ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-Н N. JÄÄSKINEN
представено на 16 септември 2010 година [1]

1. С преюдициалния си въпрос [2] Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (първоинстанционен съд, Termonde) (Белгия) иска тълкуването на член 1, параграф 1, буква г) от Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 година относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61/ЕИО на Съвета [3].

2. По-специално от Съда се иска да се произнесе по националните мерки срещу промяната на техническите характеристики на дву- и триколесни моторни превозни средства. Всъщност съответното национално законодателство забранява по-конкретно търговията и използването на оборудване, чиято цел е да увеличи мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите. Така от Съда се иска да разгледа дали, и евентуално до каква степен, оборудване, което е предназначено да настрои мотопед отвъд техническите спецификации, предвидени в правната уредба на Съюза, може да се ползва от гарантираното от правото на Съюза свободно движение на стоки.

3. За целите на настоящото заключение отбелязвам, че определението на „мотопед“ по смисъла на Директива 2002/24 представлява самостоятелно и недвусмислено понятие на правото на Съюза. Следователно според вторичното право всяко моторно превозно средство, представено като мотопед, но което не отговаря на това определение, представлява „не-мотопед“.

I — Правна уредба

А — *Правото на Съюза*

4. Директива 2002/24 отменя Директива 92/61/ЕИО на Съвета от 30 юни 1992 година относно типовото одобрение на дву- или триколесни моторни превозни средства [4].

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — Доколкото спорът по главното производство се отнася до прилагането на национален закон, приет през 1985 г., позоваванията на разпоредбите на Договора за ЕО следват номерацията, приложима преди влизането в сила на Договора за функционирането на Европейския съюз.

3 — ОВ L 124, стр. 1, Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 35, стр. 245

4 — ОВ L 225, стр. 72.

5. Съгласно съображение 6 от Директива 2002/24 процедурата за типово одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства трябва да позволи на всяка държава членка да констатира, че всеки тип превозно средство е преминало предвидените проверки от специалните директиви и че те са вписани в сертификата за одобрение

6. Член 1 от Директива 2002/24 гласи следното:

„1. Настоящата директива са прилага за всяко дву- или триколесно моторно превозно средство, с двойни или единични колела, предназначено да се движи по път, както и за неговите компоненти или [обособени технически възли].

Настоящата директива не се прилага за следните превозни средства:

[…];

г) при превозни моторни средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен;

[…];

нито за техните компоненти или [обособени технически възли], при положение че те не са предназначени да бъдат монтирани върху превозни средства, включени в настоящата директива.

[…]“

7. Член 4 от посочената директива предвижда следното:

„1. Всяка държава членка извършва одобрението на всеки тип превозно средство, система, обособен технически възел или компонент, които отговарят на следните условия:

[…]

б) системата, обособеният технически възел или компонентът отговарят на техническите предписания от специалната директива, които се отнасят до тях и съответстват на представените от производителя данни, предвидени в пълния списък, поместен в приложение I.

[…]“

8. Съгласно член 15 от същата директива, който се съдържа в глава III, озаглавена „Условия за свободно движение, временни разпоредби, допустими изключения и други процедури“:

„1. Държавите членки не забраняват пускането на пазара, продажбата, пускането в движение или използването на новите превозни средства, които отговарят на настоящата директива. Единствено превозните средства, които отговарят на настоящата директива, могат да бъдат представени за първоначална регистрация.

2. Държавите членки не забраняват пускането на пазара, продажбата, пускането

в движение или използването на нови [обособени технически възли] или компоненти, които отговарят на настоящата директива. Единствено [обособените технически възли] и компонентите, които отговарят на настоящата директива, могат да бъдат пускани на пазара и продавани за първи път, за да бъдат използвани в държавите членки.

3. Допустими изключения по параграфи 1 и 2:

a) Държавите членки могат да освободят от спазването на едно или няколко от предписанията на специалните директиви превозните средства, системите, [обособените технически възли] и компонентите, предназначени:

i) за произвеждане в малки серии, ограничени до максимум 200 единици годишно от тип превозно средство, от система, от компонент или от обособен технически възел;

ii) за въоръжените сили, за силите на реда, за службите на гражданска защита, за пожарникарите или за общественото строителство.

Другите държави членки се информират за тези освобождавания в едномесечен срок от датата на тяхното допускане. В срок от три месеца тези държави членки решават дали приемат одобрението на превозните средства, които трябва да се регистрират на тяхната територия. Сертификатът, който се отнася до горепосоченото одобрение, не може да се нарече „Сертификат на ЕО на тип превозно средство“;

[…]

4. Настоящата директива не засяга правото на държавите членки да предписват, при спазване на договора, изискванията, които считат за необходими, за да се осигури защитата на потребителите по време на използването на въпросните превозни средства, стига това да не наложи промени в превозните средства“.

9. Част 2 от приложение II към Директива 2002/24 препраща за някои технически характеристики на системите, компонентите и [обособените технически възли], които попадат в нейното приложно поле, към специалните директиви, които определят техническите изисквания за ползване на процедурата за типово одобрение.

10. Съгласно съображение 3 от Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1997 година относно

някои компоненти или характеристики на [дву-] или триколесните моторни превозни средства [5]:

„установяването на хармонизирани изисквания за тези компоненти и характеристики на [дву-] или триколесните моторни превозни средства е необходимо, за да позволи въвеждането за всеки тип от споменатите превозни средства на процедурите за типово одобрение, които са предмет на Директива 92/61/ЕИО на Съвета от 30 юни 1992 година относно типовото одобрение на [дву-] или триколесните моторни превозни средства“.

11. Глава 7 от приложението към Директива 97/24, озаглавена „Мерки срещу [промяната на техническите характеристики] на двуколесните мотопеди и на мотоциклетите“, включва следните определения в точка 1:

„1. За целите на настоящата глава

1.1. „мерки срещу [промяната на техническите характеристики] на двуколесните мотопеди и на мотоциклетите“ са комплексът от технически изисквания и спецификации, имащи за цел да предотвратят, доколкото е възможно, неразрешените [промени], които могат да засегнат безопасността, по-специално чрез повишаване на показателите на превозните средства, и околната среда;

[…]

1.3.1. превозни средства от категория A са мотопедите.

[…]

1.4. „неразрешен[а промяна]“ е [промяна], ко[я]то не се допуска от предписанията на тази глава“.

12. Глава 7 от приложението, точка 2 от Директива 97/24 по-конкретно включва общите предписания относно взаимозаменяемостта на неидентичните части между типово одобрените превозни средства. От точка 2.1.1, буква б), от посочената глава 7 е видно, че не трябва да се надвишават максималната конструктивна скорост или максималната мощност нето на двигателя за съответната категория. В частност, за мотопедите с ограничени показатели като фигуриращите в забележката от приложение I към Директива 92/61, максималната конструктивна скорост е 25 км/ч.

