iz predložitvene odločbe razvidno, da se očitana dejstva nanašajo na obdobje od 1. januarja 2002 do vključno 7. decembra 2005.

28. Ker je bilo to obdobje pred sprejetjem Direktive 2002/24, je nesporno, da se je za dejstva za postopek v glavni stvari uporabljala Direktiva 92/61. Ker so pojmi, ustrezni za to zadevo, v teh direktivah v bistvu ostali nespremenjeni, menim, da se razlaga Direktive 2002/24 smiselno uporablja tudi za razlago Direktive 92/61.

B – *Določbe, ki urejajo področje dvo- in trikolesnih vozil*

1. Cilji in stopnja usklajenosti Direktive 2002/24

29. Več direktiv ureja problematiko zahtev, ki jim morajo ustrezati sestavni deli in

značilnosti dvo- in trikolesnih motornih vozil v okviru sprejetja ukrepov za zagotavljanje delovanja notranjega trga. V ta namen so bile sprejete okvirna direktiva [7] in številne tehnične direktive [8].

30. Kot je razvidno iz osme uvodne izjave Direktive 92/61, da ker so bile v posamičnih direktivah usklajene tehnične zahteve, ki se uporabljajo za različne sestavne dele in značilnosti vozila, je za preverjanje upoštevanja teh zahtev ter priznavanje vsake države članice preverjanja, izvedenega v drugih državah članicah, na ravni Skupnosti nujno treba uvesti skupen homologacijski postopek za vsak tip vozila.

31. Namen Direktive 2002/24 je uskladiti postopek homologacije glede na tip dvo- in trikolesnega motornega vozila, ki spada na njeno področje uporabe. Uporablja se tudi za sestavne dele in samostojne tehnične enote, v skladu s tehničnimi zahtevami, navedenimi v posamičnih direktivah. V Prilogi I k Direktivi 2002/24 je izčrpen seznam zahtev za homologacijo vozil. V točki 19 Priloge I je sklicevanje na Direktivo 97/24 glede ukrepov za preprečevanje nedovoljenih posegov na mopedih in motociklih.

32. Namen postopka homologacije vozil, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2002/24, je zagotoviti pravilno delovanje notranjega trga z uvedbo enotnih zahtev, ki jih je treba upoštevati pri homologaciji vozila in njegovih sestavnih delov ter značilnosti. [9]

33. Zgoraj navedeni postopek omogoča vsaki državi članici, da ugotovi, ali so na vsakem tipu vozil opravljena preverjanja, predvidena v posamičnih direktivah in navedena v certifikatu o homologaciji. Ta postopek še omogoča proizvajalcem izdajanje potrdila o skladnosti za vsa vozila, ki ustrezajo tipu, za katerega je bila homologacija podeljena. Vozilo, ki ima tako potrdilo, se lahko da na trg, proda in registrira za uporabo na celotnem območju Unije.

34. Zaradi uvedbe homologacije, usklajene v Evropski uniji, lahko državljan kupi novo vozilo v kateri koli državi članici in ga v tem primeru registrira brez posamične odobritve v kateri koli drugi državi članici. Prvič se

7 – Direktiva 92/61, ki je bila razveljavljena z Direktivo 2002/24.

8 – Med letoma 1992 in 2009 je bilo sprejetih 37 direktiv, ki urejajo dvo-, tri- in štirikolesna vozila. Glej spletno stran Generalnega direktorata za podjetništvo in industrijo pri Komisiji: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 – Predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 92/61/EGS o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil, COM(1999) 276 konč. (UL C 307 E, str. 1).

lahko dajo na trg in v prodajo v državah članicah samo vozila, sestavni deli in samostojne tehnične enote in sestavni deli, v skladu z zahtevami prava Unije.

35. Zaradi te homologacije država članica ne sme prepovedati dajanja na trg, prodaje, začetka uporabe ali uporabe vozil in sestavnih delov, ki so v skladu z Direktivo 2002/24. Zato se homologacija ne uporablja za posamezna vozila v smislu navedene direktive. [10]

36. Direktiva 92/61, ki je zdaj razveljavljena, je vključevala navedbo o naravi uskladitve, predvidene na zadevnem področju. V skladu z zadnjo uvodno izjavo Direktive 92/61 so zaradi varnosti cestnega prometa ter varovanja okolja in potrošnikov potrebne visoke zahteve načrtovanja in izdelave. Ker je bil namen teh zahtev zagotavljanje enotnosti trga, se je bilo treba opreti na popolno uskladitev.

37. Ker podobna navedba ni bila povzeta v Direktivi 2002/24, se lahko vprašamo o obsegu uskladitve, ki jo ta določa.

38. V tej zvezi poudarjam, da je bilo v predlogu spremembe Direktive 92/61 izrecno navedeno, da je bil postopek homologacije v ES za dvo- in trikolesna motorna vozila zasnovan v sistemu popolne uskladitve. [11] Vendar je iz mnenja Ekonomsko-socialnega odbora razvidno, da je bil navedeni predlog sprejet za posodobitev in razjasnitev Direktive 92/61. [12]

39. Poleg tega poudarjam, da je bil predlog med drugim obrazložen s potrebo po razjasnitvi zahtev, ki se nanašajo zlasti na trajanje veljavnosti nacionalnih odobritev in vključitev novih zahtev, na primer o številčenju certifikatov o homologaciji, izvzetje vozil zaključka serije in nove tehnologije, po zgledu

10 – Seveda v Direktivi 2002/24 ni opredelitve pojma „posamezno vozilo“. Vendar je treba z vidika cilja navedene direktive in njene vsebine pojem „posamezno vozilo“ razlagati kot nasprotje vozil, ki spadajo v postopek homologacije, in da se nanaša na posamezna vozila, ki jih zaradi njihovih značilnosti ni mogoče vključiti v sistem homologacije, ki ga določa ta direktiva.

11 – COM(1999) 276 konč.

