CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE NIILO JÄÄSKINEN presentate il 16 settembre 2010[1]

1. Con la sua domanda pregiudiziale[2], il rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Tribunale di primo grado di Dendermonde) (Belgio) richiede l'interpretazione dell'art. 1, n. 1, lett. d), della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 18 marzo 2002, 2002/24/CE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio[3].

2. Più in particolare, viene chiesto alla Corte di pronunciarsi riguardo a misure nazionali contro la manomissione di veicoli a due o tre ruote. La normativa nazionale di cui trattasi vieta infatti, in particolare, la vendita e l'utilizzo di dispositivi aventi ad oggetto l'aumento della potenza del motore e/o della velocità dei ciclomotori. La Corte è quindi invitata a valutare se, ed eventualmente in che misura, un dispositivo destinato all'elaborazione di un ciclomotore al di là delle specifiche tecniche previste dalla normativa dell'Unione possa beneficiare della libera circolazione delle merci garantita dal diritto dell'Unione.

3. Ai fini delle presenti conclusioni faccio notare che la definizione di «ciclomotore» ai sensi della direttiva 2002/24 costituisce una nozione autonoma e inequivoca del diritto dell'Unione. In base al diritto derivato, qualsiasi veicolo presentato come ciclomotore ma non rispondente a tale definizione costituisce pertanto un «non ciclomotore».

I — Contesto normativo

A — *Il diritto dell'Unione*

4. La direttiva 2002/24 ha abrogato la direttiva del Consiglio 30 giugno 1992, 92/61/CEE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote[4].

1 — Lingua originale: il francese.

2 — Poiché la controversia di cui alla causa principale verte sull'applicazione di una legge nazionale adottata nel 1985, i riferimenti alle disposizioni del Trattato CE seguono la numerazione applicabile prima dell'entrata in vigore del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

3 — GU L 124, pag. 1.

4 — GU L 225, pag. 72.

5. Ai sensi del sesto «considerando» della direttiva 2002/24, la procedura di omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote deve consentire a ciascuno Stato membro di constatare che ogni tipo di veicolo è stato sottoposto alle verifiche prescritte dalle direttive particolari ed indicate su un certificato di omologazione.

6. L'art. 1 della direttiva 2002/24 così recita:

«1. La presente direttiva si applica a tutti i veicoli a motore a due o tre ruote, gemellate o no, destinati a circolare su strada, nonché ai loro componenti e alle loro entità tecniche.

La presente direttiva non si applica ai veicoli sottoindicati:

(…)

d) veicoli da competizione, su strada o fuori strada;

(…)

né ai loro componenti o entità tecniche, sempreché non siano destinati a far parte di un veicolo cui si applica la presente direttiva.

(…)».

7. L'art. 4 della detta direttiva dispone quanto segue:

«1. Ciascuno Stato membro omologa ogni tipo di veicolo, nonché i sistemi, le entità tecniche o i componenti che soddisfino le seguenti condizioni:

(…)

b) il sistema, l'entità tecnica o il componente soddisfa le prescrizioni tecniche della direttiva particolare che lo concerne e corrisponde ai dati forniti dal costruttore, quali definiti nell'elenco esaustivo contenuto nell'allegato I.

(…)».

8. L'art. 15 di questa stessa direttiva, contenuto nel Capo III, intitolato «Condizioni per la libera circolazione dei veicoli, disposizioni transitorie, deroghe e procedure alternative», così recita:

«1. Gli Stati membri non possono vietare l'immissione sul mercato, la vendita, la messa in circolazione e l'uso di veicoli nuovi conformi alla presente direttiva. Possono essere presentati per la prima immatricolazione soltanto i veicoli conformi alle disposizioni della presente direttiva.

2. Gli Stati membri non possono vietare l'immissione sul mercato, la vendita o l'uso di

entità tecniche o di componenti nuovi conformi alla presente direttiva. Possono essere immessi sul mercato e venduti la prima volta per essere utilizzati negli Stati membri soltanto le entità tecniche e i componenti conformi alla presente direttiva.

Entro tre mesi tali Stati membri decidono se accettare l'omologazione dei veicoli da immatricolare sul loro territorio. Il certificato di tale omologazione non porta l'intestazione "certificato di omologazione CE".

3. In deroga ai paragrafi 1 e 2:

(…)

a) gli Stati membri possono esentare dal rispetto di una o più prescrizioni delle direttive particolari i veicoli, i sistemi, le entità tecniche o i componenti destinati:

4. La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di prescrivere, nel rispetto del trattato, i requisiti che ritengono necessari per garantire la protezione degli utilizzatori durante l'uso dei veicoli in questione, purché ciò non implichi modifiche dei veicoli».

i) a produzioni in piccole serie limitate al massimo a 200 unità all'anno per tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica;

9. La parte 2 dell'allegato II alla direttiva 2002/24 rinvia, per talune caratteristiche tecniche dei sistemi, componenti ed entità tecniche rientranti nel suo ambito di applicazione, alle direttive specifiche che stabiliscono i requisiti tecnici necessari per usufruire della procedura di omologazione.

ii) oppure alle forze armate, alle forze addette al mantenimento dell'ordine pubblico, ai servizi della protezione civile, ai vigili del fuoco o agli organi addetti ai lavori pubblici.