13. Глава 7 от приложението, точка 3 от Директива 97/24 относно специалните изисквания към превозните средства от категории A и B предвижда следното:

„Изискванията на този раздел са задължителни само когато прилагани поотделно или заедно те се окажат необходими за

5 — ОВ L 226, стр. 1, Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 5, стр. 3

избягване на [промени на техническите характеристики], които имат за резултат повишаване на максималната [конструктивна] скорост с повече от 5 км/ч за превозно средство от категория A [...]. В никакъв случай не трябва да се надвишават максималната [конструктивна] скорост или максималната мощност нето на двигателя за съответната категория“.

Б — *Националното право*

14. Член 1, параграф 5 от Закона от 21 юни 1985 г. за техническите условия, на които трябва да отговарят всички наземни превозни средства, техните компоненти, както и предпазните приспособления (наричан по-нататък „Законът за техническите условия“) [6], гласи:

„Забранява се производството, вносът, притежаването с цел продажба, предлагането за продажба, продажбата и безплатното разпространение на оборудване, чиято цел е да увеличи мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите, както и предлагането на услуги или указания с оглед монтирането на това оборудване“.

6 — *Moniteur belge* от 13 август 1985 г., стр. 11647.

II — Обстоятелства в основата на спора и преюдициалният въпрос

15. Г-н Lahousse е управител на дружеството „Lavichy BVBA“ (наричани заедно по-нататък „лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство“), чийто предмет на дейност е „управление на магазин за велосипеди и гараж, включително внос и износ, продажба и закупуване, наемане, поддръжка и поправка на всички нови и употребявани велосипеди, мотопеди, техни принадлежности и резервни части“. От акта за преюдициално запитване следва, че лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство притежават и продават оборудване за настройване [тунинг], че дават разрешения за настройване на мотопеди и освен това предоставят указания по този въпрос.

16. След разследване, претърсване и изземване на веществени доказателства лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство са признати за виновни от Politierechtbank te Sint-Niklaas (полицейски трибунал, Saint Nicolas) в нарушение на член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия за това, че са произвеждали, внасяли, притежавали с цел продажба, предлагали за продажба, продавали или разпространявали безплатно оборудване, чиято цел е да увеличи мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите, както и че са предлагали услуги във връзка с това.

17. Лицата, срещу които е образувано административнонаказателно производство

обжалват това съдебно решение пред запитващата юрисдикция.

18. Тъй като тази юрисдикция счита, че съществува потенциално противоречие между член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия и Директива 2002/24, решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли Директива 2002/24/ЕО, по-конкретно член 1, параграф 1, буква г) от нея, съгласно който тя не се прилага при превозни моторни средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен, да се тълкува в смисъл, че позволява на държавите членки да разширяват приложното ѝ поле, така че тя да стане приложима за всяко движение по земя (с други думи за използването на дву- или триколесни моторни превозни средства също извън обществените пътища и върху частни терени), без да се предвижда такова изключение за превозните средства, предназначени за състезания по път (надпревара) или по всякакъв вид пресечен терен?“.

III — Производството пред Съда

19. Преюдициалното запитване е регистрирано в секретариата на Съда на 22 април 2009 г.

20. Г-н Lahousse, белгийското правителство, правителството на Обединеното кралство, както и Европейската комисия представят писмени становища.

21. С писмо от 17 май 2010 г. секретарят на Съда приканва белгийското правителство и Комисията да отговорят на въпрос относно глава 7 от приложението към Директива 97/24. Посочените страни представят отговорите си на 1 юни 2010 г.

IV — Общи съображения

А — *Предварителни бележки по преюдициалния въпрос*

22. С въпроса си запитващата юрисдикция иска да установи дали дадена държава членка може да разшири приложното поле на Директива 2002/24 в смисъл да я направи приложима за моторните превозни средства, които тя изрично изключва. Всъщност разширяването на приложното поле на Директива 2002/24 до моторните превозни средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен, би довело до това те да се разглеждат като обхванати от хармонизираната процедура за типово одобрение.

23. Националната юрисдикция обаче не уточнява дали оборудването или моторните превозни средства, разглеждани по главното производство, са предназначени за състезания или за клиенти, които желаят да увеличат мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите, за да могат

да се движат по път. Считам обаче, че това е специфичен фактически въпрос, който не може да засегне допустимостта на преюдициалното запитване.

24. Националната юрисдикция освен това сочи, че сезира Съда, за да получи разяснения относно понятието „наземен транспорт“. Това понятие обаче е типично за белгийското право относно техническите условия и не подлежи на тълкуване от Съда. Впрочем напомням, че Директива 2002/24 се прилага само за моторни превозни средства, предназначени да се движат „по път“, както и за техните компоненти и обособени технически възли.

25. Следователно е необходимо да се изследва дали дадено законодателство като разглежданото по главното производство попада в приложното поле на Директива 2002/24 и ако не, кои са нормите на правото на Съюза, които държавата членка трябва да спазва.

26. В допълнение предвид довода на белгийското правителство, според който член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия е установен, за да гарантира по-добра защита на потребителите, като така отговаря на опасностите, свързани с увеличаването на скоростта или/и мощността на двигателя на съответните моторни превозни средства, следва да се посочи и глава 7 от приложението към Директива 97/24, която урежда по-конкретно въпросите относно мерките за борба срещу промяната на техническите характеристики на мотопедите.

27. Що се отнася до времевия аспект на делото, по което е отправен въпрос до Съда, от акта за преюдициално запитване е видно, че обвиненията са свързани с периода от 1 януари 2002 г. до 7 декември 2005 г. включително.

28. Доколкото този период предшества приемането на Директива 2002/24, безспорно е, че към обстоятелствата по главното производство се прилага Директива 92/61. Щом като релевантните за настоящото дело понятия като цяло остават непроменени в тези две директиви считам, че даденото във връзка с Директива 2002/24 тълкуване се прилага mutatis mutandis за тълкуването на Директива 92/61.

Б — *Относно разпоредбите, уреждащи сектора на дву- или триколесните моторни превозни средства*

1. Цели и степен на хармонизация на Директива 2002/24

29. В рамките на приемането на мерките, предназначени да гарантират

функционирането на вътрешния пазар, поредица директиви уреждат въпросите относно изискванията, на които трябва да отговарят елементите и характеристиките на дву- или триколесните моторни превозни средства. В това отношение са приети една рамкова директива [7] и няколко технически директиви [8].

30. Както следва от осмо съображение от Директива 92/61, след като хармонизираните технически предписания, приложими към различните елементи и характеристики на моторните превозни средства, са събрани в специалните директиви, проверката за спазването на тези предписания, както и признаването от всяка държава членка на контрола, осъществяван от другите държави членки, изискват прилагането на общностна процедура за одобрение на всеки тип превозно средство.

31. Директива 2002/24 цели да хармонизира процедурата за типово одобрение според типа дву- или триколесно моторно превозно средство, включено в нейното приложно поле. Тя се прилага и за компонентите и обособените технически възли, които съответстват на техническите изисквания, установени в специалните директиви. Приложение I към Директива 2002/24 съдържа пълен списък на предписанията, прилагани при одобряване на превозни средства. В точка 19 от приложение I се посочва Директива 97/24, която обхваща мерките срещу промяна на техническите характеристики на мотопедите и на мотоциклетите.