12 – Mnenje Ekonomsko-socialnega odbora o Predlogu Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 92/61/EGS o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil (UL C 368 z dne 20. decembra 1999, str. 1).

zahtev, ki že zdaj veljajo za druga motorna vozila. [13]

40. Zato je treba šteti, da je namen Direktive 2002/24 še vedno izčrpna uskladitev vozil, ki spadajo na njeno področje uporabe. Nasprotno pa je jasno, da ni izčrpno uskladila pravnega reda, ki se uporablja za dvo- in trikolesna vozila, zlasti zaradi izključitve določenih tipov vozil z njenega področja uporabe. [14]

41. Če vozilo, sestavni del ali samostojna tehnična enota spadajo na področje uporabe Direktive 2002/24, jih je tako treba preučiti le z vidika te direktive. V zvezi s tem se ugotovi, da če je neko vprašanje usklajeno na ravni Unije, je treba nacionalne ukrepe, ki se nanašajo, preučiti na podlagi določb te uskladitve, in ne na podlagi določb Pogodbe. [15]

42. Nasprotno pa kar zadeva vozila, izrecno izključena s področja uporabe Direktive 2002/24, kot so vozila za uporabo na športnih tekmovanjih ali vozila, ki niso namenjena za vožnjo po cesti, menim, da imajo države članice na voljo veliko možnosti, da sprejmejo predpise na tem področju.

2. Področje uporabe Direktive 2002/24

43. V skladu s členom 1 Direktive 2002/24 se ta uporablja za vsa dvo- ali trikolesna motorna vozila, z dvojnimi kolesi ali brez njih, namenjena za vožnjo po cesti, in tudi za njihove sestavne dele ali samostojne tehnične enote.

44. S področja uporabe Direktive 2002/24 so izključena vozila, navedena v členu 1(1), točkah od (a) do (h), med katerimi so vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali terenu. Tudi v splošni opredelitvi člena 1

13 – Glej četrto uvodno izjavo Direktive 2002/24.

14 – Glej člen 15(4) Direktive 2002/24, iz katerega izhaja, da pogoji uporabe zadevnih vozil niso usklajeni.

15 – Glej sodbe z dne 30. novembra 1983 v zadevi van Bennekom (227/82, Recueil, str. 3883, točka 35); z dne 23. novembra 1989 v zadevi Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Recueil, str. 3891, točka 28); z dne 12. oktobra 1993 v zadevi Vanacker et Lesage (C-37/92, Recueil, str. I-4947, točka 9); z dne 13. decembra 2001 v zadevi DaimlerChrysler (C-324/99, Recueil, str. I-9897, točka 32); z dne 9. junija 2005 v združenih zadevah HLH Warenvertrieb in Orthica (C-211/03, C-299/03 in C-316/03 do C-318/03, ZOdl., str. I-5141, točki 58 in 59) in z dne 24. januarja 2008 v zadevi Roby Profumi (C-257/06, ZOdl., str. I-189, točka 14).

Direktive 2002/24 so, nasprotno, s področja uporabe navedene direktive izključena vozila, ki niso namenjena za vožnjo po cesti.

45. Pri sestavnih delih ali samostojnih tehničnih enotah vozil, za katera se šteje, da ne spadajo na področje uporabe Direktive 2002/24, je treba razlikovati med dvema primeroma.

46. Prvič, Direktiva 2002/24 se ne uporablja za sestavne dele vozil, ki niso vključena v to direktivo. Drugič, če je sestavni del vozila, izključenega s področja uporabe Direktive 2002/24, namenjen za vgradnjo v vozila, vključena v to direktivo, spada tak sestavni del ali samostojna tehnična enota na področje Direktive 2002/24.

47. Postavlja se torej vprašanje, kako razlagati pojem „namen“, to je, ali je neposredna uporaba Direktive 2002/24 lahko odvisna od možne uporabe zadevnega dela.

48. V zvezi s tem menim, da je treba pojem „namen“ vozila ali sestavnega dela vozila razumeti v smislu industrijskega namena tega blaga. Pod drugim pojmom razumem uporabo, ki jo je določil proizvajalec kot merilo pri tehnični zasnovi vozila in ki na primer določa tehnične standarde, ki jim mora vozilo ustrezati. Namen torej določi proizvajalec pri proizvodnji. [16]

49. Drugačna razlaga bi privedla do paradoksalnega položaja, pri katerem bi morala ureditev upoštevati vsako mogočo in hipotetično uporabo sestavnega dela vozila, za katero bi se lahko odločil uporabnik, ali celo tehničnih delov, ki po mnenju proizvajalca niso namenjeni za vgradnjo v vozila, vendar imajo lastnosti, ki omogočajo zamenljivost. [17]

50. Zato uporaba Direktive 2002/24 ne more biti odvisna od subjektivnega dejavnika, in sicer uporabe oziroma večnamenske uporabe sestavnega dela, na eni strani in morebitne tehnične zmožnosti sestavnega dela za vgradnjo v drugo vozilo, kot je vozilo, za katero je bil formalno namenjen, na drugi strani.

16 – V skladu s sistemom tehnične uskladitve lahko proizvajalci prejmejo homologacijo v ES za vozilo v državi članici, če to izpolnjuje usklajene tehnične zahteve. Nato ga lahko tržijo v celotni Evropski uniji, ne da bi jim bilo treba opraviti preizkuse ali dodatna preverjanja. Vozilo se registrira ob predložitvi Evropskega potrdila o skladnosti. Glej: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 – Kot na primer deli dvotaktnih motorjev, ki se uporabljajo pri lahkih strojih, kot so vrtni stroji, ali ladjah.

51. Končno, izključitev vozil s področja uporabe Direktive 2002/24 se mi zdi za ta postopek posebno pomembna.

52. V zvezi s tem poudarjam, da pojem „vozilo, ki ni moped“ v okviru teh sklepnih predlogov vključuje moped, ki je pred tem ustrezal Direktivi 2002/24 in naj bi bil predmet nedovoljenega posega, kot je tuning, posledica tega pa je, da ne ustreza več zahtevam, ki izhajajo iz te direktive, in dvo- ali trikolesno vozilo, ki je moped, a že od začetka ne ustreza opredelitvi mopeda, določeni v Direktivi 2002/24.

