CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. NIILO JÄÄSKINEN
présentées le 16 septembre 2010[1]

1. Par sa question préjudicielle[2], le rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (tribunal de première instance de Termonde) (Belgique) sollicite l'interprétation de l'article 1er, paragraphe 1, sous d), de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil[3].

2. Plus particulièrement, il est demandé à la Cour de se prononcer sur des mesures nationales contre la manipulation de véhicules à deux ou trois roues. En effet, la législation nationale en cause interdit, notamment, la commercialisation et l'utilisation d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs. Ainsi, la Cour est invitée à examiner le point de savoir si, et, le cas échéant, dans quelle mesure, un équipement dont la vocation est de débrider un cyclomoteur au-delà des spécifications techniques visées par la réglementation de l'Union peut bénéficier de la libre circulation des marchandises garantie par le droit de l'Union.

3. J'observe, aux fins des présentes conclusions, que la définition de «cyclomoteur» au sens de la directive 2002/24 constitue une notion autonome et non équivoque du droit de l'Union. Selon le droit dérivé, tout véhicule présenté comme cyclomoteur mais ne répondant pas à cette définition constitue donc un «non-cyclomoteur».

I — Le cadre juridique

A — *Le droit de l'Union*

4. La directive 2002/24 a abrogé la directive 92/61/CEE du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues[4].

1 — Langue originale: le français.

2 — Dans la mesure où le litige au principal porte sur l'application d'une loi nationale adoptée en 1985, les références aux dispositions du traité CE suivent la numérotation applicable avant l'entrée en vigueur du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3 — JO L 124, p. 1.

4 — JO L 225, p. 72

5. Aux termes du sixième considérant de la directive 2002/24, la procédure de réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues doit permettre à chaque État membre de constater que chaque type de véhicule a été soumis aux vérifications prévues par les directives particulières et relevées sur un certificat de réception.

6. L'article 1er de la directive 2002/24 est rédigé comme suit:

«1. La présente directive s'applique à tout véhicule à moteur à deux ou trois roues, jumelées ou non, destiné à circuler sur la route, ainsi qu'à ses composants ou entités techniques.

La présente directive ne s'applique pas aux véhicules suivants:

[…];

d) véhicules destinés aux compétions, sur route ou tout terrain;

[…];

ni à leurs composants ou entités techniques, dans la mesure où ils ne sont pas destinés à être montés sur les véhicules couverts par la présente directive.

[…]»

7. L'article 4 de ladite directive prévoit ce qui suit:

«1. Chaque État membre procède à la réception de tout type de véhicule, système, entité technique ou composant qui satisfait aux conditions suivantes:

[…]

b) le système, l'entité technique ou le composant satisfait aux prescriptions techniques de la directive particulière qui le concerne et correspond aux données fournies par le fabricant, prévues dans la liste exhaustive figurant à l'annexe I.

[…]»

8. Selon l'article 15 de cette même directive, figurant dans le chapitre III, intitulé «Conditions pour la libre circulation, dispositions transitoires, dérogations et autres procédures»:

«1. Les États membres n'interdisent pas la mise sur le marché, la vente, la mise en circulation ou l'utilisation des véhicules neufs conformes à la présente directive. Seuls les véhicules conformes à la présente directive peuvent être présentés pour la première immatriculation.

2. Les États membres n'interdisent pas la mise sur le marché, la vente ou l'utilisation

des entités techniques ou des composants neufs conformes à la présente directive. Seuls les entités techniques et les composants conformes à la présente directive peuvent être mis sur le marché et vendus pour la première fois afin d'être utilisés dans les États membres.

3. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2:

a) les États membres peuvent dispenser du respect d'une ou de plusieurs prescriptions des directives particulières les véhicules, les systèmes, les entités techniques ou les composants destinés:

i) soit à des productions en petites séries limitées au maximum à 200 unités par an et par type de véhicule, par système, par composant ou par entité technique;

ii) soit aux forces armées, aux forces de l'ordre, aux services de protection civile, des pompiers ou des travaux publics.

Ces dispenses sont communiquées aux autres États membres dans un délai d'un mois à partir de la date de leur concession. Dans un délai de trois mois, ces États membres décident s'ils acceptent la réception des véhicules devant être immatriculés sur leur territoire. Le certificat concernant ladite réception ne peut pas porter l'intitulé 'Fiche de réception CE d'un type de véhicule';

[…]

4. La présente directive n'affecte pas la faculté des États membres de prescrire, dans le respect du traité, les exigences qu'ils estiment nécessaires pour assurer la protection des utilisateurs lors de l'emploi des véhicules en question, pour autant que cela n'implique pas de modifications des véhicules.»

9. La partie 2 de l'annexe II de la directive 2002/24 renvoie, pour certaines caractéristiques techniques des systèmes, composants et entités techniques qui relèvent de son champ d'application, aux directives particulières qui fixent les exigences techniques requises pour bénéficier de la procédure de réception.

10. Aux termes du troisième considérant de la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1997, relative

à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues [5]:

«l'établissement de prescriptions harmonisées pour ces éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues est nécessaire afin de permettre la mise en œuvre, pour chaque type desdits véhicules, des procédures de réception et d'homologation qui font l'objet de la directive 92/61/CEE du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues.»

11. Le chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24, intitulé «Mesures contre la manipulation des cyclomoteurs à deux roues et des motocycles», comprend les définitions suivantes au point 1:

«1. Aux fins du présent chapitre on entend par:

1.1. 'mesures contre la manipulation des cyclomoteurs à deux roues et des motocycles' l'ensemble de prescriptions et spécifications techniques ayant pour objet d'empêcher, autant que possible, des modifications non autorisées pouvant porter atteinte à la sécurité, notamment en augmentant les performances des véhicules, et à l'environnement;

[…]

1.3.1. les véhicules de catégorie A, à savoir les cyclomoteurs,

[…]

1.4. 'modification non autorisée': une modification qui n'est pas permise par les dispositions de ce chapitre.»

12. Le chapitre 7 de l'annexe, point 2, de la directive 97/24 comprend notamment les prescriptions générales relatives à l'interchangeabilité de pièces non identiques entre des véhicules homologués. Il ressort du point 2.1.1, sous b), dudit chapitre 7 que la vitesse maximale par construction ou la puissance maximale nette du moteur, pour la catégorie considérée, ne doivent être dépassées. En particulier, pour les cyclomoteurs à performance réduite tels que visés dans la note figurant à l'annexe I de la directive 92/61, la vitesse maximale par construction est de 25 km/h.

13. Le chapitre 7 de l'annexe, point 3, de la directive 97/24, relatif aux prescriptions particulières pour les véhicules des catégories A et B, prévoit ce qui suit:

«Les prescriptions établies dans cette section ne sont obligatoires que, lorsque de manière individuelle ou combinée, elles s'avèrent

5 — JO L 226, p. 1.

nécessaires afin d'éviter des manipulations ayant pour résultat que la vitesse maximale par construction d'un véhicule de catégorie A augmente de plus de 5 km/h […]. En aucun cas, la vitesse maximale par construction ou la puissance maximale nette du moteur pour la catégorie considérée ne doivent être dépassées.»