32. Процедурата за типово одобрение на превозните средства, обхванати от приложното поле на Директива 2002/24, цели да осигури доброто функциониране на единния пазар чрез въвеждането на еднообразни предписания, които трябва да се спазят, за да се одобри типът превозно средство, както и да се сертифицират неговите елементи и характеристики [9].

33. Горепосочената процедура позволява на всяка държава членка да констатира, че всеки тип превозно средство е преминало предвидените в специалните директиви проверки и че те са вписани в сертификата за одобрение. Тя позволява също на производителите да изготвят образец на сертификата за съответствие за всички превозни средства, отговарящи на одобрения тип. Когато едно превозно средство се придружава от такъв сертификат, то може да бъде пуснато на пазара, продавано и регистрирано, за да се ползва на цялата територия на Съюза.

34. След въвеждането на хармонизираното типово одобрение в Европейския съюз, даден граждани може да си купи ново моторно превозно средство в която

7 — Директива 92/61, отменена с Директива 2002/24.

8 — Между 1992 г. и 2009 г. са приети 37 директиви, уреждащи дву-, три- и четириколесните превозни средства. Вж. интернет страницата на генерална дирекция „Предприятия и промишленост“ на Комисията: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm

9 — Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/61/ЕИО на Съвета относно типовото одобрение на дву- или триколесни моторни превозни средства, COM (1999) 276 окончателен (ОВ C 307 E, стр. 1).

и да е държава членка и евентуално да го регистрира без индивидуално одобрение в която и да е друга държава членка. Единствено моторните превозни средства, компонентите и обособените технически възли, които отговарят на предписанията на правото на Съюза, могат да бъдат пускани на пазара и продавани за първи път, за да бъдат използвани в държавите членки.

35. Резултатът от типовото одобрение е, че дадена държава членка не може да забрани пускането на пазара, пускането в движение или използването на превозни средства и компоненти, които отговарят на Директива 2002/24. Следователно процедурата за типово одобрение не се прилага при отделни превозни средства по смисъла на посочената директива [10].

36. Директива 92/61, понастоящем отменена, съдържа насока относно естеството на предвидената във въпросната област хармонизация. Според последното съображение от Директива 92/61 изискванията за безопасност на движението по пътищата, за опазването на околната среда и за защитата на потребителите налагат конструктивни и производствени предписания, основани на високи стандарти. Тези предписания е трябвало да се основават на пълна хармонизация, след като са били предназначени да гарантират единството на пазара.

37. Доколкото подобна насока не е възпроизведена в Директива 2002/24, основателно възниква въпросът за степента на предвидената от нея хармонизация.

38. В това отношение посочвам, че предложението за изменение на Директива 92/61 отбелязва изрично, че общностната процедура за одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства е замислена при действието на система за пълна хармонизация [11]. Впрочем от становището на Икономическия и социален комитет е видно, че посоченото предложение е прието с оглед актуализирането и изясняването на Директива 92/61 [12].

39. Освен това отбелязвам, че наред с другото предложението е мотивирано от необходимостта да се изяснят по-конкретно предписанията относно срока на валидност на националните одобрения, както и за да се включат нови предписания, що се отнася например до номерирането на сертификатите за типово одобрение, допустимите отклонения при последни серии на производство на превозни средства и съвременните технологии, по подобие на

10 — Директива 2002/24 наистина не дава определение на понятието „отделно превозно средство“. С оглед обаче на преследваната от посочената директива цел и на нейното съдържание понятието „отделно превозно средство“ следва да се тълкува като противостоящо на превозните средства, обхванати от процедурата за типово одобрение — а именно личните превозни средства, и като отнасящо се до превозните средства, чиито характеристики не позволяват тяхното включване в системата за типово одобрение, предвидена от тази директива.

11 — COM (1999) 276 окончателен.

12 — Становище на Икономическия и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/61/ЕИО на Съвета относно типовото одобрение на дву- или триколесни моторни превозни средства“ (ОВ C 368, 20.12.1999 г., стр. 1).

предписанията, които вече важат за другите моторни превозни средства [13].

40. Ето защо трябва да се приеме, че Директива 2002/24 продължава да се стреми към пълна хармонизация по отношение на превозните средства, които попадат в нейното приложно поле. За сметка на това от само себе си се разбира, че тя не извършва пълна хармонизация на правния режим, приложим за всички дву- и триколесни превозни средства, предвид по-специално изключването на някои типове превозни средства от нейното приложно поле [14].

41. Така, когато дадено превозно средство, компонент или обособен технически възел попада в приложното поле на Директива 2002/24, необходимо е то/той да се разгледа единствено от гледна точка на последната. Действително, когато определен въпрос е предмет на хармонизация на равнище на Съюза, съответните национални мерки трябва да се преценяват с оглед на предписаното от посочената мярка за хармонизация, а не с оглед на разпоредбите на Договора [15].

42. За сметка на това, що се отнася до превозните средства, които са изключени изрично от приложното поле на Директива 2002/24, като например превозните средства, предназначени за състезания или превозните средства, които не са предназначени да се движат по път, считам, че държавите членки разполагат с широка свобода на действие за приемането на правна уредба в областта.

2. Приложно поле на Директива 2002/24

43. Съгласно член 1 от Директива 2002/24 тя се прилага за всяко дву- или триколесно превозно средство, с двойни или единични колела, предназначено да се движи по път, както и за неговите компоненти или обособени технически възли.

44. От приложното поле на Директива 2002/24 се изключват изброените в член 1, параграф 1, букви а)—з) превозни средства, сред които фигурират превозните

13 — Вж. съображение 4 от Директива 2002/24.

14 — Вж. член 15, параграф 4 от Директива 2002/24, от който следва, че условията за използване на въпросните превозни средства не са хармонизирани.

15 — Вж. Решение от 30 ноември 1983 г. по дело van Bennekom (227/82, Recueil, стр. 3883, точка 35), Решение от 23 ноември 1989 г. по дело Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Recueil, стр. 3891, точка 28), Решение от 12 октомври 1993 г. по дело Vanacker и Lesage (C-37/92, Recueil, стр. I-4947, точка 9), Решение от 13 декември 2001 г. по дело DaimlerChrysler (C-324/99, Recueil, стр. I-9897, точка 32), Решение от 9 юни 2005 г. по дело HLH Warenvertrieb и Orthica (C-211/03, C-299/03 и C-316/03—C-318/03, Recueil стр. I-5141, точки 58 и 59), както и Решение от 24 януари 2008 г. по дело Roby Profumi (C-257/06, Сборник, стр. I-189, точка 14).

средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен. Също така общата формулировка на член 1 от Директива 2002/24 изключва a contrario от приложното поле на посочената директива превозните средства, които не са предназначени да се движат по път.

45. Що се отнася до компонентите или обособените технически възли на превозните средства, за които се счита, че не попадат в приложното поле на Директива 2002/24, е необходимо да се направи разграничение между два вида случаи.

46. От една страна, Директива 2002/24 не се прилага за частите от превозни средства, които не са обхванати от тази директива. От друга страна, след като компонент от превозно средство, което е изключено от приложното поле на Директива 2002/24, е предназначен да бъде монтиран на превозно средство, обхванато от тази директива, този компонент или обособен технически възел е обхванат от Директива 2002/24.