Tali deroghe devono essere comunicate agli altri Stati membri entro il termine di un mese a decorrere dalla data della loro concessione.

10. Ai sensi del terzo «considerando» della direttiva 17 giugno 1997, del Parlamento europeo e del Consiglio, 97/24/CE, relativa a

taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote (in prosieguo: la «direttiva 97/24») [5]:

(...)

1.3.1. veicoli della categoria A, vale a dire i ciclomotori;

«l'introduzione di prescrizioni armonizzate per detti elementi e caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, delle procedure di omologazione e di approvazione di cui alla direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote».

(...)

1.4. "modifica non autorizzata" una modifica che non è consentita dalle disposizioni del presente capitolo».

11. Il capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24, intitolato «Misure contro la manomissione dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli», contiene al punto 1 le definizioni seguenti:

12. Il capitolo 7 dell'allegato, punto 2, della direttiva 97/24 contiene in particolare le prescrizioni generali relative all'intercambiabilità di parti non identiche tra veicoli omologati. Dal punto 2.1.1, lett. b), di tale capitolo 7 deriva che la velocità massima per costruzione o la potenza massima netta del motore, per la rispettiva categoria, non possono essere superate. In particolare, per i ciclomotori a prestazioni ridotte di cui alla nota dell'allegato I alla direttiva 92/61, la velocità massima per costruzione è pari a 25 km/h.

«1. Ai sensi del presente capitolo si intende per:

1.1. "misure contro la manomissione dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli" l'insieme delle prescrizioni e delle specifiche tecniche aventi lo scopo di impedire, per quanto possibile, modifiche non autorizzate che possono compromettere la sicurezza, in particolare aumentando le prestazioni dei veicoli, e l'ambiente;

13. Il capitolo 7 dell'allegato, punto 3, della direttiva 97/24, relativo alle prescrizioni particolari per i veicoli delle categorie A e B, dispone quanto segue:

«Le prescrizioni particolari che seguono sono vincolanti solo qualora esse, singolarmente o combinate, si dimostrino necessarie per

5 — GU L 226 del 18 agosto 1997, pag. 1.

impedire manomissioni che determinino un aumento della velocità massima per costruzione di oltre 5 km/h per i veicoli di categoria A (…). In nessun caso devono essere superate la velocità massima per costruzione o la potenza massima netta del motore della relativa categoria».

B — *Diritto nazionale*

14. L'art. 1, n. 5, della legge 21 giugno 1985, relativa ai requisiti tecnici che devono soddisfare tutti i veicoli per trasporto di superficie, i loro componenti, nonché gli accessori per la sicurezza (in prosieguo: la «legge sui requisiti tecnici») [6] così recita:

«Sono vietate la realizzazione, l'importazione, la detenzione a fini di vendita, l'offerta in vendita, la vendita, e la messa a disposizione gratuita di dispositivi aventi ad oggetto l'aumento della potenza del motore e/o della velocità dei ciclomotori, nonché l'offerta di assistenza o di consulenza per il montaggio di siffatti dispositivi».

6 — *Moniteur belge* del 13 agosto 1985, pag. 11647.

II — I fatti all'origine della controversia e la domanda pregiudiziale

15. Il sig. Lahousse è amministratore della società Lavichy BVBA (in prosieguo congiuntamente designati come gli «imputati»), il cui oggetto sociale è «la gestione di un negozio di biciclette e di un garage, compresi l'importazione e l'esportazione, l'acquisto e la vendita, il noleggio, la manutenzione e la riparazione di tutte le biciclette, i ciclomotori, i loro accessori e pezzi di ricambio, sia nuovi che usati». Come risulta dalla decisione di rinvio, gli imputati detenevano e vendevano dispositivi di elaborazione, autorizzavano l'elaborazione di ciclomotori e inoltre fornivano consulenza al riguardo.

16. Dopo un'indagine, una perquisizione e la raccolta di prove a carico, gli imputati sono stati riconosciuti colpevoli dal politierechtbank te Sint-Niklaas (tribunale di polizia di Sint-Niklaas) di aver violato l'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici avendo essi realizzato, importato, detenuto a fini di vendita, offerto in vendita, venduto e messo a disposizione gratuitamente dispositivi aventi ad oggetto l'aumento della potenza del motore e/o della velocità di ciclomotori, nonché offerto assistenza in tal senso.

17. Gli imputati hanno impugnato tale sentenza dinanzi al giudice del rinvio.

18. Quest'ultimo, considerando che vi fosse una potenziale contraddizione tra l'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici e la direttiva 2002/24, ha deciso di sospendere il giudizio e di proporre alla Corte la seguente domanda pregiudiziale:

«Se la direttiva 2002/24/CE, e segnatamente il suo art. 1, n. 1, lett. d), ai sensi del quale la direttiva non si applica a veicoli da competizione, su strada o fuori strada, debba essere interpretata nel senso che essa consente agli Stati membri di ampliare l'ambito di applicazione della direttiva stessa, quindi di renderla applicabile a tutto il traffico di superficie (ossia all'uso di veicoli a motore a due o tre ruote, anche al di fuori della pubblica via e/o su terreno privato), senza consentire la deroga per veicoli da competizione (corsa) o per i veicoli fuori strada».