B — *Le droit national*

14. L'article 1er, paragraphe 5, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité (ci-après la «loi relative aux conditions techniques») [6] dispose:

«La fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, l'offre en vente, la vente et la distribution à titre gratuit d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs sont interdites, de même que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements.»

6 — *Moniteur belge* du 13 août 1985, p. 11647.

II — Les faits à l'origine du litige et la question préjudicielle

15. M. Lahousse est le dirigeant de la société Lavichy BVBA (ci-après conjointement désignés comme les «prévenus») ayant comme objet social «l'exploitation d'un magasin de vélos et garage, y compris l'importation et l'exportation, l'achat et la vente, la location, l'entretien, et la réparation de tous vélos, cyclomoteurs, leurs accessoires et pièces de rechange, aussi bien neufs que d'occasion». Il ressort de la décision de renvoi que les prévenus avaient en leur possession et vendaient des équipements de débridage, qu'ils autorisaient le débridage de cyclomoteurs et fournissaient en outre des indications à ce sujet.

16. À la suite d'une enquête, d'une perquisition et d'une saisie de pièces à conviction, les prévenus ont été reconnus coupables par le politierechtbank te Sint-Niklaas (tribunal de police de Saint-Nicolas) d'avoir contrevenu à l'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques, en tant qu'ils ont fabriqué, importé, détenu en vue de la vente, offert à la vente, vendu ou distribué à titre gratuit des équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse de cyclomoteurs ainsi qu'offert des services en ce sens.

17. Les prévenus ont interjeté appel de ce jugement devant la juridiction de renvoi.

18. Celle-ci, estimant qu'il existait une contradiction potentielle entre l'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques et la directive 2002/24, a décidé de surseoir à statuer et de poser la question préjudicielle suivante à la Cour:

«La directive 2002/24, plus spécifiquement son article 1er, paragraphe 1, sous d), aux termes duquel la directive ne s'applique pas aux véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain, doit-elle être interprétée en ce sens qu'elle permet aux États membres d'élargir son champ d'application, donc de la rendre applicable à toute circulation par terre (c'est-à-dire à l'utilisation de véhicules à moteur à deux ou trois roues également hors de la voie publique et sur des terrains privés) en n'accordant pas l'exception pour les véhicules qui sont destinés aux compétitions sur route (course) ou pour les véhicules tout terrain?»

III — La procédure devant la Cour

19. La demande de décision préjudicielle a été enregistrée au greffe de la Cour le 22 avril 2009.

20. Des observations écrites ont été déposées par M. Lahousse, les gouvernements belge et du Royaume-Uni ainsi que par la Commission européenne.

21. Par courrier du 17 mai 2010, le greffier de la Cour a invité le gouvernement belge et la Commission à répondre à une question portant sur le chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24. Les parties susmentionnées ont présenté leurs réponses le 1er juin 2010.

IV — Appréciation générale

A — *Observations liminaires sur la question préjudicielle*

22. Par sa question, la juridiction de renvoi cherche à savoir si un État membre peut élargir le champ d'application de la directive 2002/24, en ce sens qu'elle serait rendue applicable aux véhicules qui en sont expressément exclus. En effet, l'élargissement du champ d'application de la directive 2002/24 aux véhicules destinés aux compétitions sur route ou tout terrain conduirait à les considérer comme relevant de la procédure de réception harmonisée.

23. Toutefois, la juridiction nationale ne précise pas si l'équipement ou les véhicules qui sont en cause dans l'affaire au principal sont destinés à des compétitions ou à une clientèle qui souhaite augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs afin de

pouvoir circuler sur route. Toutefois, cela me paraît être une question de fait ponctuelle qui n'est pas susceptible d'affecter la recevabilité du renvoi préjudiciel.

24. Par ailleurs, la juridiction nationale indique qu'elle saisit la Cour afin d'obtenir des éclaircissements à propos de la notion de «transport par terre». Or, cette notion est propre à la loi belge relative aux conditions techniques qu'il n'appartient pas à la Cour d'interpréter. En effet, je rappelle que la directive 2002/24 n'a vocation à s'appliquer qu'aux véhicules destinés à circuler «sur la route» ainsi qu'à leurs composants et entités techniques.

25. Par conséquent, il convient de rechercher si une législation telle que celle en cause au principal entre dans le cadre du champ d'application de la directive 2002/24, et si tel n'était pas le cas, quelles sont les règles du droit de l'Union que l'État membre devrait respecter.

26. De surcroît, eu égard à l'argumentation du gouvernement belge selon laquelle l'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques aurait été instauré en vue d'assurer une meilleure protection des utilisateurs, répondant ainsi aux dangers liés à l'augmentation de la vitesse ou/et de la puissance du moteur des véhicules concernés, il y a lieu de se référer également au chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24 régissant, notamment, la problématique des mesures prises pour lutter contre la manipulation des cyclomoteurs.

27. En ce qui concerne l'aspect temporel de l'affaire déférée à la Cour, il découle de l'ordonnance de renvoi que les faits reprochés concernent la période allant du 1er janvier 2002 au 7 décembre 2005 inclus.

28. Pour autant que cette période était antérieure à l'adoption de la directive 2002/24, il est constant que la directive 92/61 était applicable aux faits au principal. Dès lors que les notions utiles dans le cadre de la présente affaire sont restées, pour l'essentiel, inchangées dans ces deux directives, je considère que l'interprétation fournie à propos de la directive 2002/24 s'applique *mutatis mutandis* à l'interprétation de la directive 92/61.

B — *Sur les dispositions régissant le secteur de véhicules à deux ou trois roues*

1. Objectifs et degré d'harmonisation de la directive 2002/24

29. Dans le cadre de l'adoption de mesures destinées à assurer le fonctionnement du

marché intérieur, une série de directives régit la problématique des exigences auxquelles doivent satisfaire les éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues. Une directive-cadre [7] et plusieurs directives techniques [8] ont été adoptées à cet égard.

30. Ainsi que cela ressort du huitième considérant de la directive 92/61, dès lors que les prescriptions techniques harmonisées applicables aux différents éléments et caractéristiques des véhicules étaient réunies dans des directives particulières, le contrôle du respect de ces prescriptions ainsi que la reconnaissance par chaque État membre du contrôle effectué par les autres États membres nécessitaient le mise en œuvre d'une procédure de réception communautaire pour chaque type de véhicule.

31. La directive 2002/24 tend à harmoniser la procédure de réception en fonction du type de véhicule à moteur à deux ou trois roues relevant de son champ d'application. Elle s'applique également aux composants et entités techniques conformes aux exigences techniques énoncées dans des directives particulières. L'annexe I de la directive 2002/24 contient une liste exhaustive des prescriptions applicables aux fins de la réception des véhicules. Le point 19 de l'annexe I fait référence à la directive 97/24, visant les mesures contre la manipulation des cyclomoteurs et des motocycles.

32. La procédure de réception par type pour les véhicules couverts par le champ d'application de la directive 2002/24 vise à assurer le bon fonctionnement du marché unique par l'introduction de prescriptions uniformes à respecter en vue de la réception d'un type de véhicule ainsi que de l'homologation de ses éléments et caractéristiques [9].