47. Следователно се поставя въпросът как да се тълкува понятието „предназначение“, т.е. дали приложимостта на Директива 2002/24 може да зависи от възможната употреба на въпросната част.

48. В това отношение считам, че понятието „предназначение“ на превозно средство или на компонент от превозно средство трябва да се разбира с оглед на промишлената цел на тази стока. Под „промишлена цел“ разбирам използването, предвидено от производителя като отправна точка за техническата концепция на дадено превозно средство — отправна точка, която определя например техническите норми, на които то трябва да отговаря. Следователно предназначението се определя от производителя по време на процеса на конструиране или на производство [16].

49. Обратното тълкуване би довело до парадоксално положение, при което правната уредба би трябвало да вземе предвид всяко възможно и хипотетично използване от страна на даден потребител на част от превозно средство, дори на технически части, които не са предназначени за превозни средства според производителя, но притежават качества, позволяващи взаимозаменяемост [17].

50. Поради това приложимостта на Директива 2002/24 не може да зависи от субективен фактор, а именно, от една страна — от употребата и дори множеството употреби, които биха могли да са налице за даден компонент, и от друга страна — евентуалната техническа пригодност на дадена част да бъде монтирана на превозно средство, различно от това, за което е формално предназначен компонентът.

16 — Съгласно системата за техническа хармонизация производителите могат да получат общностно одобрение на тип превозно средство в дадена държава членка, след като той отговаря на хармонизираните технически изисквания. След това те могат да го продават в целия Европейския съюз, без да трябва да извършват изпитвания или да го подлагат на допълнителни проверки. Регистрацията се извършва само при представяне на европейски сертификат за съответствие. Вж.: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm

17 — Например частите на двутактови двигатели могат да се използват в леки машини като градинските машини или лодките.

51. На последно място считам, че изключването на отделни превозни средства от приложното поле на Директива 2002/24 е особено важно за целите на настоящото производство.

52. В това отношение отбелязвам, че понятието „не-мотопед“ в рамките на настоящото заключение обхваща, от една страна, мотопед, който преди е отговарял на Директива 2002/24, и който е бил подложен на промяна на техническите характеристики — например настройване, довело до това, че той повече не отговаря на изискванията, произтичащи от посочената директива, и от друга страна, дву- или трилесно превозно средство, представено като мотопед, но което от самото начало не отговаря на определението за мотопед, установено от Директива 2002/24.

53. С оглед на текста на член 1, параграф 1, in fine от посочената директива, е възможно да се счете, че настроеният мотопед не е обхванат от разпоредбите на Директива 2002/24 относно типовото одобрение и относно свободното движение, от една страна, защото той представлява „не-мотопед“, и от друга страна, защото става дума за отделно превозно средство.

54. Както следва от член 1, in fine от Директива 2002/24 обаче, държавите членки, в които е възможно одобрение на отделни превозни средства, приемат всяко извършено одобрение на компоненти и обособени технически възли, предоставено по силата на настоящата директива, а не по силата на техни национални разпоредби в тази област.

В — *Правна уредба на мерките срещу промяната на техническите характеристики на превозните средства*

1. Предварителни бележки

55. Влизането в сила на Директива 97/24 позволява прилагането на процедурата за цялостно одобрение. Ето защо тя представлява една от специалните директиви за целите на процедурата за типово одобрение, установена от Директива 2002/24 [18].

56. В това отношение трябва да се подчертае, че съответните приложни полета на Директиви 2002/24 и 97/24 се припокриват, но не са еднакви.

57. Всъщност член 1 от Директива 97/24 гласи, че тази директива се прилага за изброените от този член компоненти за всички типове превозни средства съгласно определението в член 1 от Директива

18 — Директива 97/24 е приета, за да позволи прилагането на Директива 92/61. Вж. съображение 3 от Директива 2002/24.

92/61. Впрочем последният член е възпроизведен с почти идентично съдържание в Директива 2002/24, в която просто е добавена една нова категория изключения относно одобрението на отделни превозни средства [19].

2. Мерки за борба срещу промяната на техническите характеристики във вторичното право

58. Въпросите относно мерките, предназначени за борба срещу промяната на техническите характеристики на превозните средства, са неразделна част от правната уредба, свързана с мотопедите и мотоциклетите.

59. От изложението на мотивите към Директива 97/24 е видно, че мерките, предложени за ограничаване до минимум на възможностите за промяна на техническите характеристики на мотопедите и на мотоциклетите от потребителите с цел увеличаване на показателите им, отговарят на изискванията, които се усещат все по-силно във всички държави членки, предвид нарастващото разпространение на този феномен, който вреди на пътната безопасност. Що се отнася до мотопедите, необходимо е да се преустанови промяната на характеристиките на двигателите на тези превозни средства, извършвана от младите потребители с цел увеличаване на показателите до такова равнище, че в някои случаи те стават несъразмерни по-конкретно на спирачната система, на гумите и на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация на тези превозни средства.

60. Освен това от съображение 11 от Директива 97/24 следва, че ограниченията при промяната на техническите характеристики на някои дву- или триколесни моторни превозни средства се основават на изискванията по отношение на безопасността или околната среда с уточнението, че за да не се затрудни обслужването и поддържането на превозните средства от техните собственици, тези ограничения трябва да са сведени стриктно до промените, които модифицират значително показателите на превозното средство и неговите емисии на шум и атмосферни замърсители.

61. Съгласно член 1, параграф 2, буква а) от Директива 2002/24 мотопедите са дву- или триколесни превозни средства с конструктивно предвидена максимална скорост под 45 км/ч. Те се характеризират с работен обем на цилиндъра и с мощност, които варират в зависимост от броя колела.

62. Настройването на даден мотопед се състои в увеличаване на показателите му, и по-специално на мощността на неговия двигател. Техническият потенциал на мотопеда за спиране и поведение върху пътя обаче не е съобразен с тази възможност, което може да увеличи риска от произшествия.

63. Докладите относно мерките за борба срещу промяната на техническите

19 — Вж. COM (1999) 276 окончателен.

характеристики на дву- или триколесните превозни средства показват, че става дума за обусловен от социални и психологически фактори въпрос, свързан с безопасността на движението по пътищата и с опазването на околната среда [20].

64. В глава 7 от приложението към Директива 97/24 се уреждат мерките, предназначени за борба срещу промяната на техническите характеристики на двуколесните мотопеди и на мотоциклетите. Общите предписания на посочената глава засягат основно проблема за взаимозаменяемостта на неидентичните части между типово одобрените превозни средства [21].

65. Необходимо е да се подчертае, че глава 7 от приложението към Директива 97/24 предвижда, че в никакъв случай не трябва да се надвишава максималната конструктивна скорост или максималната мощност нето на двигателя за съответната категория. Това потвърждава, че подходът с оглед на промишлената цел, предложен по-горе във връзка с Директива 2002/24, се прилага и в този контекст.

66. Освен това от същата глава 7 е видно, че специалните изисквания, предвидени в Директива 97/24, са задължителни когато, прилагани поотделно или заедно, те се окажат необходими за избягване на промени на техническите характеристики, които имат за резултат повишаване на скоростта или на мощността на превозните средства.