53. V členu 1(1) navedene direktive je, *in fine*, dovoljeno šteti, da moped, ki je bil predmet tuninga, ni vključen v določbe Direktive 2002/24 o homologaciji in prostem pretoku, ker „ni moped“ in ker gre za posamezno vozilo.

54. Vendar kot je razvidno iz člena 1, *in fine*, Direktive 2002/24, države članice, ki odobrijo homologacijo za posamezna vozila, odobrijo celotno homologacijo za sestavne dele in samostojne tehnične enote v skladu s to direktivo, in ne v skladu z nacionalnimi določbami na tem področju.

C – *Ureditev ukrepov za preprečevanje nedovoljenih posegov na vozilih*

1. Uvodne ugotovitve

55. Z začetkom veljavnosti Direktive 97/24 je bila omogočena uporaba postopka popolne homologacije. Ta direktiva je torej ena od posameznih direktiv za namene postopka homologacije, ki je določen v Direktivi 2002/24. [18]

56. V zvezi s tem je treba poudariti, da se področji uporabe direktiv 2002/24 in 97/24 prekrivata, vendar nista enaki.

57. V členu 1 Direktive 97/24 je namreč določeno, da se ta direktiva uporablja za sestavne dele, navedene v tem členu, in vse tipe vozil, določene v členu 1 Direktive 92/61. Ta člen

18 – Direktiva 97/24 je bila sprejeta za izvajanje Direktive 92/61. Glej tretjo uvodno izjavo Direktive 2002/24.

pa je bil v Direktivo 2002/24 povzet v skoraj enakem besedilu, ki mu je bila glede homologacije posameznih vozil dodana le ena nova kategorija izključitve. [19]

pnevmatike ter svetlobne in svetlobnosignalne naprave.

2. Ukrepi za preprečevanje nedovoljenih posegov v sekundarnem pravu

60. Poleg tega iz enajste uvodne izjave Direktive 97/24 izhaja, da zahteve glede varnosti ali varstva okolja določajo, da je treba omejiti nedovoljene posege na nekaterih tipih dvo- ali trikolesnih vozil; ker morajo biti take omejitve strogo omejene na nedovoljene posege, ki znatno spremenijo učinek vozila in emisije škodljivih snovi in hrupa, tako da ne povzročajo ovir pri vzdrževanju in popravilu vozila.

58. Problematika ukrepov za preprečevanje nedovoljenih posegov na vozilih je sestavni del ureditve o mopedih in motociklih.

61. V skladu s členom 1(2)(a) Direktive 2002/24 so mopedi dvo- ali trikolesna vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h. Zanje sta značilni delovna prostornina in moč, ki se razlikujeta glede na število koles.

59. Iz uvodne izjave Direktive 97/24 je razvidno, da ukrepi, predlagani za čim večjo omejitev možnosti, da bi uporabniki izvajali nedovoljene posege na mopedih in motociklih, da bi povečali njihove zmogljivosti, ustrezajo zahtevam, ki jih vse bolj občutijo v vseh državah članicah ob povečanem širjenju tega pojava, ki ogroža varnost cestnega prometa. Kar zadeva mopede, bi bilo treba narediti konec posegom mladih uporabnikov za povečevanje njihove zmogljivosti, ki so v nekaterih primerih tako obsežni, da postanejo nesorazmerni zlasti glede na zavorni sistem teh vozil,

62. Tuning mopeda je povečanje njegovih zmogljivosti in zlasti moči njegovega motorja. Vendar tehnične zmogljivosti zavornega sistema in oprijemanje s cestiščem mopeda takim lastnostim niso prilagojene, kar lahko poveča nevarnost nesreče.

63. Poročila o problematiki ukrepov za preprečevanje nedovoljenih posegov na dvo- in

19 – Glej COM(1999) 276 konč.

trikolesnih vozilih kažejo, da gre za vprašanje, ki ga določajo socialni in psihološki dejavniki, povezano z varnostjo v cestnem prometu in varstvom okolja. [20]

64. Direktiva 97/24 v poglavju 7 Priloge ureja ukrepe za preprečevanje nedovoljenih posegov na mopedih z dvema kolesoma in motociklih. Splošne določbe tega poglavja se nanašajo zlasti na vprašanje zamenljivosti ne povsem enakih delov med homologiranimi vozili. [21]

65. Treba je poudariti, da je v poglavju 7 Priloge k Direktivi 97/24 določeno, da v nobenem primeru ne sme biti prekoračena največja konstrukcijsko določena hitrost oziroma največja nazivna moč vozila ustrezne kategorije. To potrjuje, da je mogoče zgoraj predlagani pristop industrijskega namena v zvezi z Direktivo 2002/24 uporabiti tudi v tem okviru.

66. Iz poglavja 7 še izhaja, da so posebne zahteve, določene v Direktivi 97/24, obvezne, če se posamična zahteva ali skupina zahtev izkaže za potrebno za preprečitev nedovoljenih posegov, ki bi lahko povečali hitrost ali moč vozil.

67. V skladu s Prilogo I k Direktivi 2002/24, v kateri je določen izčrpen seznam zahtev, ki se uporabljajo za namene homologacije vozil, so informacije o ukrepih za preprečevanje nedovoljenih posegov podatki, katerih skladnost z zahtevami Skupnosti je treba preverjati. V skladu s Prilogo II k Direktivi 2002/24 je treba za že homologirane sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote vozila, ki ga je treba homologirati, predložiti določene podatke, med katerimi so tudi informacije o ukrepih za preprečevanje nedovoljenih posegov na zadevnih vozilih.