33. La procédure susmentionnée permet à chaque État membre de constater que chaque type de véhicule a été soumis aux vérifications prévues par les directives particulières et relevées sur un certificat de réception. Elle permet également aux constructeurs d'établir un certificat de conformité pour tous les véhicules conformes au type réceptionné. Lorsqu'un véhicule est accompagné de ce certificat, il peut être mis sur le marché, vendu et immatriculé afin d'être utilisé sur tout le territoire de l'Union.

34. À la suite de l'instauration de la réception par type harmonisée dans l'Union européenne, un citoyen peut acheter un véhicule neuf dans n'importe quel État membre et, le cas échéant, l'immatriculer sans réception

7 — Directive 92/61, abrogée par la directive 2002/24.

8 — Entre l'année 1992 et l'année 2009, 37 directives régissant les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles ont été adoptées. Voir site de la direction générale «Entreprise et industrie» de la Commission: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm

9 — Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 92/61/CEE du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues, COM (1999) 276 final (JO C 307 E, p. 1).

individuelle dans n'importe quel autre. Seuls les véhicules, composants et entités techniques conformes aux prescriptions du droit de l'Union peuvent être mis sur le marché et vendus pour la première fois afin d'être utilisés dans les États membres.

35. La réception par type a pour conséquence qu'un État membre ne peut pas interdire la mise sur le marché, la mise en circulation ou l'utilisation des véhicules et composants conformes à la directive 2002/24. Par conséquent, la procédure de réception par type ne s'applique pas aux véhicules isolés au sens de ladite directive [10].

36. La directive 92/61, désormais abrogée, comportait une indication relative à la nature de l'harmonisation prévue dans le domaine en question. Selon le dernier considérant de la directive 92/61, les exigences de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et de la protection des consommateurs requéraient des prescriptions de construction et de fabrication basées sur un niveau élevé. Dès lors que ces prescriptions étaient destinées à assurer l'unité du marché, il était nécessaire de se fonder sur une harmonisation totale.

37. Dans la mesure où une indication semblable n'a pas été reprise dans la directive 2002/24, il est permis de s'interroger sur l'étendue de l'harmonisation prévue par celle-ci.

38. À cet égard, je relève que la proposition de modification de la directive 92/61 relevait expressément que la procédure de réception communautaire pour véhicules à moteur à deux ou trois roues avait été conçue sous un système d'harmonisation totale [11]. Or, il ressort de l'avis du Comité économique et social que ladite proposition a été adoptée en vue de la réactualisation et de la clarification de la directive 92/61 [12].

39. En outre, je relève que la proposition a été motivée, entre autres, par la nécessité de clarifier des prescriptions relatives, en particulier, à la durée de validité des réceptions nationales, ainsi que d'inclure de nouvelles prescriptions, en ce qui concerne, par exemple, la numérotation des certificats de réception, les dérogations pour les véhicules de fin de série et les nouvelles technologies, à l'instar de ce

10 — La directive 2002/24 ne donne certes pas de définition de la notion de «véhicule isolé». Toutefois, à la lumière de l'objectif poursuivi par ladite directive et du contenu de celle-ci, il convient d'interpréter la notion de «véhicule isolé» comme s'opposant aux véhicules relevant de la procédure de réception par type, et visant les véhicules individuels dont les caractéristiques ne permettent pas leur inclusion dans le système de réception prévu par cette directive.

11 — COM(1999) 276 final.

12 — Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 92/61/CEE du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues» (JO C 368 du 20 décembre 1999, p. 1).

qui vaut d'ores et déjà pour d'autres véhicules à moteur [13].

40. En conséquence, il convient de considérer que la directive 2002/24 tend toujours à une harmonisation exhaustive à l'égard des véhicules relevant de son champ d'application. En revanche, il va de soi qu'elle ne procède pas à l'harmonisation exhaustive du régime juridique applicable à l'ensemble des véhicules à deux ou trois roues, compte tenu notamment de l'exclusion de certains types de véhicules de son champ d'application [14].

41. Ainsi, lorsqu'un véhicule, un composant ou une entité technique relève du champ d'application de la directive 2002/24, il convient de l'examiner exclusivement sous l'angle de cette dernière. En effet, dès lors qu'une question fait l'objet d'une harmonisation au niveau de l'Union, les mesures nationales y relatives doivent être appréciées au regard des dispositions de ladite mesure d'harmonisation et non pas de celles du traité [15].

42. En revanche, en ce qui concerne les véhicules qui sont expressément exclus du champ d'application de la directive 2002/24, tels que les véhicules destinés aux compétitions ou les véhicules qui ne sont pas destinés à circuler sur la route, je considère que les États membres disposent d'une large marge de manœuvre en vue d'adopter une réglementation en la matière.

2. Champ d'application de la directive 2002/24

43. Aux termes de l'article 1er de la directive 2002/24, celle-ci s'applique à tout véhicule à deux ou trois roues, jumelées ou non, destinés à circuler sur la route, ainsi qu'à ses composants ou entités techniques.

44. Sont exclus du champ d'application de la directive 2002/24 les véhicules énumérés à l'article 1er, paragraphe 1, sous a) à h), au nombre desquels figurent les véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout

13 — Voir quatrième considérant de la directive 2002/24.

14 — Voir article 15, paragraphe 4, de la directive 2002/24, dont il ressort que les conditions d'utilisation des véhicules en question ne sont pas harmonisées.

15 — Voir arrêts du 30 novembre 1983, van Bennekom (227/82, Rec. p. 3883, point 35); du 23 novembre 1989, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Rec. p. 3891, point 28); du 12 octobre 1993, Vanacker et Lesage (C-37/92, Rec. p. I-4947, point 9); du 13 décembre 2001, DaimlerChrysler (C-324/99, Rec. p. I-9897, point 32); du 9 juin 2005, HLH Warenvertrieb et Orthica (C-211/03, C-299/03 et C-316/03 à C-318/03, Rec. p. I-5141, points 58 et 59), ainsi que du 24 janvier 2008, Roby Profumi (C-257/06, Rec. p. I-189, point 14).

terrain. De même, la définition générale de l'article 1er de la directive 2002/24 exclut a contrario du champ d'application de ladite directive les véhicules qui ne sont pas destinés à circuler sur la route.

45. S'agissant des composants ou des entités techniques de véhicules considérés comme ne relevant pas du champ d'application de la directive 2002/24, il convient de distinguer entre deux cas de figure.

46. D'une part, la directive 2002/24 ne s'applique pas aux pièces faisant partie des véhicules qui ne sont pas couverts par cette dernière. D'autre part, dès lors qu'un composant d'un véhicule exclu du champ d'application de la directive 2002/24 est destiné à être monté sur les véhicules couverts par cette directive, un tel composant ou entité technique relève de la directive 2002/24.

47. Se pose donc la question de savoir comment interpréter la notion de «destination», c'est-à-dire de savoir si l'applicabilité de la directive 2002/24 peut dépendre de l'usage qui peut être fait de la pièce en question.

48. À cet égard, je considère que la notion de «destination» d'un véhicule ou d'un composant d'un véhicule doit s'entendre au sens de la finalité industrielle de ce bien. Par cette dernière notion, j'entends l'utilisation prévue par le constructeur comme point de référence dans la conception technique d'un véhicule, référence qui détermine, par exemple, les normes techniques avec lesquelles le véhicule doit être conforme. La destination est donc définie par le constructeur ou le fabricant lors du processus de la construction ou de la fabrication [16].