67. По силата на приложение I към Директива 2002/24, което установява пълния списък на предписанията, прилагани при одобряване на превозни средства, сведенията относно мерките срещу промяната на техническите характеристики са сред данните, чието съответствие с предписанията в общностното законодателство трябва да се провери. Съгласно приложение II от Директива 2002/24 за вече одобрени системи, компоненти и обособени технически възли на превозно средство, което подлежи на одобрение, трябва да се предоставят определен брой сведения, сред които тези, отнасящи се до мерките срещу промяната на техническите характеристики на въпросните превозни средства.

68. На национално равнище правната уредба, предназначена за борба срещу промяната на техническите характеристики на мотопедите, е една от мерките за осигуряване на пътната безопасност и съществува в няколко държави членки на Съюза [22]. Всъщност практиката на настройване на превозното средство поражда множество рискове и вреди както за водача, който излага живота си на опасност,

20 — „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles“, поръчано от Комисията, обществена поръчка № FIF 20020691, заключителен доклад от 18 декември 2003 г., стр. 31.

21 — Вж. точка 2.1.1 от глава 7 от приложението към Директива 97/24.

22 — Що се отнася до Френската република например вж. член L. 321-1 от Кодекса за движение по пътищата. Френското право предвижда сертификат за безопасност на движението, за да подготви младите водачи на мотори за основните правила в областта на безопасното движение по пътищата: вж. *Colin*, F. Le brevet de sécurité routière — Droit Administratif, 2006, №°8. Във Финландия движението на настроен мотопед по пътищата представлява нарушение (вж. Ajoneuvolaki [Закон за превозните средства], член 96, параграф I.5). Освен това собственикът трябва да плати по-висок данък за превозните средства, както и по-високи задължителни застрахователни премии, все едно че се отнася до лек мотоциклет, който е въведен в експлоатация, без да е регистриран.

движейки се със скорости, за които превозното средство не е конструирано, така и за другите участници в движението по пътищата, поради което тя е предмет на мерки за контрол или противодействие.

Г — *Относно правните последици от промяната на техническите характеристики на превозното средство*

69. От гледна точка на последиците от промяната на техническите характеристики тя може да доведе до превръщането на мотопед в „не-мотопед“, а именно в превозно средство, което не отговаря на определението за мотопед, съдържащо се в Директива 2002/24. Промяната на техническите характеристики може да доведе до превръщането на мотопед, предназначен да се движи нормално по път, в превозно средство за състезание по път или по всякакъв вид пресечен терен.

70. Съгласно режима по Директива 2002/24 и в съответствие с член 3 от нея производителят трябва да подаде заявление за типово одобрение до одобряващия орган на дадена държава членка, за да могат превозните средства да се ползват от свободата на движение в рамките на вътрешния пазар. Посоченият член предвижда, че заявление за даден тип превозно средство, система, обособен технически възел или компонент може да бъде подадено само в една-единствена държава членка. Според член 9, параграф 1 от Директива 2002/24 производителят носи отговорност за производството на всяко превозно средство или изработването на всяка система, обособен технически възел или компонент в съответствие с одобрения тип [23].

71. Следователно дадено превозно средство не може да попадне в приложното поле на Директива 2002/24 единствено поради това че то действително отговаря на условията, предвидени в член 1 от посочената директива [24]. Всъщност тази директива цели да установи система за типово одобрение на превозните средства и за взаимно признаване, що се отнася до съответствието на превозните средства и на техните компоненти, конструирани съгласно предписанията на Директива 2002/24 и на специалните директиви. Установената посредством пълна хармонизация свобода на движение е приложима единствено за превозни средства, чиято „промишлена цел“, както е определена и гарантирана от производителя, е да отговори на изискванията на правото на Съюза.

72. Поради това, когато настроен мотопед не отговаря на никое от определенията, съдържащи се в Директива 2002/24, той

23 — Съгласно член 8 от Директива 2002/24 всяко превозно средство, произведено в съответствие с одобрения тип, съдържа маркировка за одобрение, съставена според раздели 1, 3 и 4 на номера на одобрението, предвиден в приложение V, част А, и всеки обособен технически възел и всеки компонент, които са произведени в съответствие с одобрения тип, съдържат отбелязана маркировка за одобрение съгласно предписанията, които фигурират в приложение V, част Б, ако съответната специална директива предвижда това за тях.

24 — Така например превозно средство, което отговаря на всички технически изисквания, установени от правото на Съюза, не може да се ползва от системата на Директива 2002/24, ако не е преминало предвиденото типово одобрение.

представлява „не-мотопед“ и затова не се ползва от създадената от Директива 2002/24 система, дори и да попада в материалното ѝ приложно поле. Същото важи и за неговите компоненти или обособени технически възли, с изключение на предназначените да бъдат монтирани на уредените от Директива 2002/24 превозни средства.

73. Що се отнася до категорията превозни средства, предназначени за състезания, макар да признавам, че те са изключени от приложното поле на Директива 2002/24, трябва да отбележа, че понятието „предназначение“, преценено от предложената гледна точка на промишлената цел, предполага, че дадено превозно средство е било конструирано от производителя като годно да участва в състезания.

74. Впрочем промяната на техническите характеристики на мотопед с помощта на комплект за настройване води до превръщането му в отделно превозно средство, въпреки че настроеното превозно средство ще може действително да участва в състезания. Следователно, от една страна, такова превозно средство не би могло да се разглежда като „предназначено за състезания“, щом неговият производител е определил различна от тази цел. Всъщност преди настройването то не е било предназначено за състезания. От друга страна, в резултат на настройването превозното средство ще представлява отделно превозно средство, което не може да попадне в приложното поле на типовото одобрение.

75. В хипотезата, при която от промишлена гледна точка комплектът за настройване не е предназначен за двойна употреба [25], стигам до извода, че този комплект цели или да увеличи мощността на мотопедите, предназначени за състезания, или да превърне мотопедите в „не-мотопеди“. Следователно както в единия, така и в другия случай става дума за оборудване, което се намира извън обхвата на предвидената от Директива 2002/24 система за типово одобрение и за взаимно признаване, тъй като тези комплекти за настройване не са предназначени да бъдат монтирани на обхванати от Директива 2002/24 превозни средства.

76. Накрая, щом като Директива 2002/24 по принцип не се прилага за отделните превозни средства, комплектът за настройване, който служи за промяна на техническите характеристики на мотопед, не може да попадне в приложното поле на Директива 2002/24 и не се ползва от установената от нея система за взаимно признаване.

25 — Ако един и същ комплект за настройване е предназначен за мотопеди и например — за леки мотоциклети, той очевидно попада в приложното поле на Директива 2002/24. Смятам обаче, че разпоредбите на глава 7 от приложението към Директива 97/24 целят да избегнат такова положение.

V — Относно разширяването на приложното поле на Директива 2002/24

77. С въпроса си националната юрисдикция по същество иска да установи дали държава членка може да разшири приложното поле на Директива 2002/24 по-специално до превозните средства, посочени в член 1, параграф 1, буква г) от същата директива, а именно предназначените за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен. По този начин приложното поле на Директива 2002/24, което се отнася за движението по пътищата, във връзка с посочените превозни средства би обхванало всякакво наземно движение.