68. Na nacionalni ravni je ureditev za preprečevanje nedovoljenih posegov na mopedih eden od ukrepov za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu in obstaja v več državah članicah Unije. [22] Tuning se namreč preverja ali preprečuje zaradi številnih nevarnosti

20 – Študija Study on Anti-Tampering Devices Relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles, ki jo je naročila Komisija, št. naročila FIF 20020691, končno poročilo z dne 18. decembra 2003, str. 31.

21 – Glej točko 2.1.1 poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24.

22 – Kar na primer zadeva Francosko republiko, glej člen L. 321-1 cestnoprometnih predpisov. Francosko pravo predvideva spričevalo o varnosti v cestnem prometu, pri pridobivanju katerega se mladi vozniki mopedov seznanijo z osnovnimi pravili varnosti v cestnem prometu; glej Colin, F., Le brevet de sécurité routière, v Droit Administratif 2006, št. 8. Na Finskem se vožnja z mopedom, ki je bil podvržen tuningu, šteje za prekršek (glej Ajoneuvolaki, člen 96, odstavek 1.5). Poleg tega mora lastnik plačati višji davek na vozila in višjo premijo obveznega zavarovanja, kot da gre za lahek motocikel brez registracije.

in škodljivosti, ki ga povzroča vozniku, ker z vožnjo pri hitrosti, za katero vozilo ni zasnovano, ogroža njegovo življenje in življenje drugih udeležencev v prometu.

D – *Pravne posledice nedovoljenih posegov na vozilu*

69. S stališča učinkov nedovoljenega posega lahko ta povzroči, da se moped spremeni v vozilo, „ki ni moped“, to je vozilo, ki ne ustreza opredelitvi mopeda v Direktivi 2002/24. S posegom se lahko moped za običajno vožnjo po cesti spremeni v vozilo za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali terenu.

70. V sistemu Direktive 2002/24 mora proizvajalec v skladu s členom 3 te direktive vložiti vlogo za podelitev homologacije pri homologacijskem organu države članice, da so vozila lahko namenjena prostemu pretoku v okviru notranjega trga. V navedenem členu je določeno, da se vloga za posamezni tip vozila, sistema, samostojne tehnične enote ali sestavnega dela lahko vloži samo v eni državi članici. V skladu s členom 9(1) Direktive 2002/24 je proizvajalec odgovoren, da je vsako izdelano vozilo ali vsak sistem, samostojna tehnična enota ali sestavni del v skladu s homologiranim tipom. [23]

71. Vozilo torej ne more spadati na področje uporabe Direktive 2002/24 samo zato, ker dejansko izpolnjuje pogoje, določene v členu 1 navedene direktive. [24] Namen te direktive je namreč določiti sistem homologacije vozila in medsebojnega priznavanja, kar zadeva skladnost vozil in njihovih sestavnih delov, izdelanih v skladu z zahtevami Direktive 2002/24 in posamičnih direktiv. Prosti pretok, določen s popolno homologacijo, se uporablja le za vozila, katerih „industrijski namen“, kot ga je določil proizvajalec in za katerega jamči, je izpolnjevanje zahtev prava Unije.

72. Zato kadar moped, ki je predmet tuninga, ne spada v nobeno opredelitev, navedeno v Direktivi 2002/24, je torej vozilo, „ki ni

23 – V skladu s členom 8 Direktive 2002/24 mora biti vsako vozilo, izdelano v skladu s tipom, ki mu je bila podeljena homologacija, označeno s homologacijsko oznako v skladu z delom 1, 3 in 4 homologacijske številke, prikazane v Prilogi V, del A, vsaka samostojna tehnična enota in vsak sestavni del, izdelan v skladu s tipom, ki mu je bila podeljena homologacija, pa morajo biti označeni, če je to predvideno v ustrezni posamezni direktivi, s homologacijsko oznako, ustrezno zahtevam, določenim v Prilogi V, del B.

24 – Tako na primer vozilo, ki bi v celoti izpolnjevalo tehnične zahteve po pravu Unije, ne more biti upravičeno do sistema iz Direktive 2002/24, če ni bilo predmet predpisane homologacije.

moped“ in posledično ni upravičen do sistema, vzpostavljenega z Direktivo 2002/24, čeprav bi spadal na stvarno področje njene uporabe. Enako velja za njegove sestavne dele ali samostojne tehnične enote razen tistih, namenjenih za vgradnjo v vozila, ki jih ureja Direktiva 2002/24.

73. Kar zadeva kategorijo vozil za uporabo na športnih tekmovanjih, čeprav priznavam, da so ta izključena s področja uporabe Direktive 2002/24, je treba vseeno opozoriti, da pojem „namen“ z vidika predlaganega industrijskega namena predpostavlja, da je proizvajalec vozilo zasnoval kot ustrezno za uporabo na športnih tekmovanjih.

74. Vendar z nedovoljenim posegom na mopedu s kompletom za tuning nastane posamezna sprememba, čeprav bo lahko tako prirejeno vozilo dejansko uporabljeno na športnih tekmovanjih. Zato takega vozila, po eni strani, ne bo mogoče šteti, kot da je „namenjeno za športna tekmovanja“, ker je proizvajalec drugače določil njegov namen. Pred tuningom moped namreč ni bil namenjen za športna tekmovanja. Po drugi strani pa bo vozilo po tuningu posamezno vozilo, ki ne more biti homologirano.

75. Če z industrijskega stališča komplet za tuning ni namenjen dvojni uporabi, [25] iz tega sklepam, da je komplet za tuning mopedov namenjen ali za povečanje moči mopedov za uporabo na športnih tekmovanjih ali za spreminjanje mopedov v vozila, „ki niso mopedi“. Tako v prvem kot v drugem primeru gre torej za opremo, ki je zunaj sistema homologacije in medsebojnega priznavanja, določenega v Direktivi 2002/24, ker ti kompleti za tuning niso namenjeni za vgradnjo v vozila, ki jih ureja Direktiva 2002/24.