49. L'interprétation inverse aboutirait à une situation paradoxale, dans laquelle la réglementation devrait prendre en compte toute utilisation possible et hypothétique qu'un utilisateur est susceptible de faire d'une pièce d'un véhicule, voire même des pièces techniques qui ne sont pas destinées aux véhicules selon le constructeur, mais qui possèdent des qualités permettant l'interchangeabilité [17].

50. Par conséquent, l'applicabilité de la directive 2002/24 ne saurait dépendre d'un élément subjectif, à savoir, d'une part, l'usage voire les usages multiples qui pourraient être faits d'un composant et, d'autre part, une éventuelle aptitude technique d'une pièce à être montée sur un véhicule autre qui celui auquel le composant est formellement destiné.

16 — En vertu du système d'harmonisation technique, les constructeurs peuvent obtenir la réception communautaire d'un type de véhicule dans un État membre, dès lors qu'il satisfait aux exigences techniques harmonisées. Ils peuvent ensuite le commercialiser dans l'ensemble de l'Union européenne, sans avoir à effectuer des essais ou à subir des contrôles supplémentaires. L'immatriculation est accordée sur simple présentation d'un certificat de conformité européen. Voir: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm

17 — Comme, par exemple, des pièces de moteurs à deux temps utilisables sur des machines légères, telles que des machines de jardinage, ou des bateaux.

51. Enfin, l'exclusion des véhicules isolés du champ d'application de la directive 2002/24 me paraît présenter une importance particulière aux fins de la présente procédure.

52. À cet égard, je relève que la notion de «non-cyclomoteur» couvre, dans le cadre des présentes conclusions, d'une part, un cyclomoteur, précédemment conforme avec la directive 2002/24, qui aurait fait l'objet d'une manipulation telle que le débridage, ce qui a pour résultat qu'il n'est plus conforme avec les exigences découlant de ladite directive, et, d'autre part, un véhicule à deux ou trois roues présenté comme un cyclomoteur mais qui ne répond pas, depuis l'origine, à la définition d'un cyclomoteur établie par la directive 2002/24.

53. Au vu du libellé de l'article 1er, paragraphe 1, in fine, de ladite directive, il est permis de considérer qu'un cyclomoteur débridé n'est pas couvert par les dispositions de la directive 2002/24 sur la réception par type et sur la libre circulation, d'une part, parce qu'il constitue un «non-cyclomoteur» et, d'autre part, parce qu'il s'agit d'un véhicule isolé.

54. Toutefois, ainsi qu'il ressort de l'article 1er, in fine, de la directive 2002/24, les États membres qui pratiquent la réception des véhicules isolés acceptent toute réception de composants et d'entités techniques accordée en vertu de la présente directive, et non en vertu des dispositions nationales en la matière.

C — *Réglementation des mesures contre la manipulation des véhicules*

1. Observations liminaires

55. L'entrée en vigueur de la directive 97/24 a permis l'application de la procédure de réception complète. Elle constitue donc une des directives particulières aux fins de la procédure de réception établie par la directive 2002/24 [18].

56. À cet égard, il importe de souligner que les champs d'application respectifs des directives 2002/24 et 97/24 se superposent sans être identiques.

57. En effet, l'article 1er de la directive 97/24 dispose que cette directive s'applique aux composants, énumérés dans ledit article, de tout type de véhicule tel que défini à l'article 1er de la directive 92/61. Or, ce dernier

18 — La directive 97/24 a été adoptée afin de permettre la mise en œuvre de la directive 92/61. Voir troisième considérant de la directive 2002/24.

article a été repris en termes presque identiques dans la directive 2002/24 qui s'est bornée à ajouter une seule catégorie d'exclusion nouvelle relative à la réception de véhicules isolés [19].

2. Mesures de lutte contre la manipulation en droit dérivé

58. La problématique des mesures destinées à lutter contre la manipulation des véhicules fait partie intégrante de la réglementation relative aux cyclomoteurs et motocycles.

59. Il ressort de l'exposé des motifs de la directive 97/24 que les mesures proposées pour limiter au minimum les possibilités de manipulation des cyclomoteurs et des motocycles par les utilisateurs pour en accroître les performances répondraient à des exigences de plus en plus ressenties dans tous les États membres, compte tenu de la diffusion croissante de ce phénomène qui porterait préjudice à la sécurité routière. En ce qui concerne les cyclomoteurs, il serait nécessaire de mettre fin au trucage des moteurs de ces véhicules par des jeunes utilisateurs pour en augmenter les performances à un niveau tel que — dans certains cas — elles deviendraient disproportionnées par rapport notamment au système de freinage de ces véhicules et à leur équipement en pneumatiques et en dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse.

60. Il ressort, en outre, du onzième considérant de la directive 97/24 que des restrictions à la manipulation de certains véhicules à deux ou trois roues sont fondées sur les exigences en matière de sécurité ou d'environnement, étant précisé que, pour ne pas entraver l'entretien et la maintenance des véhicules par leurs propriétaires, de telles restrictions devraient être strictement limitées aux manipulations qui modifient notablement la performance du véhicule et ses émissions sonores et polluantes.

61. Aux termes de l'article 1er, paragraphe 2, sous a), de la directive 2002/24, les cyclomoteurs sont des véhicules à deux roues ou à trois roues ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h. Ils sont caractérisés par la cylindrée et la puissance qui divergent en fonction du nombre de roues.

62. Le débridage d'un cyclomoteur consiste à augmenter ses performances, et notamment la puissance de son moteur. Or, les capacités techniques de freinage et la tenue de route du cyclomoteur ne sont pas adaptées à une telle éventualité, ce qui peut augmenter les risques d'accident.

63. Les rapports consacrés à la problématique des mesures de lutte contre la mani-

19 — Voir COM(1999) 276 final.

pulation des véhicules à deux ou trois roues démontrent qu'il s'agit d'une question déterminée par des facteurs sociaux et psychologiques, liée à la sécurité routière et à la protection de l'environnement [20].

64. Dans son chapitre 7 de l'annexe, la directive 97/24 réglemente les mesures destinées à lutter contre la manipulation des cyclomoteurs à deux roues et des motocycles. Les prescriptions générales dudit chapitre portent principalement sur le problème de l'interchangeabilité de pièces qui ne sont pas identiques entre des véhicules homologués [21].

65. Il importe de souligner que le chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24 exclut en tout état de cause que la vitesse maximale par construction ou la puissance maximale nette du moteur puisse, pour la catégorie considérée, être dépassée. Cela confirme que l'approche de l'objectif industriel proposé ci-dessus concernant la directive 2002/24 trouve à s'appliquer également dans ce cadre.

66. En outre, il ressort de ce même chapitre 7 que les prescriptions particulières visées dans la directive 97/24 sont obligatoires lorsque, de manière individuelle ou combinée, elles s'avèrent nécessaires afin d'éviter des manipulations ayant pour résultat d'augmenter la vitesse ou la puissance de véhicules.