78. Признавам, че обхватът на въпроса не ми изглежда ясен. Той би могъл да се отнася до прилагането на определението за понятието „мотопед“ по смисъла на Директива 2002/24 и до произтичащите от нея технически изисквания за превозните средства, предназначени за състезания. Въпросът би могъл да се тълкува и в смисъл, че запитващата юрисдикция иска да разбере дали дадена държава членка може едностранно да разшири обхвата на системата за типово одобрение и за взаимно признаване, създадена от Директива 2002/24, като включи и превозните средства, които не попадат в нейното приложно поле.

79. Според Комисията Директива 2002/24, и по-конкретно член 1, параграф 1, буква г) от нея, трябва да се тълкува в смисъл, че тя позволява на дадена държава членка да разширява нейното приложно поле до превозните средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен.

80. Според становището на правителството на Обединеното кралство на държавите членки е разрешено да приемат технически изисквания, що се отнася до изброените в член 1, параграф 1 букви а)—з) превозни средства, доколкото тези изисквания спазват общностното право, включително член 28 ЕО и другите разпоредби, закрилящи свободното движение на стоки, като Регламент (ЕО) № 764/2008 [26] и Директива 98/34/ЕО [27].

81. Всъщност ограниченията на правните последици на дадена директива могат да бъдат под формата на изключение или дерогиране. Тогава става дума за неприлагане на установено от директивата правило към даден случай, дори ако последният попада в приложното поле на посоченото правило.

82. В конкретния случай, подобно на правителството на Обединеното кралство, считам, че член 1, параграф 1, буква г) от Директива 2002/24 не представлява изключение от изискванията на посочената директива.

26 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 година относно установяване на процедурите, свързани с прилагането на някои национални технически правила за продукти, законно предлагани на пазара в други държави членки, и за отмяна на Решение № 3052/95/ЕО (ОВ L 218, стр. 21).

27 — Директива на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 година за определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и регламенти (ОВ L 204, стр. 37 ; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 23, стр. 207).

83. Всъщност този член не предвижда, че държавите членки трябва да освободят превозните средства за състезания и всякакъв вид пресечен терен от съдържащите се в Директивата изисквания. Изключването от приложното поле на Директивата оставя на държавите членки правото да приемат законодателни актове във въпросната област, разбира се, при спазване на правилата на Договора.

84. Директива 2002/24 цели да установи процедура за типово одобрение, приложима за дву- и триколесните моторни превозни средства и за компонентите и обособените технически възли, конструирани в съответствие с техническите изисквания, установени в специалните директиви. Правната последица от посочената процедура е свободното движение на тези стоки, основано на задължението за взаимно признаване на съответствието на техническите изисквания, които са напълно хармонизирани. Както следва от член 15, параграф 1 от Директива 2002/24, единствено превозните средства, обособените технически възли или компонентите, които отговарят на посочената директива, се ползват от установената от нея система.

85. Отбелязвам при все това, че в конкретния случай въпросите за настройването на мотопедите остават в сърцевината на висящото пред запитващата юрисдикция дело.

86. Както вече обясних по-горе във връзка с борбата срещу промените на техническите характеристики на мотопедите, разпоредбите на Директива 2002/24 следва да се разглеждат във връзка с глава 7 от приложението към Директива 97/24.

87. Следователно, щом превозните средства и компонентите са обхванати от Директива 2002/24, приложими са мерките срещу промяна на техническите характеристики от Директива 97/24. По принцип обаче това не е така при превозните средства, предназначени за състезания.

88. В това отношение е необходимо да се подчертае, че разпростирането на приложното поле на Директива 2002/24 предполага разширяване на прилагането на процедурата за типово одобрение. Темата за разширяването на обхвата на мерките за борба срещу промяната на техническите характеристики на превозните средства, която изглежда е в основата на опасенията на запитващата юрисдикция, представлява отделен въпрос.

89. Щом обаче се отнася до това процедурата за типово одобрение да стане приложима за превозните средства, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен, считам, че държавата членка е компетентна да предприеме това действие, при условие че е в състояние да спази целта на Директива 2002/24.

90. Както следва от член 2, точка 7 от Директива 2002/24, процедурата за типово одобрение представлява действие, с което една държава членка установява, че даден

тип превозно средство, система, обособен технически възел или компонент отговаря както на техническите предписания на посочената директива или на специалните директиви, така и на проверките за точността на представените от производителя данни, предвидени в пълния списък, поместен в приложение I към посочената директива [28].

91. Освен това от член 6 от същата директива е видно, че компетентният орган на всяка държава членка изпраща на органите на другите държави копие от сертификата за типово одобрение заедно с неговите приложения за всеки тип превозно средство, който той удостоверява или отказва да удостовери. Наред с това съгласно член 4, параграф 6 от посочената директива, когато държавата членка откаже поради причини, свързани със сериозен риск за безопасността на движението по пътищата, да издаде одобрение за дадено превозно средство, система, обособен технически възел или компонент, тази държава информира останалите държави членки и Комисията.

92. Предвид вероятността от объркване и риска от правна несигурност поради прилагането на тази процедура при превозни средства, намиращи се извън приложното поле на Директива 2002/24, считам, че съответната държава членка трябва да посочи недвусмислено, що се отнася до сертификата, че не става дума за типовото одобрение, уредено от посочената директива, и че сертификатът не произвежда предвиденото от Директива 2002/24 правно действие. В това отношение бих искал да напомня, че разпоредбите на член 15, параграф 3 от посочената директива налагат на държавите членки да избягват всякакво объркване, което може да произтече от предвидените от този член индивидуални освобождавания. Същият принцип следва да се прилага спрямо разширяването на приложното поле на типовото одобрение.

93. Всъщност, когато приетите от държавата членка мерки попадат в приложното поле на Директива 2002/24, държавата членка се намира в система на взаимна зависимост, която се основава, от една страна, върху доверието и сътрудничеството между компетентните национални органи, и от друга страна, върху техническите спецификации, установени в специалните директиви [29].

28 — По силата на член 4 от Директива 2002/24 всяка държава членка извършва одобрението на всеки тип превозно средство или сертифицирането на техническите устройства или компоненти, които отговарят на следните условия. От една страна, типът превозно средство трябва да отговаря на техническите предписания от специалните директиви, както и на представените данни от производителя, предвидени в пълния списък, поместен в приложение I от посочената директива. От друга страна, системата (спирачки, устройства за борба срещу замърсяването, предизвикано от изгорелите газове и т.н.), обособеният технически възел (например устройство като шумозаглушителя на изпускателната система) или компонентът (например устройство като фара) трябва да отговарят на техническите предписания от специалната директива, които се отнасят до тях и да съответстват на представените от производителя данни, предвидени в пълния списък, поместен в приложение I към Директива 2002/24.