III — Il procedimento dinanzi alla Corte

19. La domanda di pronuncia pregiudiziale è stata registrata presso la cancelleria della Corte il 22 aprile 2009.

20. Osservazioni scritte sono state depositate dal sig. Lahousse, dai governi del Belgio e del Regno Unito, nonché dalla Commissione europea.

21. Con lettera 17 maggio 2010 la Corte ha invitato il governo belga e la Commissione a rispondere ad un quesito vertente sul capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24. Tali parti hanno presentato le loro risposte il 1° giugno 2010.

IV — Valutazione generale

A — *Osservazioni preliminari sulla domanda pregiudiziale*

22. Con la sua domanda, il giudice del rinvio intende accertare se uno Stato membro possa estendere l'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 rendendola applicabile ai veicoli che ne sono espressamente esclusi. Infatti, l'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 ai veicoli da competizione su strada o fuoristrada porterebbe a considerare tali veicoli come rientranti nella procedura di omologazione armonizzata.

23. Il giudice nazionale tuttavia non precisa se il dispositivo o i veicoli di cui trattasi nella causa principale siano destinati a competizioni ovvero ad una clientela che desidera aumentare la potenza del motore e/o la velocità

dei ciclomotori al fine di poter circolare su strada. Ritengo però che si tratti di una questione di fatto specifica inidonea ad influire sulla ricevibilità del rinvio pregiudiziale.

24. Il giudice nazionale inoltre spiega di aver adito la Corte per ottenere chiarimenti a proposito della nozione di «trasporto di superficie». Orbene, tale nozione è specifica della legge belga sui requisiti tecnici la cui interpretazione non compete alla Corte. Ricordo infatti che la direttiva 2002/24 è applicabile unicamente ai veicoli destinati a circolare «su strada», nonché ai loro componenti e alle loro entità tecniche.

25. Occorre di conseguenza accertare se una normativa come quella di cui trattasi nella causa principale ricada nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 e, ove ciò non fosse, quali siano le regole del diritto dell'Unione che lo Stato membro dovrebbe rispettare.

26. Per di più, considerato l'argomento proposto dal governo belga secondo cui l'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici sarebbe stato adottato allo scopo di garantire una migliore protezione degli utilizzatori, rispondendo così ai pericoli legati all'aumento della velocità e/o della potenza del motore dei veicoli interessati, occorre far riferimento altresì al capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24 che disciplina, in particolare, il problema delle misure adottate per combattere la manomissione dei ciclomotori.

27. Per quanto riguarda l'aspetto temporale del caso rinviato alla Corte, dall'ordinanza di rinvio emerge che i fatti addebitati riguardano il periodo che va dal 1º gennaio 2002 al 7 dicembre 2005 compreso.

28. Poiché tale periodo è anteriore all'adozione della direttiva 2002/24, è evidente che ai fatti della causa principale era applicabile la direttiva 92/61. Dal momento che le nozioni utili nell'ambito della presente causa sono rimaste sostanzialmente immutate in queste due direttive, ritengo che l'interpretazione fornita a proposito della direttiva 2002/24 si applichi, mutatis mutandis, all'interpretazione della direttiva 92/61.

B — *Le disposizioni che regolano il settore dei veicoli a due o tre ruote*

1. Obiettivi e grado di armonizzazione della direttiva 2002/24

29. Nell'ambito dell'adozione delle misure dirette ad assicurare il funzionamento del

mercato interno, una serie di direttive disciplina il problema dei requisiti cui debbono rispondere i componenti e le caratteristiche dei veicoli a motore a due o tre ruote. Al riguardo sono state adottate una direttiva quadro [7] e diverse direttive tecniche [8].

30. Come emerge dall'ottavo «considerando» della direttiva 92/61, poiché le prescrizioni tecniche armonizzate applicabili ai diversi elementi e caratteristiche dei veicoli erano riunite in direttive particolari, per il controllo del rispetto di dette prescrizioni e per il riconoscimento da parte di ciascuno Stato membro del controllo eseguito dagli altri Stati membri era necessaria l'applicazione di una procedura di omologazione comunitaria per ciascun tipo di veicolo.

31. La direttiva 2002/24 mira ad armonizzare la procedura di omologazione in funzione del tipo di veicolo a motore a due o tre ruote che rientra nel suo ambito di applicazione. Essa si applica altresì ai componenti e alle entità tecniche conformi alle prescrizioni tecniche enunciate nelle direttive particolari. L'allegato I alla direttiva 2002/24 contiene un elenco esaustivo delle prescrizioni applicabili ai fini dell'omologazione dei veicoli. Il punto 19 dell'allegato I fa riferimento alla direttiva 97/24, relativa alle misure contro la manomissione dei ciclomotori e dei motocicli.

32. La procedura di omologazione per tipo dei veicoli che ricadono nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 mira ad assicurare il buon funzionamento del mercato unico attraverso l'applicazione di prescrizioni uniformi da rispettare ai fini dell'omologazione di un tipo di veicolo e dell'approvazione dei suoi componenti e delle sue caratteristiche [9].

33. La procedura testé menzionata consente a ciascuno Stato membro di constatare che ogni tipo di veicolo è stato sottoposto alle verifiche prescritte dalle direttive particolari ed indicate su un certificato di omologazione. Essa del pari consente ai costruttori di redigere un certificato di conformità per tutti i veicoli conformi al tipo omologato. Quando un veicolo è accompagnato da detto certificato esso potrà essere immesso sul mercato, venduto e immatricolato per essere utilizzato in tutto il territorio dell'Unione.