67. En vertu de l'annexe I de la directive 2002/24, établissant la liste exhaustive des prescriptions applicables aux fins de la réception des véhicules, les informations portant sur les mesures contre la manipulation sont au nombre des données dont la conformité avec les prescriptions figurant dans la législation communautaire doit être vérifiée. En vertu de l'annexe II de la directive 2002/24, pour les systèmes, composants et entités techniques déjà réceptionnés du véhicule à réceptionner, il convient de fournir un certain nombre d'informations dont celles portant sur les mesures contre la manipulation des véhicules en question.

68. Au niveau national, la réglementation destinée à lutter contre la manipulation des cyclomoteurs figure au nombre des mesures destinées à assurer la sécurité routière et existe dans plusieurs États membres de l'Union [22]. En effet, la pratique du débridage est contrôlée ou combattue en raison des nombreux risques et nuisances qu'elle

20 — «Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles», commandée par la Commission, marché n° FIF 20020691, rapport final du 18 décembre 2003, p. 31.

21 — Voir point 2.1.1 du chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24.

22 — Pour ce qui concerne la République française, par exemple, voir article L. 321-1 du code de la route. Le droit français prévoit un brevet de sécurité routière afin de préparer les jeunes conducteurs de cyclomoteurs aux règles essentielles de sécurité en matière de circulation routière; voir, Colin, F., «Le brevet de sécurité routière», dans *Droit Administratif* 2006, n° 8. En Finlande, la circulation sur route d'un cyclomoteur débridé constitue une infraction (voir Ajoneuvolaki, article 96, paragraphe I.5). De surcroît, le propriétaire doit payer une taxe majorée sur les véhicules ainsi que des primes d'assurance obligatoire plus élevées, comme s'il s'agissait d'un motocycle léger mis en circulation sans enregistrement.

engendre tant pour le conducteur mettant sa vie en danger, en circulant à des vitesses pour lesquelles le véhicule n'est pas conçu, que pour les autres usagers de la route.

D — *Sur les conséquences juridiques de la manipulation d'un véhicule*

69. Du point de vue des effets d'une manipulation, celle-ci peut avoir pour effet de transformer un cyclomoteur en un «non-cyclomoteur», à savoir en un véhicule qui ne répond pas à la définition du cyclomoteur figurant dans la directive 2002/24. La manipulation peut aboutir à la transformation d'un cyclomoteur destiné à circuler normalement sur route en un véhicule de compétition sur route ou tout terrain.

70. Dans le système de la directive 2002/24, le constructeur ou le fabricant doit, conformément à l'article 3 de cette directive, introduire une demande de réception auprès de l'autorité de réception d'un État membre pour que les véhicules puissent bénéficier de la libre circulation dans le cadre du marché intérieur. Ledit article prévoit que, pour un même type de véhicule, de système, d'entité technique ou de composant, la demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre. Selon l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2002/24, c'est le constructeur qui est responsable de la construction de chaque véhicule ou de la fabrication de chaque système, entité technique ou composant en conformité avec le type réceptionné [23].

71. Un véhicule ne peut donc pas entrer dans le champ d'application de la directive 2002/24 du seul fait qu'il remplit effectivement les conditions prévues à l'article 1[er] de ladite directive [24]. En effet, cette directive vise à établir un système de réception par type de véhicule et de reconnaissance mutuelle, en ce qui concerne la conformité des véhicules et de leurs composants construits selon les prescriptions de la directive 2002/24 et des directives particulières. La libre circulation établie par voie d'harmonisation totale n'est applicable qu'aux véhicules dont «l'objectif industriel», tel qu'il a été défini et garanti par le fabricant ou le constructeur, est de répondre aux exigences du droit de l'Union.

72. Par conséquent, lorsqu'un cyclomoteur débridé ne relève d'aucune des définitions données par la directive 2002/24, il constitue

23 — Selon l'article 8 de la directive 2002/24, tout véhicule produit en conformité avec le type réceptionné comporte une marque de réception composée conformément aux sections 1, 3 et 4 du numéro de réception prévu à l'annexe V, partie A, et toute entité technique et tout composant produits en conformité avec le type réceptionné comportent, si la directive particulière les concernant le prévoit, une marque de réception conforme aux prescriptions figurant à l'annexe V, partie B.

24 — Ainsi, par exemple, un véhicule qui remplirait pleinement toutes les exigences techniques posées par le droit de l'Union ne peut pas bénéficier du système de la directive 2002/24 s'il n'a pas été soumis à la réception par type prévue.

donc un «non-cyclomoteur» et ne bénéficie donc pas du système créé par la directive 2002/24, quand bien même il relèverait du champ d'application matériel de celle-ci. Il en va de même pour ses composants ou entités techniques, à l'exception de ceux destinés à être montés sur les véhicules régis par la directive 2002/24.

73. En ce qui concerne la catégorie des véhicules destinés aux compétitions, tout en reconnaissant que ceux-ci sont exclus du champ de la directive 2002/24, il me faut néanmoins relever que la notion de «destination» prise sous l'angle de la finalité industrielle proposée suppose qu'un véhicule ait été conçu par le constructeur ou fabricant comme étant apte à participer aux compétitions.

74. Or, la manipulation d'un cyclomoteur à l'aide d'un kit de débridage mène à une transformation isolée, alors même que le véhicule débridé pourra réellement participer aux compétitions. En conséquence, d'une part, un tel véhicule ne pourra pas être considéré comme étant «destiné aux compétitions», dès lors que sa finalité a été définie différemment par le fabricant. En effet, avant le débridage, il n'était pas destiné aux compétitions. D'autre part, à la suite du débridage, le véhicule constituera un véhicule isolé qui n'est pas susceptible de relever de la réception par type.

75. Dans l'hypothèse où, sous l'angle industriel, le kit de débridage n'est pas destiné à un double usage [25], j'en conclus qu'un kit de débridage des cyclomoteurs est destiné soit à augmenter la puissance des cyclomoteurs destinés aux compétitions, soit à transformer les cyclomoteurs en «non-cyclomoteurs». Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit donc d'un équipement qui se place en dehors du système de réception par type et de reconnaissance mutuelle prévu par la directive 2002/24, puisque ces kits de débridage ne sont pas destinés à être montés sur des véhicules régis par la directive 2002/24.

76. Enfin, dès lors que la directive 2002/24 ne s'applique pas, en principe, aux véhicules isolés, il s'ensuit qu'un kit de débridage qui sert à manipuler un cyclomoteur ne peut pas relever du champ d'application de la directive 2002/24 et ne bénéficie pas du système de reconnaissance mutuelle établi par celle-ci.

25 — Si le même kit de débridage est destiné aux cyclomoteurs et, par exemple, aux motocycles légers, il relève évidemment du champ d'application de la directive 2002/24. Toutefois, il semble que les dispositions du chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24 visent à éviter un tel cas de figure.

V — Sur l'élargissement du champ d'application de la directive 2002/24

77. Par sa question, la juridiction nationale cherche en substance à savoir s'il est loisible à un État membre d'élargir le champ d'application de la directive 2002/24, en particulier, aux véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 1, sous d), de ladite directive, à savoir ceux destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain. Ce faisant, le champ d'application de la directive 2002/24, relative à la circulation sur la route, serait étendu, en ce qui concerne lesdits véhicules, à toute circulation par terre.