29 — Вж. в това отношение Решение от 17 април 2007 г. по дело AGM-COS.MET (C-470/03, Сборник, стр. I-2749, точки 61—64) относно Директива 98/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 година относно сближаването на законодателствата на държавите членки по отношение на машините (ОВ L 207, стр. 1, Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 23, стр. 220). Що се отнася по-нататък до маркировката „Е“, тя показва, че дадена стока е била сертифицирана, за да може да се движи по отворените за движение пътища. Тази маркировка е последвана от цифра, която указва държавата, сертифицирала стоката. Сертифицирането по принцип е свързано със специална европейска норма за въпросния продукт.

94. При това положение смятам, че прилагането от дадена държава членка на процедурата за одобрение за тип превозно средство, който е изключен от приложното поле на Директива 2002/24, от правна гледна точка е възможно само ако е спазено задължението за прозрачност, което е присъщо както на процедурата за одобрение, така и на общия принцип на правна сигурност. Следователно държавата членка може да прилага като национална норма посочената директива към положения, които не попадат в нейното приложно поле, при условие че не създава впечатление, че правното действие на въпросната национална норма се простира на равнището на Съюза.

95. На последно място, нищо не пречи на дадена държава членка да черпи вдъхновение от правилата, установени в Директива 2002/24, за да регламентира положението на превозните средства и компонентите, които са изключени от нейното приложно поле, при спазване на правилата на Договора.

VI — Анализ на съдържанието на националното законодателство от гледна точка на правото на Съюза

96. С оглед на целта на Закона за техническите условия Съдът поставя следния въпрос на белгийското правителство и на Комисията:

„Член 1, параграф 5 от Закона от 21 юни 1985 г. транспонира ли и в каква степен разпоредбите на глава 7 от приложението към Директива 97/24, озаглавена "Мерки срещу [промяната на техническите характеристики] на двуколесните мотопеди и на мотоциклетите„, в редакцията, приложима към фактите по главното производство?“.

97. В отговора си белгийското правителство изтъква, че разпоредбите на глава 7 от приложението към Директива 97/24 са инкорпорирани в Кралския указ от 8 ноември 1998 г.[30] За сметка на това член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия влиза в сила преди това — по-точно на 1 юли 1995 г. Тъй като обаче обхватът на Закона за техническите условия е много по-широк, член 1, параграф 5 остава в сила.

98. Според Комисията член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия не може да се счита за транспониране на Директива 97/24.

30 — Постановление за изменение на Кралския указ от 4 август 1996 г. за прилагане на директивите на Европейските общности относно типовото одобрение на дву- или триколесни моторни превозни средства, техните компоненти и технически устройства, както и техните предпазни приспособления.

99. Що се отнася до връзката между Директива 2002/24 и разглежданото по главното производство законодателство, белгийското правителство изтъква, позовавайки се на член 15 от Директива 2002/24, че посочената в член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия забрана е била установена, за да осигури по-добра защита на потребителите. То предлага на Съда да приеме, че член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия съответства на разпоредбите на Директива 2002/24.

100. Според същото правителство превозните средства, които след тяхното производство са оборудвани от продавача, купувача или потребителя с компоненти, които целят да увеличат мощността на двигателя и/или скоростта, често не са (или вече не са) съобразени с направените промени, така че представляват потенциална опасност за потребителя.

101. В това отношение отбелязвам, на първо място, че член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия забранява производството, вноса, притежаването и продажбата на всякакво оборудване, позволяващо увеличаването на мощността и/или скоростта на мотопедите, както и предлагането на услуги или указания с оглед на монтирането на това оборудване.

102. Явно е, че целта на член 1, параграф 5 от Закона за техническите условия се състои в забрана на промяната на естеството на мотопедите посредством забрана на търговията и употребата на части, които имат такова предназначение [31]. От тази гледна точка преследваната от посоченото законодателство цел съвпада с приложното поле на Директива 2002/24.

103. Всъщност за мотопед по смисъла на Директива 2002/24 се счита само превозното средство, което отговаря на критериите, посочени в член 1, параграф 2 от посочената директива.

104. По подобие на Директива 2002/24, която според мен използва промишлената цел, за да определи „предназначението“ на дадено превозно средство, компонент или обособен технически възел, белгийското законодателство изглежда насочено в същия смисъл, тъй като забранява всякакво оборудване, доколкото „цели“ [32] да увеличи мощността или скоростта на мотопедите.

105. Отбелязвам обаче и че Законът за техническите условия урежда по-широк кръг въпроси, отколкото обхванатите от Директива 2002/24. Всъщност приложимостта на посочената директива е ограничена от изискването превозното средство да е „предназначено да се движи по път“. Впрочем, както според указанията на запитващата юрисдикция, така и на белгийското правителство, Законът за техническите условия урежда условията, на

31 — Смятам, че аспектът, свързан с евентуалната забрана на предоставянето на услуги или указания относно настройването не е включен в преюдициалното запитване.

32 — А не „има за последица“.

които трябва да отговарят всички наземни превозни средства, като това понятие е много по-широко от понятието шосеен транспорт.

106. На второ място, що се отнася до борбата срещу промяната на техническите характеристики на мотопедите, отбелязвам посоченото от белгийското правителство, че мерките, предвидени в приложената към Директива 97/24 глава 7 са в две посоки. Тази глава 7, от една страна, включвала общи предписания относно взаимозаменяемостта на неидентичните части между типово одобрените превозни средства (точки 2.1—2.4), а от друга страна, налагала специални изисквания към производителите на превозни средства, за да предотвратят промяната на максималната скорост на последните, въвеждайки цяла поредица от конструктивни предписания (точки 3.1—3.10).

107. Директива 97/24 обаче не предвижда мерки относно инсталирането на части, които целят да увеличат мощността на двигателя или скоростта и които не произхождат от първоначалния производител, за разлика от целта, която изглежда преследва Законът за техническите условия. Освен това според белгийското правителство Директива 97/24 частично преповтаря член 1, параграф 5 от посочения закон.

108. Въпреки че Директива 97/24 е транспонирана след приемането на Закона за техническите условия, считам, че член 1, параграф 5 от този закон изглежда изпълнява целта, предвидена в глава 7 от приложението към Директива 97/24 относно мерките, целящи ограничаването на промяната на техническите характеристики на мотопедите, които попадат в приложното поле на Директива 2002/24.

109. Следователно, доколкото съответните приложни полета на Закона за техническите условия и на приложената към Директива 97/24 глава 7 съвпадат и обхващат превозните средства, за които се отнася Директива 2002/24, като например мотопедите, горепосочените директиви допускат разглежданото законодателство.

110. При това положение забраната за търговия с оборудване — което „цели“ да увеличи мощността или скоростта на мотопедите — която забрана е в границите, определени в глава 7 от приложението към Директива 97/24, а именно забрана, ограничена до промените на техническите характеристики, които модифицират значително показателите на превозното средство и неговите емисии на шум и атмосферни замърсители, е съвместима с тази директива. Ще добавя, че въпросният закон не изисква промените да бъдат направени в превозните средства, които се ползват от техническата хармонизация в Съюза. Обратно, той забранява промените на техническите характеристики, които целят да внесат изменения в конструкцията на превозното средство, както е конструирано от производителя. Следователно посоченият закон съответства на изискването, съдържащо се в член 15, параграф 4 от Директива 2002/24, съгласно

което предписаните от държавите членки условия за използване не биха могли да включват промени в превозните средства.