34. In seguito alla realizzazione dell'omologazione per tipo armonizzata nell'Unione europea, un cittadino può acquistare un veicolo nuovo in qualsiasi Stato membro ed eventualmente immatricolarlo senza omologazione

7 — Direttiva 92/61, abrogata dalla direttiva 2002/24.

8 — Tra il 1992 e il 2009 sono state adottate 37 direttive sui veicoli a due o tre ruote e ai quadricicli. V. il sito della direzione generale Imprese e Industria della Commissione: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/61/CEE del Consiglio relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote, COM (1999) 276 def. (GU C 307E, pag. 1).

individuale in qualunque altro. Soltanto i veicoli, i componenti e le entità tecniche conformi alle prescrizioni del diritto dell'Unione possono essere immessi sul mercato e venduti per la prima volta per essere utilizzati negli Stati membri.

35. La conseguenza dell'omologazione per tipo è che uno Stato membro non può vietare l'immissione sul mercato, la messa in circolazione o l'utilizzazione dei veicoli e componenti conformi alla direttiva 2002/24. Pertanto, la procedura di omologazione per tipo non si applica ai veicoli singoli ai sensi della suddetta direttiva [10].

36. La direttiva 92/61, ormai abrogata, conteneva un'indicazione riguardante la natura dell'armonizzazione prevista nel settore in oggetto. Ai sensi dell'ultimo «considerando» della direttiva 92/61, le esigenze della sicurezza della circolazione stradale, della tutela dell'ambiente e dei consumatori imponevano prescrizioni di costruzione e di fabbricazione di alto livello. Dette prescrizioni dovevano essere basate su un'armonizzazione totale in quanto destinate a garantire l'unità del mercato.

37. Dato che nella direttiva 2002/24 non è stata ripetuta un'indicazione analoga, è legittimo interrogarsi sulla portata dell'armonizzazione da quest'ultima prevista.

38. Al riguardo, faccio notare che la proposta di modifica della direttiva 92/61 metteva espressamente in rilievo che la procedura di omologazione comunitaria dei veicoli a motore a due o tre ruote è stata concepita in un sistema di armonizzazione totale [11]. Orbene, dal parere del Comitato economico e sociale emerge che la detta proposta è stata adottata allo scopo di aggiornare e precisare la direttiva 92/61 [12].

39. Faccio notare inoltre che la proposta è stata motivata, tra l'altro, dalla necessità di precisare talune prescrizioni relative, in particolare, alla durata di validità delle omologazioni nazionali, nonché di introdurre nuove prescrizioni, per esempio, riguardo alla numerazione dei certificati di omologazione, alle deroghe per i veicoli di fine serie e alle

10 — In effetti la direttiva 2002/24 non fornisce alcuna definizione della nozione di «veicolo singolo». Tuttavia, alla luce dell'obiettivo da essa perseguito e del suo contenuto, occorre interpretare la nozione di «veicolo singolo» come contrapposta ai veicoli che rientrano nella procedura di omologazione per tipo, e relativa ai veicoli individuali le cui caratteristiche non permettono di farli rientrare nel sistema di omologazione previsto da questa direttiva.

11 — COM (1999) 276 def.

12 — Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 92/61/CEE del Consiglio relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote» (GU 20.12.1999, C 368, pag. 1).

nuove tecnologie, analogamente a quanto già vale per altri veicoli a motore [13].

40. Pertanto, occorre considerare che la direttiva 2002/24 mira sempre ad un'armonizzazione esaustiva riguardo ai veicoli rientranti nel suo ambito di applicazione. Per contro, va da sé che tale direttiva non realizza l'armonizzazione esaustiva del regime giuridico applicabile a tutti i veicoli a due o tre ruote, tenuto conto in particolare dell'esclusione di taluni tipi di veicoli dal suo ambito di applicazione [14].

41. Infatti, quando un veicolo, un componente o un'entità tecnica rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24, esso va esaminato esclusivamente nella prospettiva di quest'ultima. Difatti, quando un problema è disciplinato in modo armonizzato a livello dell'Unione, qualunque provvedimento nazionale in materia deve essere valutato in rapporto alle disposizioni di tale misura di armonizzazione e non a quelle del Trattato [15].

42. Per contro, riguardo ai veicoli espressamente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2002/24, come i veicoli da competizione o i veicoli che non sono destinati alla circolazione su strada, ritengo che gli Stati membri dispongano di un ampio margine di manovra al fine di adottare una normativa in materia.

2. Ambito di applicazione della direttiva 2002/24

43. Ai sensi dell'art. 1 della direttiva 2002/724, quest'ultima si applica a tutti i veicoli a motore a due o tre ruote, gemellate o no, destinati a circolare su strada, nonché ai loro componenti e alle loro entità tecniche.

44. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 i veicoli elencati all'art. 1, n. 1, lett. a)-h), tra i quali figurano i veicoli da competizione, su strada o fuori strada. Del pari, la definizione generale

13 — V. il quarto «considerando» della direttiva 2002/24.

14 — V. art. 15, n. 4, della direttiva 2002/24, da cui deriva che le condizioni di utilizzo dei veicoli di cui trattasi non sono armonizzate.