78. J'avoue que la portée de la question ne me paraît pas claire. Elle pourrait porter sur l'application de la définition de la notion de «cyclomoteur» au sens de la directive 2002/24 et des exigences techniques qui en découlent pour les véhicules destinés aux compétitions. La question pourrait être également interprétée en ce sens que la juridiction de renvoi s'interroge sur le point de savoir si un État membre peut unilatéralement étendre le système de réception par type et de reconnaissance mutuelle créé par la directive 2002/24 aux véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de celle-ci.

79. Selon la Commission, la directive 2002/24, plus spécifiquement son article 1er, paragraphe 1, sous d), doit être interprétée en ce sens qu'elle permet à un État membre d'élargir son champ d'application aux véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain.

80. De l'avis du gouvernement du Royaume-Uni, les États membres sont autorisés à édicter des exigences techniques en ce qui concerne les véhicules énumérés à l'article 1er, paragraphe 1, sous a) à h), pour autant que ces exigences respectent le droit communautaire, y compris l'article 28 CE et d'autres dispositions protégeant la libre circulation des marchandises telles que le règlement (CE) nº 764/2008 [26] et la directive 98/34/CE [27].

81. En effet, les limitations des effets juridiques d'une directive peuvent prendre la forme d'une exception ou d'une dérogation. Il s'agit alors de ne pas appliquer une règle énoncée par la directive à un cas, alors même que celui-ci relèverait du champ d'application de ladite règle.

82. En l'espèce, à l'instar du gouvernement du Royaume Uni, je considère que l'article 1er, paragraphe 1, sous d), de la directive 2002/24 ne constitue pas une exception aux exigences de ladite directive.

26 — Règlement du Parlement européen et du Conseil, du 9 juillet 2008, établissant les procédures relatives à l'application de certaines règles techniques nationales à des produits commercialisés légalement dans un autre État membre et abrogeant la décision nº 3052/95/CE (JO L 218, p. 21).

27 — Directive du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques (JO L 204, p. 37).

83. En effet, cet article ne prévoit pas que les États membres doivent dispenser les véhicules de compétition et tout-terrain des exigences contenues dans la directive. L'exclusion du champ d'application de la directive laisse aux États membres leur compétence pour légiférer dans le domaine en question, dans le respect des règles du traité bien entendu.

84. La directive 2002/24 vise à instituer une procédure de réception par type de véhicule applicable aux véhicules à moteur à deux ou trois roues et aux composants et entités techniques construits conformément aux exigences techniques énoncées dans des directive particulières. La conséquence juridique de cette procédure est la libre circulation de ces produits, fondée sur l'obligation de reconnaissance mutuelle de la conformité des exigences techniques qui sont totalement harmonisées. Ainsi qu'il ressort de l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2002/24, seuls les véhicules, les entités techniques ou les composants conformes à ladite directive bénéficient du système établi par celle-ci.

85. J'observe néanmoins que, en l'espèce, la problématique du débridage des cyclomoteurs reste au cœur de l'affaire pendante devant la juridiction de renvoi.

86. Ainsi que je l'ai déjà expliqué ci-dessus à propos de la lutte contre les manipulations des cyclomoteurs, il convient de lire les dispositions de la directive 2002/24 en combinaison avec le chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24.

87. Par conséquent, dès lors que les véhicules et les composants relèvent de la directive 2002/24, les dispositions relatives aux mesures contre les manipulations dans la directive 97/24 sont applicables. Or, tel n'est pas le cas, en principe, des véhicules destinés aux compétitions.

88. À cet égard, il importe de souligner qu'une extension du champ d'application de la directive 2002/24 implique l'élargissement de l'application de la procédure de réception par type. La question de l'extension des mesures visant à lutter contre la manipulation des véhicules, qui semble être au cœur des préoccupations de la juridiction de renvoi, constitue une problématique distincte.

89. Toutefois, dès lors qu'il s'agit de rendre applicable la procédure de réception par type aux véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain, je considère que l'État membre est habilité à agir en ce sens, sous réserve d'être en mesure de respecter l'objectif de la directive 2002/24.

90. Ainsi qu'il ressort de l'article 2, point 7, de la directive 2002/24, la procédure de réception constitue un acte par lequel un État membre constate qu'un type de véhicule, un système,

une entité technique ou un composant satisfait aussi bien aux prescriptions techniques de ladite directive ou des directives particulières qu'aux vérifications de l'exactitude des données du constructeur, telles que prévues dans la liste exhaustive figurant à l'annexe I de ladite directive [28].

91. Par ailleurs, il ressort de l'article 6 de cette même directive que l'autorité compétente de chaque État membre envoie à celles des autres États une copie de certificat de réception par type avec ses annexes pour chaque type de véhicule qu'elle réceptionne ou refuse de réceptionner. De surcroît, conformément à l'article 4, paragraphe 6, de ladite directive, lorsque l'État membre refuse, pour les raisons tenant à des risques graves pour la sécurité routière, d'accorder la réception à un véhicule, système, entité technique ou composant, il en informe les autres États membres et la Commission.

92. Compte tenu du risque de confusion et d'insécurité juridique résultant de l'application de cette procédure aux véhicules situés hors du champ d'application de la directive 2002/24, je considère que l'État membre concerné doit indiquer de façon non équivoque, en ce qui concerne le certificat, qu'il ne s'agit pas de la réception par type prévue par ladite directive et que le certificat ne produit pas les effets juridiques prévus par la directive 2002/24. À cet égard, je souhaite rappeler que les dispositions de l'article 15, paragraphe 3, de ladite directive imposent aux États membres d'éviter toute confusion susceptible de résulter des dispenses individuelles prévues par cet article. Le même principe doit s'appliquer à l'élargissement du champ d'application de la réception par type.

93. En effet, lorsque les mesure adoptées par l'État membre sont couvertes par le champ d'application de la directive 2002/24, l'État membre se trouve dans un système d'interdépendance qui repose, d'une part, sur la confiance et la collaboration entre les autorités compétentes nationales et, d'autre part, sur les spécifications techniques établies dans les directives particulières [29].

28 — En vertu de l'article 4 de la directive 2002/24, chaque État membre procède à la réception de tout type de véhicule ou à l'homologation d'entités techniques ou de composants, si ceux-ci répondent aux conditions suivantes. D'une part, le type de véhicule doit satisfaire aux prescriptions techniques des directives particulières et correspond aux données fournies par le constructeur, prévues dans la liste exhaustive figurant à l'annexe I de ladite directive. D'autre part, le système (freins, dispositifs de lutte contre la pollution provoquée par les gaz d'échappement, etc.), l'entité technique (un dispositif tel qu'un silencieux d'échappement) ou le composant (un dispositif tel qu'un feu) doivent satisfaire aux prescriptions techniques de la directive particulière qui les concerne et qui correspondent aux données fournies par le fabricant, prévues dans la liste exhaustive figurant à l'annexe I de la directive 2002/24.

29 — Voir, à cet égard, à propos de la directive 98/37/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux machines (JO L 207, p. 1), arrêt du 17 avril 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, Rec. p. I-2749, points 61 à 64). S'agissant, en outre, du marquage «E», celui-ci indique qu'un produit a été homologué pour circuler sur des routes ouvertes à la circulation. Ce marquage est suivi d'un nombre indiquant l'État qui a homologué le produit. L'obtention de l'homologation est généralement liée à une norme européenne spécifique au produit en question.