76. Končno, če se Direktiva 2002/24 načeloma ne uporablja za posamezna vozila, iz tega sledi, da komplet za tuning, s katerim se opravi nedovoljen poseg na mopedu, ne more spadati na področje uporabe Direktive 2002/24 in ni upravičen do sistema medsebojnega priznavanja, ki ga ta določa.

25 – Če je isti komplet za tuning namenjen mopedom in na primer lahkim motociklom, seveda spada na področje uporabe Direktive 2002/24. Vendar se zdi, da je namen določb iz poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 to preprečiti.

V – Razširitev področja uporabe Direktive 2002/24

77. Nacionalno sodišče želi s svojim vprašanjem v bistvu izvedeti, ali lahko država članica razširi področje uporabe Direktive 2002/24 zlasti na vozila iz člena 1(1)(d) navedene direktive, to je na vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali terenu. S tem bi se za zadevna vozila uporaba Direktive 2002/24, ki se nanaša na vožnjo po cesti, razširila na ves prevoz po kopnem.

78. Priznam, da se mi obseg vprašanja zdi nejasen. Lahko se nanaša na uporabo opredelitve pojma „moped“ v smislu Direktive 2002/24 in tehničnih zahtev, ki iz nje izhajajo, za vozila za uporabo na športnih tekmovanjih. Vprašanje pa je mogoče razlagati tudi tako, da se predložitveno sodišče sprašuje, ali lahko država članica enostransko razširi sistem homologacije in medsebojnega priznavanja, ki ga je vzpostavila Direktiva 2002/24, na vozila, ki ne spadajo na njeno področje uporabe.

79. Po mnenju Komisije je treba Direktivo 2002/24 in zlasti njen člen 1(1)(d) razlagati tako, da državi članici dopušča razširitev njenega področja uporabe na vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali terenu.

80. Po mnenju vlade Združenega kraljestva lahko države članice sprejmejo tehnične zahteve glede vozil, navedenih v členu 1(1), točkah od (a) do (h), če te zahteve upoštevajo pravo Skupnosti, vključno s členom 28 ES, in druge določbe o varstvu prostega pretoka blaga, kot sta Uredba (ES) št. 764/2008 [26] in Direktiva 98/34/ES [27].

81. Omejitve pravnih učinkov direktive so namreč lahko izražene kot izjema ali odstopanje. Gre torej za to, da se neko pravilo, navedeno v direktivi, ne uporablja za dani primer, čeprav bi ta spadal na področje uporabe navedenega pravila.

82. V obravnavani zadevi enako kot vlada Združenega kraljestva menim, da člen 1(1)(d) Direktive 2002/24 ni izjema od zahtev navedene direktive.

26 – Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi postopkov za uporabo nekaterih nacionalnih tehničnih pravil za proizvode, ki se zakonito tržijo v drugi državi članici, in o razveljavitvi Odločbe št. 3052/95/ES (UL L 218, str. 21).

27 – Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov (UL L 204, str. 37).

83. Ta člen namreč ne določa, da morajo države članice vozila za uporabo na športnih tekmovanjih in na terenu izvzeti iz zahtev, navedenih v Direktivi. Izključitev s področja uporabe Direktive državam članicam prepušča, da v okviru svojih pristojnosti sprejmejo ureditev na zadevnem področju, seveda ob upoštevanju pravil Pogodbe.

84. Namen Direktive 2002/24 je uvesti homologacijo vozil, ki se uporablja za dvo- in trikolesna motorna vozila ter njihove sestavne dele in samostojne tehnične enote, izdelane v skladu s tehničnimi zahtevami, navedenimi v posameznih direktivah. Pravna posledica tega postopka je prosti pretok teh proizvodov, ki temelji na obveznosti medsebojnega priznavanja skladnosti tehničnih zahtev, ki so popolnoma usklajene. Kot je razvidno iz člena 15(1) Direktive 2002/24, so do sistema, ki ga ta določa, upravičena le vozila, samostojne tehnične enote ali sestavni deli, skladni z navedeno direktivo.

85. Ugotavljam, da je jedro obravnavane zadeve, ki poteka pred predložitvenim sodiščem, problematika tuninga mopedov.

86. Kot sem že pojasnil v zvezi z bojem proti nedovoljenim posegom na mopedih, je treba določbe Direktive 2002/24 brati v povezavi s poglavjem 7 Priloge k Direktivi 97/24.

87. Zato če vozila in njihovi sestavni deli spadajo na področje uporabe Direktive 2002/24, se zanje uporabljajo določbe o ukrepih za preprečevanje nedovoljenih posegov v Direktivi 97/24. Vendar načeloma to ni tako za vozila za uporabo na športnih tekmovanjih.

88. V tej zvezi je treba poudariti, da razširitev področja uporabe Direktive 2002/24 vključuje razširitev uporabe postopka homologacije. Vprašanje razširitve ukrepov za boj proti nedovoljenim posegom na vozilih, ki se zdi, da je ključno za predložitveno sodišče, pa je ločeno vprašanje.

89. Vendar menim, da je država članica, če gre za razširitev uporabe postopka homologacije na vozila za uporabo na športnih tekmovanjih na cesti ali terenu, upravičena do takega ukrepa, pod pogojem, da upošteva cilj Direktive 2002/24.

90. Kot izhaja iz člena 2, točka 7, Direktive 2002/24, je postopek homologacije dejanje, s katerim država članica potrdi, da določeni tip vozila, sistem, samostojna tehnična enota

ali sestavni del izpolnjuje tehnične zahteve, določene v tej direktivi ali v posamičnih direktivah, in da ustreza preverjenim podatkom, kakor jih je vpisal proizvajalec skladno s seznamom v Prilogi I k navedeni direktivi. [28]

91. Iz člena 6 te direktive pa izhaja, da pristojni organ vsake države članice posreduje pristojnim organom drugih držav članic kopijo certifikata o homologaciji skupaj s prilogami za vsak tip vozila, ki mu je podelil homologacijo ali zavrnil podelitev homologacije. Poleg tega, če v skladu s členom 4(6) navedene direktive neka država članica ugotovi, da vozilo, sistem, samostojna tehnična enota ali sestavni del vendarle pomeni resno nevarnost za varnost v cestnem prometu, lahko zavrne podelitev homologacije in o tem takoj obvesti druge države članice in Komisijo.