15 — V. sentenze 30 novembre 1983, causa 227/82, van Bennekom (Racc. pag. 3883, punto 35); 23 novembre 1989, causa C-150/88, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (Racc. pag. 3891, punto 28); 12 ottobre 1993, causa C-37/92, Vanacker et Lesage (Racc. pag. I-4947, punto 9); 13 dicembre 2001, causa C-324/99, DaimlerChrysler (Racc. pag. I-9897, punto 32); 9 giugno 2005, cause riunite C-211/03, C-299/03 e da C-316/03 a C-318/03, HLH Warenvertrieb e Orthica (Racc. pag. I-5141, punti 58 e 59), nonché 24 gennaio 2008, causa C-257/06, Roby Profumi (Racc. pag. I-189, punto 14).

dell'art. 1 della direttiva 2002/24 esclude, a contrario, dall'ambito di applicazione della direttiva stessa i veicoli non destinati a circolare su strada.

45. Per quanto riguarda i componenti o le entità tecniche dei veicoli considerati come non rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24, bisogna distinguere tra due ipotesi.

46. Da un lato, la direttiva 2002/24 non si applica agli elementi che fanno parte dei veicoli non rientranti nell'ambito di quest'ultima. Dall'altro lato, se un componente di un veicolo escluso dall'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 è destinato ad essere montato sui veicoli che rientrano in tale direttiva, tale componente o entità tecnica ricade nell'ambito della direttiva 2002/24.

47. Si pone pertanto il problema di stabilire come interpretare la nozione di «destinazione», ossia sapere se l'applicabilità della direttiva 2002/24 può dipendere dall'uso che può essere fatto dell'elemento di cui trattasi.

48. A tal proposito, ritengo che la nozione di «destinazione» di un veicolo o di un componente di un veicolo debba essere intesa nel senso della finalità industriale di tale bene. Con tale ultimo concetto mi riferisco all'uso previsto dal costruttore come punto di riferimento nella concezione tecnica di un veicolo, riferimento che determina, per esempio, le norme tecniche alle quali il veicolo dev'essere conforme. La destinazione è quindi definita dal costruttore o dal fabbricante durante il processo di costruzione o di fabbricazione [16].

49. L'interpretazione contraria porterebbe ad una situazione paradossale, in cui la normativa dovrebbe tener conto di ogni possibile e ipotetico uso che un utilizzatore possa fare di una parte di un veicolo, o addirittura anche delle parti tecniche che non sono destinate ai veicoli secondo il costruttore, ma dotati di qualità che consentono l'intercambiabilità [17].

50. Di conseguenza, l'applicabilità della direttiva 2002/24 non può dipendere da un elemento soggettivo, ossia, da un lato, l'uso o i molteplici usi che si potrebbero fare di un componente e, dall'altro lato, un'eventuale attitudine tecnica di una parte ad essere montata su un veicolo diverso da quello cui il componente è formalmente destinato.

16 — In forza del sistema di armonizzazione tecnica, i costruttori possono ottenere l'omologazione comunitaria di un tipo di veicolo in uno Stato membro, se soddisfa i requisiti tecnici armonizzati. Successivamente, essi possono commercializzarlo in tutta l'Unione europea, senza dover effettuare prove o subire controlli supplementari. L'immatricolazione è accordata dietro semplice presentazione di un certificato di conformità europeo. V.: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Come, per esempio, parti di motori a due tempi utilizzabili su macchine leggere, come macchine da giardinaggio o imbarcazioni.

51. Infine, mi sembra che l'esclusione dei veicoli singoli dall'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 rivesta un'importanza particolare ai fini del presente procedimento.

C — *Regolamentazione delle misure contro la manomissione dei veicoli*

52. A questo proposito osservo che, nell'ambito delle presenti conclusioni, la nozione di «non ciclomotore» comprende, da un lato, un ciclomotore, precedentemente conforme alla direttiva 2002/24, che abbia costituito oggetto di una manomissione come l'elaborazione, con il risultato di non essere più conforme ai requisiti derivanti dalla suddetta direttiva e, dall'altro lato, un veicolo a due o tre ruote presentato come un ciclomotore ma che sin dall'origine non risponde alla definizione di ciclomotore stabilita dalla direttiva 2002/24.

1. Osservazioni preliminari

53. Alla luce del disposto dell'art. 1, n. 1, in fine, della direttiva stessa, si può considerare che un ciclomotore elaborato non è coperto dalle disposizioni della direttiva 2002/24 sull'omologazione per tipo e sulla libera circolazione, da un lato perché costituisce un «non ciclomotore» e, dall'altro lato, perché si tratta di un veicolo singolo.

54. Tuttavia, come risulta dall'art. 1, in fine, della direttiva 2002/24, gli Stati membri che adottano l'omologazione dei veicoli singoli accettano tutte le omologazioni di componenti e di entità tecniche accordate in virtù della presente direttiva e non secondo le disposizioni nazionali in materia.

55. L'entrata in vigore della direttiva 92/24 ha permesso l'applicazione della procedura di omologazione integrale. Essa costituisce dunque una delle direttive particolari ai fini della procedura di omologazione stabilita dalla direttiva 2002/24 [18].

56. Al riguardo, è necessario sottolineare che gli ambiti di applicazione rispettivi delle direttive 2002/24 e 97/24 collimano ma non sono identici.