94. Ainsi, le fait, pour un État membre, d'appliquer la procédure de réception à un type de véhicule exclu du champ d'application de la directive 2002/24 ne me paraît juridiquement envisageable qu'à condition de respecter l'obligation de transparence inhérente tant à la procédure de réception qu'au principe général de sécurité juridique. L'État membre peut donc appliquer ladite directive aux situations ne relevant pas du champ d'application de celle-ci comme une norme nationale, sous réserve de ne pas donner l'impression que les effets juridiques de la norme nationale en question sont étendus au niveau de l'Union.

95. Enfin, rien ne s'oppose à ce qu'un État membre s'inspire des règles établies dans la directive 2002/24 afin de réglementer la situation des véhicules et des composants qui sont exclus de son champ d'application, dans le respect des règles du traité.

VI — Analyse de la teneur de la législation nationale au regard du droit de l'Union

96. Eu égard à l'objectif de la loi relative aux conditions techniques, la Cour a adressé au gouvernement belge et à la Commission la question suivante:

«Est-ce que et dans quelle mesure l'article 1er, paragraphe 5, de la loi du 21 juin 1985 transpose-t-il les dispositions du chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24 intitulé 'Mesures contre la manipulation des cyclomoteurs à deux roues et des motocycles', dans sa version applicable aux faits de l'espèce au principal?»

97. Dans sa réponse, le gouvernement belge a relevé que les dispositions du chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24 ont été incorporées dans l'arrêté royal du 8 novembre 1998 [30]. L'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques est en revanche entré en vigueur antérieurement, plus précisément le 1er juillet 1995. Toutefois, dès lors que la portée de la loi relative aux conditions techniques est beaucoup plus large, l'article 1er, paragraphe 5, a été maintenu en vigueur.

98. Selon la Commission, l'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques ne peut pas être considéré comme une transposition de la directive 97/24.

30 — Arrêté modifiant l'arrêté royal du 4 août 1996 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues, leurs composants et entités techniques ainsi que leurs accessoires de sécurité.

99. En ce qui concerne la relation entre la directive 2002/24 et la législation en cause au principal, le gouvernement belge fait valoir en se référant à l'article 15 de la directive 2002/24 que l'interdiction énoncée à l'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques, a été instaurée en vue d'assurer une meilleure protection des utilisateurs. Il propose à la Cour de considérer que l'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques est conforme aux dispositions de la directive 2002/24.

100. Selon ce même gouvernement, les véhicules qui, après leur fabrication, sont équipés par le vendeur, l'acheteur ou l'utilisateur de composants visant à augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse ne sont souvent pas (ou plus) adaptés aux modifications qui ont été apportées, de sorte qu'ils représentent un danger potentiel pour l'utilisateur.

101. À cet égard, j'observe, en premier lieu, que l'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques interdit la fabrication, l'importation, la détention et la vente de tous les équipements permettant d'augmenter la puissance et/ou la vitesse des cyclomoteurs, de même que l'offre de services ou la fourniture des indications en vue du montage de ces équipements.

102. Il apparaît que l'objectif de l'article 1er, paragraphe 5, de la loi relative aux conditions techniques consiste à interdire la modification de la nature des cyclomoteurs par le biais de l'interdiction de la commercialisation et de l'utilisation de pièces servant à cet usage [31]. Sous cet angle, le but poursuivi par ladite législation coïncide avec le champ d'application de la directive 2002/24.

103. En effet, n'est considéré comme cyclomoteur, au sens de la directive 2002/24, que le véhicule qui remplit les critères figurant à l'article 1er, paragraphe 2, de ladite directive.

104. À l'instar de la directive 2002/24, qui retient, selon moi, la finalité industrielle aux fins de la détermination de la «destination» d'un véhicule, d'un composant ou d'une entité technique, la législation belge semble aller dans le même sens, en ce qu'elle interdit tout équipement, dans la mesure où «ils ont pour objet» [32] d'augmenter la puissance ou la vitesse des cyclomoteurs.

105. Toutefois, j'observe également que la loi relative aux conditions techniques régit une problématique plus vaste que celle couverte par la directive 2002/24. En effet, l'applicabilité de ladite directive est limitée par l'exigence pour le véhicule d'être «destiné à circuler sur la route». Or, d'après les indications tant de la juridiction de renvoi que du gouvernement belge, la loi relative aux conditions techniques

31 — L'aspect relatif à une éventuelle interdiction visant la fourniture des services ou des indications concernant le débridage ne me semble pas couvert par le renvoi préjudiciel.

32 — Et non «pour effet».

régit les conditions auxquelles doit répondre tout véhicule de transport par terre, cette notion étant beaucoup plus large que la notion de transport par route.

106. En deuxième lieu, en ce qui concerne la lutte contre les manipulations des cyclomoteurs, j'observe que le gouvernement belge expose que les mesures prévues au chapitre 7 annexé à la directive 97/24 sont doubles. Ce chapitre 7, d'une part, comporterait des prescriptions générales concernant l'interchangeabilité de pièces non identiques entre des véhicules homologués (points 2.1 à 2.4) et, d'autre part, imposerait des prescriptions particulières aux constructeurs de véhicules pour empêcher la manipulation de la vitesse maximale de ces véhicules en introduisant toute une série de prescriptions de construction (points 3.1 à 3.10).

107. Or, la directive 97/24 ne prévoit pas de mesures concernant l'installation de pièces visant à augmenter la puissance du moteur ou la vitesse et qui ne proviennent pas du constructeur d'origine, à la différence de l'objectif semble-t-il poursuivi par la loi relative aux conditions techniques. Par ailleurs, selon le gouvernement belge, la directive 97/24 ferait partiellement double emploi avec l'article 1er, paragraphe 5, de ladite loi.

108. Alors même que la transposition de la directive 97/24 est intervenue postérieurement à l'adoption de la loi relative aux conditions techniques, je considère que l'article 1er, paragraphe 5, de cette loi semble remplir l'objectif visé par le chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24 concernant les mesures visant à limiter la manipulation des cyclomoteurs, qui relèvent du champ d'application de la directive 2002/24.

109. Il s'ensuit que, dans la mesure où les champs d'application respectifs de la loi relative aux conditions techniques et du chapitre 7 annexé à la directive 97/24 coïncident l'un avec l'autre et visent les véhicules relevant de la directive 2002/24, tels les cyclomoteurs, les directives susmentionnées ne s'opposent pas à la législation en cause.

110. Ainsi, l'interdiction de la commercialisation d'équipement «ayant pour objet» d'augmenter la puissance ou la vitesse des cyclomoteurs qui se trouve dans les limites fixées au chapitre 7 de l'annexe de la directive 97/24, à savoir une interdiction restreinte aux manipulations qui modifient notablement la performance du véhicule et ses émissions sonores et polluantes, est compatible avec cette dernière. J'ajouterai que la loi en question n'exige pas que les modifications soient apportées aux véhicules bénéficiant de l'harmonisation technique de l'Union. Au contraire, elle interdit des manipulations visant à modifier la construction d'un véhicule tel qu'il a été conçu par le fabricant. Ladite loi est donc conforme à l'exigence énoncée à l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2002/24, selon

laquelle les conditions d'utilisation imposées par les États membres ne sauraient impliquer de modifications des véhicules.