92. Ob upoštevanju nevarnosti zmede in pravne negotovosti, ki bi izhajala iz uporabe tega postopka za vozila zunaj področja uporabe Direktive 2002/24, menim, da mora zadevna država članica pri certifikatu nedvoumno navesti, da ne gre za homologacijo, določeno v navedeni direktivi, in da certifikat nima pravnih posledic, določenih v Direktivi 2002/24. V tej zvezi bi rad spomnil, da določbe člena 15(3) navedene direktive državam članicam nalagajo, da preprečijo vsako zmedo, ki lahko nastane zaradi posameznih izjem, določenih v tem členu. Enako načelo se mora uporabljati za razširitev področja uporabe homologacije.

93. Kadar so ukrepi, ki jih je sprejela država članica, vključeni na področje uporabe Direktive 2002/24, se država članica namreč znajde v sistemu medsebojne odvisnosti, ki po eni strani temelji na zaupanju in sodelovanju med pristojnimi nacionalnimi organi in po drugi strani na tehničnih specifikacijah, določenih v posamičnih direktivah. [29]

28 – V skladu s členom 4 Direktive 2002/24 vsaka država članica podeli homologacijo vsem tipom vozil, sistemov, samostojnih tehničnih enot ali sestavnih delov, če ti izpolnjujejo ta pogoja. Prvič, tip vozila izpolnjuje tehnične zahteve posamičnih direktiv ter ustreza opisu proizvajalca na podlagi podatkov, navedenih v seznamu v Prilogi I. Drugič, sistem (zavore, oprema za kontrolo emisij itd.), samostojna tehnična enota (naprava, npr. glušnik izpušnega sistema itd.) ali sestavni del (naprava, npr. svetilo) izpolnjuje tehnične zahteve ustrezne posamične direktive in ustreza opisu proizvajalca na podlagi podatkov, navedenih na seznamu v Prilogi I k Direktivi 2002/24.

29 – Glej v tem smislu v zvezi z Direktivo 98/37/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o približevanju zakonov držav članic o strojih (UL L 207, str. 1) sodbo z dne 17. aprila 2007 v zadevi AGM-COS.MET (C-470/03, ZOdl., str. I-2749, točke od 61 do 64). Poleg tega, kar zadeva oznako E, ta pomeni, da je bil proizvod homologiran za vožnjo po cestah, namenjenih za promet. Tej oznaki sledi številka države, ki je homologirala proizvod. Pridobitev homologacije je navadno povezana s posebnim evropskim standardom za zadevni proizvod.

94. Tako se mi zdi dejstvo, da država članica uporabi postopek homologacije za vozilo, izključeno s področja uporabe Direktive 2002/24, pravno mogoče le, če pri homologaciji in splošnem načelu pravne varnosti upošteva obveznost notranje preglednosti. Država članica torej lahko uporabi navedeno direktivo za primere, ki ne spadajo na njeno področje, kot nacionalni standard, pod pogojem, da ne daje vtisa, da so pravne posledice zadevnega nacionalnega standarda razširjene na raven Unije.

95. Končno, nič ne nasprotuje temu, da se država članica zgleduje po pravilih, določenih v Direktivi 2002/24, da bi uredila položaj vozil in njihovih sestavnih delov, ki so izključeni z njenega področja uporabe, ob upoštevanju pravil Pogodbe.

VI – Analiza vsebine nacionalne zakonodaje glede na pravo Unije

96. Sodišče je glede cilja zakona o tehničnih zahtevah belgijski vladi in Komisiji postavilo to vprašanje:

„Ali in koliko so s členom 1(5) zakona z dne 21. junija 1985 prenesene določbe poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 z naslovom Ukrepi za preprečevanje nedovoljenih posegov na dvokolesnih mopedih in motociklih v različici, veljavni v času dejanskega stanja v postopku v glavni stvari?“

97. Belgijska vlada je v odgovoru navedla, da so bile določbe poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 vključene v kraljevo odredbo z dne 8. novembra 1998. [30] Nasprotno pa je člen 1(5) zakona o tehničnih zahtevah začel veljati prej, natančneje 1. julija 1995. Ker je zakon o tehničnih zahtevah precej obsežnejši, je člen 1(5) ostal veljaven.

98. Po mnenju Komisije člena 1(5) zakona o tehničnih zahtevah ni mogoče šteti za prenos Direktive 97/24.

30 – Odredba o spremembi kraljeve odredbe z dne 4. avgusta 1996 o izvajanju direktiv Evropskih skupnosti o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil, njihovih sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter njihove varnostne opreme.

99. Kar zadeva odnos med Direktivo 2002/24 in zakonodajo, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, belgijska vlada s sklicevanjem na člen 15 Direktive 2002/24 navaja, da je bila prepoved iz člena 1(5) zakona o tehničnih zadevah uvedena za zagotavljanje boljšega varstva uporabnikov. Sodišču predlaga, naj šteje, da je člen 1(5) zakona o tehničnih zahtevah v skladu z določbami Direktive 2002/24.

100. Po mnenju te vlade vozila, ki jih po izdelavi prodajalec, kupec ali uporabnik opremi s sestavnimi deli, da bi povečal moč motorja in/ali zvišal njihovo hitrost, navadno niso (ali niso več) prilagojena izvedenim spremembam, tako da so za uporabnika lahko nevarna.

101. Prvič, v tej zvezi ugotavljam, da člen 1(5) zakona o tehničnih zahtevah prepoveduje izdelovanje, uvoz, posedovanje in prodajo, ponudbo pomoči ali dajanje nasvetov o vgradnji vse opreme, namenjene tuningu in/ali zviševanju hitrosti mopedov.