57. Infatti, l'art. 1 della direttiva 97/24 dispone che quest'ultima si applica ai componenti, elencati nel suddetto articolo, di tutti i tipi di veicoli definiti all'art. 1 della direttiva 92/61. Orbene, tale ultimo articolo è stato ripreso

18 — La direttiva 97/24 è stata adottata per consentire l'attuazione della direttiva 92/61. V. il terzo «considerando» della direttiva 2002/24.

in termini pressoché identici nella direttiva 2002/24, che si è limitata ad aggiungere un'unica nuova categoria di esclusione relativa all'omologazione di veicoli singoli [19].

dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa.

2. Misure di lotta contro la manomissione nel diritto derivato

60. Inoltre, dall'undicesimo «considerando» della direttiva 97/24 deriva che certe restrizioni alla manomissione di taluni veicoli a due o a tre ruote sono basate sulle prescrizioni in materia di sicurezza o di ambiente, con la precisazione che, al fine di non ostacolare l'assistenza e la manutenzione del veicolo ad opera dei proprietari, tali restrizioni dovrebbero essere strettamente limitate alle manomissioni che modificano in modo significativo le prestazioni del veicolo e le sue emissioni inquinanti e sonore.

58. Il problema delle misure volte a combattere la manomissione dei veicoli costituisce parte integrante della normativa in materia di ciclomotori e motocicli.

61. A termini dell'art. 1, n. 2, lett. a), della direttiva 2002/24, i ciclomotori sono veicoli a due ruote o a tre ruote aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 45 km/h. Essi sono caratterizzati dalla cilindrata e dalla potenza che sono diverse a seconda del numero delle ruote.

59. Come emerge dalla motivazione della direttiva 97/24, le misure proposte per limitare al minimo le possibilità di manomissione dei ciclomotori e dei motocicli da parte degli utilizzatori allo scopo di aumentarne le prestazioni rispondono ad esigenze avvertite in misura sempre maggiore in tutti gli Stati membri, tenuto conto della crescente diffusione di tale fenomeno che comprometterebbe la sicurezza stradale. Riguardo ai ciclomotori, occorrerebbe far cessare l'alterazione dei motori di tali veicoli operata da giovani utilizzatori allo scopo di aumentarne le prestazioni ad un livello tale — in certi casi — da renderle sproporzionate rispetto, in particolare, al sistema di frenaggio degli stessi veicoli, nonché alle loro dotazioni di pneumatici, di

62. L'elaborazione di un ciclomotore consiste nell'aumentarne le prestazioni, e in particolare la potenza del motore. Orbene, le capacità tecniche di frenatura e la tenuta di strada del ciclomotore non sono adattate ad un'eventualità di questo tipo, il che può incrementare i rischi di incidenti.

63. I rapporti dedicati al problema delle misure di lotta contro la manomissione dei

19 — V. COM (1999) 276 def.

veicoli a due o tre ruote dimostrano che si tratta di una questione determinata da fattori sociali e psicologici, legati alla sicurezza stradale e alla protezione dell'ambiente [20].

64. Al capitolo 7 dell'allegato, la direttiva 97/24 disciplina le misure destinate alla lotta contro la manomissione dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli. Le disposizioni generali di tale capitolo vertono principalmente sull'intercambiabilità di elementi che non sono identici fra veicoli omologati [21].

65. Occorre sottolineare che il capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24 esclude in ogni caso che possano essere superate la velocità massima per costruzione o la potenza massima netta del motore, per la rispettiva categoria. Questo conferma che l'approccio dell'obiettivo industriale poc'anzi suggerito riguardo alla direttiva 2002/24 trova applicazione anche in questo ambito.

66. Inoltre, sempre dallo stesso capitolo 7 emerge che le prescrizioni particolari previste nella direttiva 97/24 sono vincolanti qualora, singolarmente o combinate, si dimostrino necessarie per impedire manomissioni che determinino un aumento della velocità o della potenza dei veicoli.

67. In forza dell'allegato I della direttiva 2002/24, che stabilisce l'elenco esaustivo delle prescrizioni ai fini dell'omologazione dei veicoli, le informazioni sulle misure contro la manomissione rientrano fra i dati dei quali occorre verificare la conformità con le prescrizioni contenute nella legislazione comunitaria. Ai sensi dell'allegato II della direttiva 2002/24, per i sistemi, i componenti e le entità tecniche già omologati del veicolo da omologare bisogna fornire un certo numero di informazioni, tra cui quelle relative alle misure contro la manomissione dei veicoli di cui trattasi.

68. A livello nazionale, la normativa destinata alla lotta contro la manomissione dei ciclomotori figura tra le misure destinate a garantire la sicurezza stradale ed esiste in numerosi Stati membri dell'Unione [22]. In effetti, la pratica della elaborazione viene controllata o combattuta a causa dei numerosi rischi e

20 — «Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles» [«Studio sulle misure di lotta contro le manomissioni dei veicoli a motore a due o tre ruote»], ordinato dalla Commissione, appalto n. FIF 20020691, rapporto finale del 18 dicembre 2003, pag. 31.

21 — V. il punto 2.1.1. del capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24.