111. Toutefois, dans la mesure où l'interdiction établie par la loi relative aux conditions techniques se situe, dans une large mesure, hors du champ d'application des directives 2002/24 et 97/24, il convient de fournir à la juridiction nationale certaines indications au regard des articles 28 CE et 30 CE (devenus articles 34 TFUE et 36 TFUE), tout en abordant la problématique des véhicules destinés aux compétitions.

112. En effet, ainsi que l'a fait valoir la Commission, les directives en cause ne procèdent pas à une harmonisation complète dans le domaine des véhicules à deux ou trois roues, dès lors qu'elles ne s'appliquent pas à l'ensemble des véhicules à deux ou trois roues, et notamment pas aux véhicules destinés aux compétitions.

113. À cet égard, il y a lieu de rappeler que, dans le cadre de la procédure visée à l'article 234 CE, fondée sur une nette séparation des fonctions entre les juridictions nationales et la Cour, toute appréciation des faits de la cause relève de la compétence de la juridiction nationale. Toutefois, afin de donner à celle-ci une réponse utile, la Cour peut, dans un esprit de coopération avec la juridiction nationale, lui fournir toutes les indications qu'elle juge nécessaires [33].

114. Ainsi que je l'ai déjà indiqué, sous réserve de respecter les dispositions du traité, les États membres disposent d'une large marge de manœuvre en ce qui concerne la réglementation des véhicules destinés aux compétitions, qui sont expressément exclus du champ d'application de la directive 2002/24.

115. De surcroît, je pense que le droit de l'Union laisse aux États membres une large marge d'appréciation pour déterminer s'ils autorisent ou non, et, le cas échéant, à quelles conditions, l'organisation des compétitions de cyclomoteurs et/ou de motocycles. Il est notoire que même les compétitions de véhicules à moteur parfaitement organisées mettent sérieusement en danger la vie et la santé des participants, notamment en comparaison avec tout autre sport.

116. Le gouvernement du Royaume Uni souligne, pour sa part, que, dès lors que les véhicules destinés à la compétition ou les véhicules tout-terrain ne relèvent pas du champ d'application de la directive 2002/24, il s'ensuivrait que ladite directive n'imposerait pas aux États membres d'adopter une quelconque législation à cet égard.

33 — Voir, entre autres, arrêt du 15 avril 2010, Sandström (C-433/05, Rec. p. I-2885, point 35).

117. Les États membres seraient, selon le gouvernement du Royaume-Uni, autorisés à édicter des exigences techniques en ce qui concerne les véhicules énumérés à l'article 1er, paragraphe 1, sous a) à h), de la directive 2002/24, pour autant que ces exigences respectent le droit de l'Union, en ce compris, en particulier, l'article 28 CE.

118. En l'espèce, il ressort tout d'abord du dossier que l'interdiction en cause présente le caractère d'une mesure indistinctement applicable aux produits nationaux et aux produits importés des autres États membres.

119. Par ailleurs, il ne saurait être contesté que, en interdisant de façon générale et absolue, sur l'ensemble du territoire belge, la fabrication, l'importation, la détention, l'offre en vente, la vente et la distribution d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs, la réglementation nationale en cause est susceptible d'entraver la libre circulation des marchandises.

120. Une telle interdiction pourrait toutefois être justifiée au regard de l'article 30 CE ou par une exigence impérative au sens de la jurisprudence, sous réserve que la réglementation en cause soit propre à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et qu'elle n'aille pas au-delà de ce qui est nécessaire pour qu'il soit atteint [34].

121. Selon moi, le débridage des cyclomoteurs est un phénomène que le droit dérivé de l'Union considère comme incompatible avec la sécurité routière, la protection des utilisateurs ainsi qu'avec la protection de l'environnement. Il découle de la réglementation nationale en cause que l'équipement servant à débrider les cyclomoteurs destinés à circuler sur la route ne saurait bénéficier de la libre circulation dans le cadre du marché intérieur. En conséquence, les États membres peuvent restreindre la mise sur le marché, la vente, la mise en circulation ou l'utilisation des kits de débridage des cyclomoteurs destinés aux compétitions, si lesdits kits sont techniquement interchangeables avec ceux destinés à la circulation sur route.

122. Dans l'hypothèse où les kits de débridage ne satisferaient pas à ladite condition d'interchangeabilité, et si les règles nationales en cause avaient pour effet d'empêcher les utilisateurs de composants ou entités techniques d'en faire un usage conforme à leur destination, ou de limiter fortement leur usage, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, de telles règles auraient pour effet d'entraver l'accès de ces produits au marché national en question et constitueraient, dès lors, sous réserve d'une justification au titre de l'article 30 CE ou des exigences impératives

34 — Voir arrêt du 10 février 2009, Commission/Italie (C-110/05, Rec. p. I-519, point 59).

d'intérêt général, une mesure d'effet équivalent à des restrictions quantitatives à l'importation interdite par l'article 28 CE.

123. À cet égard, je rappelle que la libre circulation des marchandises, en ce qui concerne des véhicules à moteur ou leurs composants dans l'Union européenne, n'a pas été réalisée par application directe des articles du traité, mais à la suite d'un long processus d'harmonisation de la réglementation technique, eu égard à la nécessité de protéger la vie et la santé des utilisateurs de tels produits, ainsi que la sécurité routière et l'environnement. La construction européenne en la matière repose donc sur la prémisse de l'existence d'une justification de l'entrave aux échanges intracommunautaires sur le fondement de l'article 30 CE [35]. Par conséquent, les facteurs qui ont justifié l'adoption de la réglementation dérivée de l'Union dans le secteur des véhicules à moteur me semblent justifier une interdiction générale, telle que celle prévue par la loi relative aux conditions techniques, quand bien même elle s'appliquerait à un kit de débridage des cyclomoteurs prétendument destinés aux compétitions.

VII — Conclusion

124. Je propose à la Cour de répondre comme suit à la question préjudicielle posée par le rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde:

«1) Un État membre peut appliquer la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil, ou des règles

35 — Voir deuxième et quatrième considérants de la directive 92/61 désormais abrogée.

nationales dont la teneur est analogue, dans le respect des règles du traité CE, afin de régir des véhicules et composants qui sont exclus du champ d'application de ladite directive, aussi bien en ce qui concerne la procédure de réception par type d'un véhicule, qu'en ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux véhicules destinés à circuler en dehors de la route et à ceux destinés aux compétitions sur route ou tout terrain, sous réserve de respecter l'obligation de transparence inhérente tant à la procédure de réception par type qu'au principe général de sécurité juridique.

2) Dans la mesure où une loi nationale, telle que celle en cause au principal, excède le niveau des mesures de lutte contre la manipulation des cyclomoteurs prévu par la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1997, relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues, elle relève du champ d'application des articles 28 CE et 30 CE. Elle est constitutive d'une restriction justifiée au regard desdits articles même si elle s'applique à des équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs destinés aux compétitions sur route ou tout terrain.»