102. Zdi se, da je cilj člena 1(5) zakona o tehničnih zahtevah prepoved spremembe narave mopedov s prepovedjo trženja in uporabe delov v ta namen.[31] S tega vidika se cilj navedene zakonodaje ujema s področjem uporabe Direktive 2002/24.

103. V smislu Direktive 2002/24 se namreč za moped šteje le vozilo, ki izpolnjuje merila iz člena 1(2) navedene direktive.

104. Po zgledu Direktive 2002/24, za katero menim, da uporablja industrijski namen za določanje „namena“ vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, se zdi, da belgijska zakonodaja enako prepoveduje vso opremo, če je „njen namen“[32] povečevanje moči ali zviševanje hitrosti mopedov.

105. Vendar še ugotavljam, da zakon o tehničnih pogojih ureja širšo problematiko, kot je problematika, zajeta v Direktivo 2002/24. Uporaba navedene direktive je namreč omejena z zahtevo, da je vozilo „namenjeno za vožnjo po cesti“. Vendar po navedbah predložitvenega sodišča in belgijske vlade zakon

31 – Zdi se mi, da vidik morebitne prepovedi ponujanja pomoči ali dajanja nasvetov v zvezi s tuningom ni zajet v predlogu za sprejetje predhodne odločbe.

32 – In ne „posledica“.

o tehničnih zahtevah ureja pogoje, ki jih mora izpolnjevati vsako vozilo za prevoz po kopnem, pri čemer je ta pojem precej širši od pojma vožnje po cesti.

106. Drugič, kar zadeva boj proti preprečevanju nedovoljenih posegov na mopedih, ugotavljam, da belgijska vlada pojasnjuje, da so ukrepi, določeni v poglavju 7 Priloge k Direktivi 97/24, dvojni. To poglavje naj bi na eni strani zajemalo splošne zahteve zamenljivosti ne povsem enakih delov med homologiranimi vozili (točke od 2.1 do 2.4) in na drugi strani nalagalo proizvajalcem vozil posebne zahteve za preprečevanje nedovoljenih posegov glede največje hitrosti teh vozil z uvedbo vrste konstrukcijskih zahtev (točke od 3.1 do 3.10).

107. Vendar Direktiva 97/24 ne določa ukrepov glede vgradnje delov za povečevanje moči motorja ali zviševanje hitrosti motorja, ki jih ni izdelal prvotni proizvajalec, v nasprotju s ciljem, ki mu, kot kaže, sledi zakon o tehničnih zahtevah. Po mnenju belgijske vlade naj bi Direktiva 97/24 delno podvajala člen 1(5) navedenega zakona.

108. Čeprav je bila Direktiva 97/24 prenesena po sprejetju zakona o tehničnih zahtevah, menim, da se zdi, da člen 1(5) izpolnjuje cilj iz poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 glede ukrepov za preprečevanje nedovoljenih posegov na mopedih, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2002/24.

109. Iz tega je mogoče sklepati, da če se področji uporabe zakona o tehničnih zahtevah in poglavja 7 Priloge k Direktivi 97/24 ujemata in se nanašata na vozila, ki spadajo na področje Direktive 2002/24, kot so mopedi, zgoraj navedeni direktivi nista v nasprotju z zadevno zakonodajo.

110. Tako je prepoved trženja opreme, „katere namen je“ povečevanje moči ali zviševanje hitrosti mopedov, ki spada v omejitve, določene v poglavju 7 Priloge k Direktivi 97/24, to je prepoved, omejena na nedovoljene posege, ki bistveno spremenijo zmogljivost vozila ter njegove emisije škodljivih snovi in hrupa, združljiva s to direktivo. Dodal bi še, da zadevni zakon ne zahteva, da se spremembe izvedejo na vozilih, ki so upravičena do tehnične uskladitve Unije. Nasprotno, zakon prepoveduje nedovoljene posege, katerih namen je spremeniti konstrukcijo vozila, kot jo je zasnoval proizvajalec. Navedeni zakon je torej v skladu z zahtevo, navedeno

v členu 15(4) Direktive 2002/24, po kateri pogoji uporabe, ki jih določijo države članice, ne morejo vključevati sprememb na vozilih.

111. Vendar če je prepoved, ki jo določa zakon o tehničnih zahtevah, v veliki meri zunaj področja uporabe direktiv 2002/24 in 97/24, je treba nacionalnemu sodišču ob obravnavanju problematike vozil za uporabo na športnih tekmovanjih zagotoviti nekatere informacije v zvezi s členoma 28 ES in 30 ES (postala člena 34 PDEU in 36 PDEU).

112. Kot je namreč poudarila Komisija, z zadevnimi direktivami niso popolnoma usklajena področja dvo- in trikolesnih vozil, ker se ne nanašajo na vsa dvo- in trikolesna vozila, še zlasti ne na vozila za uporabo na športnih tekmovanjih.

113. V zvezi s tem je treba spomniti, da je v postopku iz člena 234 ES, ki temelji na jasni ločitvi funkcij nacionalnih sodišč in Sodišča, presoja dejanskega stanja v zadevi v pristojnosti nacionalnega sodišča. Vendar lahko Sodišče, da bi koristno odgovorilo predložitvenemu sodišču, temu v duhu sodelovanja z nacionalnimi sodišči poda vse smernice, ki se mu zdijo potrebne. [33]

114. Kot sem že navedel, menim, da imajo države članice, kar zadeva ureditev vozil za uporabo na športnih tekmovanjih, ki so izrecno izključena s področja uporabe Direktive 2002/24, na voljo veliko možnosti, da sprejmejo predpise na tem področju, pod pogojem, da upoštevajo določbe Pogodbe.