111. Доколкото обаче забраната, установена от Закона за техническите условия, попада до голяма степен извън приложното поле на Директиви 2002/24 и 97/24, на националната юрисдикция следва да се предоставят някои указания от гледна точка на членове 28 ЕО и 30 ЕО (понастоящем членове 34 ДФЕС и 36 ДФЕС), като същевременно се разгледат въпросите относно предназначените за състезания превозни средства.

112. Всъщност, както изтъква Комисията, въпросните директиви не извършват пълна хармонизация в областта на дву- и триколесните превозни средства, тъй като те не се прилагат за всички дву- и триколесни превозни средства, и по-специално не се прилагат за превозните средства, предназначени за състезания.

113. В това отношение следва да се напомни, че в рамките на производството по член 234 ЕО, основано на ясно разделение на правомощията между националните юрисдикции и Съда, националната юрисдикция е компетентна да извърши всяка преценка на обстоятелствата по делото. Все пак, за да е полезен със своя отговор, в дух на сътрудничество с националната юрисдикция Съдът може да ѝ предостави всички указания, които счита за необходими [33].

114. Както вече посочих, при условие че спазват разпоредбите на Договора, държавите членки разполагат с широка свобода на действие, що се отнася до правната уредба на превозните средства, предназначени за състезания, които са изключени изрично от приложното поле на Директива 2002/24.

115. Освен това мисля, че правото на Съюза предоставя на държавите членки широка свобода на преценка, за да решат дали позволяват, и при необходимост, при какви условия, организирането на състезания на мотопеди и/или на мотоциклети. Известно е, че дори и най-съвършено организираните състезания на моторни превозни средства поставят в сериозна опасност живота и здравето на участниците, по-специално в сравнение с всеки друг спорт.

116. Правителството на Обединеното кралство от своя страна подчертава, че щом като превозните средства, предназначени за състезания или за всякакъв вид пресечен терен не попадат в приложното поле на Директива 2002/24, от това следвало, че посочената директива не налага на държавите членки да приемат каквото и да било законодателство в това отношение.

33 — Вж. наред с другите Решение от 15 април 2010 г. по дело Sandström (C-433/05, Сборник, стр. I-2885, точка 35).

117. Според правителството на Обединеното кралство на държавите членки е разрешено да приемат технически изисквания, що се отнася до изброените в член 1, параграф 1 букви а)—з) от Директива 2002/24 превозни средства, доколкото тези изисквания спазват правото на Съюза, включително по-специално член 28 ЕО.

118. В конкретния случай, на първо място, от преписката е видно, че разглежданата забрана има характер на мярка, която се прилага еднакво към националните и към внасяните от други държави членки стоки.

119. Освен това, не може да се оспори, че като налага обща и абсолютна забрана за цялата белгийска територия върху производството, вноса, притежаването, предлагането за продажба, продажбата и разпространението на оборудване, чиято цел е да увеличи мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите, разглежданата национална правна уредба може да възпрепятства свободното движение на стоки.

120. Такава забрана би могла обаче да бъде обоснована от гледна точка на член 30 ЕО или с императивно изискване по смисъла на съдебната практика, при условие че разглежданата правна уредба е в състояние да гарантира осъществяването на преследваната цел и че не надхвърля необходимото за нейното постигане [34].

121. Смятам, че настройването на мотопедите е феномен, който вторичното право на Съюза приема за несъвместим с безопасността на движението по пътищата, защитата на потребителите, както и с опазването на околната среда. От разглежданата национална уредба следва, че оборудването, което служи за настройване на мотопедите, предназначени да се движат по път, не може да се ползва от свободата на движение в рамките на вътрешния пазар. Следователно държавите членки могат да ограничат пускането на пазара, продажбата, пускането в движение или използването на комплекти за настройване на мотопеди, предназначени за състезания, ако посочените комплекти са технически взаимозаменяеми с тези, които се използват за настройване на мотопеди, предназначени за движение по път.

122. В хипотезата, при която комплектите за настройване не отговарят на посоченото условие за взаимозаменяемост, и ако разглежданите национални правила имат за резултат да попречат на потребителите на компоненти или на обособени технически възли да ги използват в съответствие с тяхното предназначение, или силно ограничават тяхната употреба — обстоятелства, които запитващата юрисдикция трябва да провери — тези правила биха довели до възпрепятстване на достъпа на тези стоки до въпросния национален пазар

34 — Вж. Решение от 10 февруари 2009 г. по дело Комисия/Италия (C-110/05, Сборник, стр. I-519, точка 59).

и поради това биха представлявали — освен ако бъдат обосновани на основание на член 30 ЕО или като императивни изисквания от общ интерес — мярка с равностоен на количествени ограничения върху вноса ефект, забранена от член 28 ЕО.

123. В това отношение напомням, че що се отнася до моторните превозни средства или техните компоненти свободното движение на стоки в Европейския съюз не се е осъществило чрез пряко прилагане на членовете на Договора, а в резултат на дълъг процес на хармонизация на техническата регламентация с оглед на необходимостта да се защитят животът и здравето на потребителите на тези стоки, както и безопасността на движението по пътищата и околната среда. Следователно европейската интеграция в тази област почива върху предпоставката, свързана с това дали пречката пред търговския обмен в Общността може да бъде обоснована предвид член 30 ЕО[35]. Ето защо факторите, обосновали приемането на вторичната правна уредба на Съюза в сектора на моторните превозни средства, според мен обосновават обща забрана като предвидената от Закона за техническите условия, дори ако тя би могла да се приложи за комплект за настройване на мотопеди, за които се твърди, че са предназначени за състезания.

VII — Заключение

124. Предлагам на Съда да отговори, както следва, на преюдициалния въпрос, поставен от Rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde:

„1) Дадена държава членка може да прилага Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 година относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на

35 — Вж. второ и четвърто съображение от Директива 92/61, понастоящем отменена.

Директива 92/61/ЕИО на Съвета или националните правила с аналогично съдържание при спазване на правилата на Договора за ЕО, за да регламентира превозните средства и компоненти, които са изключени от приложното поле на посочената директива, както по отношение на процедурата за типово одобрение на превозно средство, така и относно техническите предписания, приложими за превозните средства, предназначени да се движат извън пътищата, и за тези, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен, при условие че спазва задължението за прозрачност, присъщо както на процедурата за типово одобрение, така и на общия принцип на правна сигурност.

2) Доколкото национален закон като разглеждания по главното производство надхвърля равнището на мерките за борба срещу промяната на техническите характеристики на мотопедите, предвидено в Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1997 година относно някои компоненти или характеристики на [дву-] или триколесните моторни превозни средства, той попада в приложното поле на членове 28 ЕО и 30 ЕО. Този закон представлява ограничение, обосновано от гледна точка на посочените членове, дори ако се прилага за оборудване, чиято цел е да увеличи мощността на двигателя и/или скоростта на мотопедите, предназначени за състезания по път или по всякакъв вид пресечен терен“.