22 — Nella Repubblica francese, per esempio, v. art. L. 321-1 del code de la route [codice della strada]. Il diritto francese prevede un brevetto di sicurezza stradale per preparare i giovani conducenti di ciclomotori alle regole fondamentali di sicurezza in materia di circolazione stradale; v. F. Colin, F., Le brevet de sécurité routière, Droit Administratif 2006, n. 8. In Finlandia, la circolazione su strada di un ciclomotore elaborato costituisce un'infrazione (v. Ajoneuvolaki [legge relativa agli autoveicoli], art. 96, paragrafo I.5). Inoltre, il proprietario deve pagare un'imposta maggiorata sui veicoli nonché premi di assicurazione obbligatoria più elevati, come se si trattasse di un motociclo leggero messo in circolazione senza registrazione.

danni che provoca tanto al conducente, la cui vita viene messa in pericolo dalla circolazione a velocità per le quali il veicolo non è concepito, quanto agli altri utenti della strada.

D — *Le conseguenze giuridiche della manomissione del veicolo*

69. Sotto il profilo degli effetti, una manomissione può produrre l'effetto di trasformare un ciclomotore in un «non ciclomotore», vale a dire in un veicolo che non risponde alla definizione di ciclomotore contenuta nella direttiva 2002/24. La manomissione può portare alla trasformazione di un ciclomotore destinato a circolare normalmente su strada in un veicolo da competizione su strada o fuori strada.

70. Nel sistema della direttiva 2002/24, ai sensi dell'art. 3 della stessa il costruttore deve presentare una domanda di omologazione all'autorità di omologazione di uno Stato membro affinché i veicoli possano beneficiare della libera circolazione nell'ambito del mercato interno. Tale articolo prevede che, per uno stesso tipo di veicolo, di sistema, di entità tecnica o di componente, la domanda può essere presentata presso un solo Stato membro. Ai sensi dell'art. 9, n. 1, della direttiva 2002/24, è il costruttore ad essere responsabile della costruzione di ciascun veicolo o di ciascun sistema, di ciascuna entità tecnica o di ciascun componente in conformità al tipo omologato [23].

71. Un veicolo non può dunque rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 per il semplice fatto che esso risponde effettivamente alle condizioni previste dall'art. 1 di tale direttiva [24]. Infatti, la direttiva 2002/24 mira ad istituire un sistema di omologazione per tipo di veicolo e di reciproco riconoscimento, per quanto riguarda la conformità dei veicoli e dei loro componenti costruiti secondo le prescrizioni della direttiva 2002/24 e delle direttive particolari. La libera circolazione realizzata tramite armonizzazione integrale è applicabile solo ai veicoli il cui «obiettivo industriale», così come definito e garantito dal fabbricante o dal costruttore, è di rispondere ai requisiti del diritto dell'Unione.

72. Di conseguenza, nel caso in cui un ciclomotore elaborato non rientri in alcuna delle definizioni date dalla direttiva 2002/24, esso

23 — Ai sensi dell'art. 8 della direttiva 2002/24, ogni veicolo prodotto in conformità al tipo omologato reca un marchio di omologazione composto conformemente alle sezioni 1, 3 e 4 del numero di omologazione istituito dall'allegato V, parte A, e ogni entità tecnica ed ogni componente prodotti in conformità del tipo omologato recano, se previsto dalla direttiva particolare ad essi relativa, un marchio di omologazione conforme alle prescrizioni di cui all'allegato V, parte B.

24 — Così, per esempio, un veicolo che risponda pienamente a tutti i requisiti tecnici posti dal diritto dell'Unione non può beneficiare del sistema della direttiva 2002/24 se non è stato sottoposto all'omologazione per tipo prevista.

costituisce un «non ciclomotore» e non beneficia quindi del sistema creato dalla direttiva 2002/24, quand'anche rientrasse nell'ambito di applicazione materiale della direttiva stessa. Questo vale altresì per i suoi componenti o entità tecniche, fatta eccezione per quelli destinati ad essere montati sui veicoli disciplinati dalla direttiva 2002/24.

73. Per quel che riguarda la categoria dei veicoli da competizione, pur riconoscendo che sono esclusi dall'ambito della direttiva 2002/24, debbo tuttavia rilevare che la nozione di «destinazione» vista nella prospettiva della finalità industriale proposta presuppone che un veicolo sia stato concepito dal costruttore o dal fabbricante come idoneo a partecipare alle gare.

74. Orbene, la manomissione di un ciclomotore con l'aiuto di un kit di elaborazione porta ad una trasformazione singola, anche se il veicolo elaborato potrà effettivamente partecipare alle competizioni. Di conseguenza, da un lato, simile veicolo non potrà essere considerato «da competizione» dato che la sua finalità è stata diversamente definita dal costruttore. Infatti, prima dell'elaborazione, esso non era destinato alle competizioni. Dall'altro lato, a seguito dell'elaborazione, il veicolo costituirà un veicolo singolo che non può rientrare nell'ambito dell'omologazione per tipo.

75. Nell'ipotesi in cui, nell'ottica industriale, il kit di elaborazione non sia destinato ad un duplice uso [25], la mia conclusione è che un kit di elaborazione di ciclomotori è finalizzato ad aumentare la potenza dei ciclomotori da competizione o a trasformare i ciclomotori in «non ciclomotori». Tanto nell'uno quanto nell'altro caso, si tratta dunque di un dispositivo che si colloca al di fuori del sistema di omologazione per tipo e del mutuo riconoscimento previsto dalla direttiva 2002/24, poiché questi kit di elaborazione non sono destinati ad essere montati su veicoli disciplinati dalla direttiva 2002/24.