115. Poleg tega menim, da daje pravo Unije državam članicam široko diskrecijsko pravico, da določijo, ali dovolijo – in v tem primeru, pod kakšnimi pogoji – organiziranje športnih tekmovanj mopedov in/ali motociklov ali ne. Znano je, da tudi odlično organizirana športna tekmovanja motornih vozil resno ogrožajo življenje in zdravje udeležencev, zlasti v primerjavi z vsemi drugimi športi.

116. Vlada Združenega kraljestva pa poudarja, da ker vozila za uporabo na športnih tekmovanjih ali na terenu ne spadajo na področje uporabe Direktive 2002/24, naj bi iz tega sledilo, da navedena direktiva državam članicam ne nalaga, naj sprejmejo kakršno koli zakonodajo v zvezi s tem.

33 – Glej med drugim sodbo z dne 15. aprila 2010 v zadevi Sandström (C-433/05, ZOdl., str. I-2885, točka 35).

117. Po mnenju vlade Združenega kraljestva bi lahko države članice sprejele tehnične zahteve glede vozil, navedenih v členu 1(1), v točkah od (a) do (h), Direktive 2002/24, če te zahteve upoštevajo pravo Unije, vključno s členom 28 ES.

118. V obravnavani zadevi iz spisa najprej izhaja, da ima zadevna prepoved naravo ukrepa, ki se brez razlikovanja uporablja za nacionalne proizvode in proizvode, uvožene iz drugih držav članic.

119. Poleg tega je nesporno, da lahko s splošno in popolno prepovedjo izdelovanja, uvoza, posedovanja, ponudbe v prodajo, prodaje ali brezplačne dostave opreme za povečevanje moči motorja in/ali zviševanje hitrosti mopedov na celotnem belgijskem ozemlju zadevna nacionalna ureditev ovira prosti pretok blaga.

120. Tako prepoved pa bi bilo vseeno mogoče utemeljiti na podlagi člena 30 ES ali z nujno zahtevo v smislu sodne prakse, pod pogojem, da zadevna ureditev lahko zagotavlja uresničitev zastavljenega cilja, ne da bi se preseglo to, kar je nujno potrebno za njegovo izpolnitev. [34]

121. Menim, da je tuning mopedov pojav, ki ga sekundarno pravo Unije šteje za nezdružljivega z varnostjo v cestnem prometu, varstvom uporabnikov in okolja. Iz zadevne nacionalne ureditve izhaja, da oprema za tuning mopedov za vožnjo po cesti ne more biti namenjena prostemu pretoku v okviru notranjega trga. Zato lahko države članice omejijo dajanje na trg, prodajo, začetek uporabe ali uporabo kompletov za tuning mopedov za uporabo na športnih tekmovanjih, če so ti tehnično zamenljivi s kompleti, namenjenimi za vožnjo po cesti.

122. Če ti kompleti za tuning ne bi izpolnjevali navedenega pogoja zamenljivosti in bi zadevna nacionalna pravila preprečevala, da uporabniki uporabljajo sestavne dele ali samostojne tehnične enote v skladu z njihovim namenom, ali zelo omejila njihovo uporabo, kar mora preveriti predložitveno sodišče, bi bil učinek takih pravil omejevanje dostopa teh proizvodov do zadevnega nacionalnega trga in bi zato pomenila ukrep z enakim učinkom, kot ga imajo količinske omejitve pri

34 – Glej sodbo z dne 10. februarja 2009 v zadevi Komisija proti Italiji (C-110/05, ZOdl., str. I-519, točka 59).

uvozu, ki ga prepoveduje člen 28 ES, razen če bi bila utemeljena na podlagi člena 30 ES ali nujnih zahtev v javnem interesu.

123. V tej zvezi opozarjam, da se prosti pretok blaga, kar zadeva motorna vozila ali njihove sestavne dele v Evropski uniji, ni izvajal z neposredno uporabo členov Pogodbe, ampak po dolgotrajnem procesu uskladitve tehničnih predpisov glede na nujnost varstva življenja in zdravja uporabnikov takih proizvodov, varnosti v cestnem prometu in varstva okolja. Evropsko povezovanje na tem področju temelji na predpostavki obstoja utemeljitve ovire za promet znotraj Skupnosti na podlagi člena 30 ES.[35] Zato se mi zdi, da dejavniki, ki so utemeljili sprejetje predpisov na področju motornih vozil, ki izhajajo iz Unije, utemeljujejo splošno prepoved, kot je prepoved, ki jo določa zakon o tehničnih zahtevah, čeprav bi se nanašal na komplet za tuning mopedov, domnevno namenjenih za uporabo na športnih tekmovanjih.

VII – Predlog

124. Zato Sodišču predlagam, naj na vprašanje za predhodno odločanje, ki ga je postavilo rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde, odgovori tako:

1. Država članica lahko uporablja Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2002/24 z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS ali nacionalne predpise s podobno

35 – Glej drugo in četrto uvodno izjavo Direktive 92/61, ki je zdaj razveljavljena.

vsebino, ob upoštevanju pravil Pogodbe ES za urejanje vozil in sestavnih delov, izključenih s področja uporabe navedene direktive, kar zadeva postopek homologacije vozila in tehnične zahteve, ki se uporabljajo za vozila za vožnjo zunaj ceste in vozila za uporabo na športnih tekmovanjih ali terenu, pod pogojem, da pri homologaciji in splošnem načelu pravne varnosti upošteva obveznost notranje preglednosti.

2. Če nacionalni zakon, kot je ta, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, presega raven ukrepov za boj proti nedovoljenim posegom na mopedih, ki jo določa Direktiva 97/24 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1997 o določenih sestavnih delih in značilnostih dvo- in trikolesnih motornih vozil, spada na področje uporabe členov 28 ES in 30 ES. Zakon pomeni omejitev, utemeljeno na podlagi navedenih členov, čeprav se uporablja za opremo, katere namen je povečevanje moči motorja in/ali zviševanje hitrosti mopedov za uporabo na športnih tekmovanjih in na terenu.