76. Infine, dato che la direttiva 2002/24 non si applica, in linea di principio, ai veicoli singoli, ne consegue che un kit di elaborazione che serve a manomettere un ciclomotore non può rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 e non beneficia del sistema del mutuo riconoscimento da essa istituito.

25 — Se lo stesso kit di elaborazione è destinato ai ciclomotori e, per esempio, ai motocicli leggeri, evidentemente rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24. Tuttavia, sembra che le disposizioni del capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24 siano dirette ad evitare una simile ipotesi.

V — L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24

77. Con la sua domanda il giudice nazionale chiede, in sostanza, se uno Stato membro possa estendere l'ambito di applicazione della direttiva 2002/24, in particolare, ai veicoli indicati all'art. 1, n. 1, lett. d), della stessa direttiva, ossia quelli da competizione, su strada o fuori strada. In tal modo, l'ambito di applicazione della direttiva 2002/24, relativa alla circolazione su strada, verrebbe esteso, riguardo ai suddetti veicoli, a tutto il traffico di superficie.

78. Confesso di non trovare chiara la portata della domanda. Essa potrebbe riguardare l'applicazione della definizione della nozione di «ciclomotore» ai sensi della direttiva 2002/24 e dei requisiti tecnici che ne derivano per i veicoli da competizione. La domanda potrebbe altresì essere interpretata nel senso che il giudice del rinvio si chiede se uno Stato membro possa unilateralmente estendere il sistema di omologazione per tipo e del mutuo riconoscimento creato dalla direttiva 2002/24 ai veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della stessa.

79. Secondo la Commissione, la direttiva 2002/24, e più in particolare l'art. 1, n. 1, lett. d), della stessa, dev'essere interpretata nel senso che consente ad uno Stato membro di ampliarne l'ambito di applicazione ai veicoli da competizione, su strada o fuori strada.

80. Secondo il parere del Regno Unito, gli Stati membri sono autorizzati a dettare requisiti tecnici riguardo ai veicoli elencati all'art. 1, n. 1, lett. a)-h), purché tali requisiti rispettino il diritto comunitario, compreso l'art. 28 CE ed altre disposizioni che tutelano la libera circolazione delle merci, come il regolamento (CE) n. 764/2008 [26] e la direttiva 98/34 [27].

81. In realtà, le limitazioni degli effetti giuridici di una direttiva possono assumere la forma di un'eccezione o di una deroga. Si tratta allora di non applicare una regola enunciata dalla direttiva ad un caso anche quando quest'ultimo rientrerebbe nell'ambito di applicazione della suddetta regola.

82. Nel caso di specie, al pari del governo del Regno Unito, ritengo che l'art. 1, n. 1, lett. d), della direttiva 2002/24 non costituisca una deroga ai requisiti posti dalla direttiva.

26 — Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 9 luglio 2008, che stabilisce procedure relative all'applicazione di determinate regole tecniche nazionali a prodotti legalmente commercializzati in un altro Stato membro e che abroga la decisione n. 3052/95/CE (GU L 218, pag. 21).

27 — Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche (*GU L 204, pag. 37*).

83. Infatti, tale articolo non dispone che gli Stati membri debbono esentare i veicoli da competizione e fuori strada dai requisiti contenuti nella direttiva. L'esclusione dall'ambito di applicazione della direttiva lascia agli Stati membri il potere di legiferare nel settore di cui trattasi, beninteso nel rispetto delle norme del Trattato.

84. La direttiva 2002/24 mira ad istituire una procedura di omologazione per tipo di veicolo applicabile ai veicoli a motore a due o tre ruote e ai componenti ed entità tecniche costruiti conformemente ai requisiti tecnici enunciati in direttive particolari. La conseguenza giuridica di tale procedura è la libera circolazione di tali prodotti, basata sull'obbligo di reciproco riconoscimento della conformità dei requisiti tecnici che sono totalmente armonizzati. Come deriva dall'art. 15, n. 1, della direttiva 2002/24, soltanto i veicoli, i componenti o le entità tecniche conformi a detta direttiva beneficiano del sistema da quest'ultima istituito.

85. Faccio tuttavia rilevare che, nel caso di specie, il problema dell'elaborazione dei ciclomotori rimane al centro della causa pendente dinanzi al giudice del rinvio.

86. Come ho già spiegato poco sopra a proposito della lotta contro le manomissioni dei ciclomotori, occorre leggere le disposizioni della direttiva 2002/24 in combinato disposto con il capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24.

87. Di conseguenza, nel caso in cui i veicoli e i componenti rientrino nell'ambito della direttiva 2002/24, sono applicabili le disposizioni relative alle misure contro le manomissioni contenute nella direttiva 97/24. Orbene, questo non avviene, in linea di principio, per i veicoli da competizione.

88. A questo riguardo, occorre sottolineare che un'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 implica l'ampliamento della procedura di omologazione per tipo. La questione dell'estensione delle misure volte alla lotta contro la manomissione dei veicoli, che pare essere al centro delle preoccupazioni del giudice del rinvio, costituisce un problema diverso.

89. Tuttavia, poiché si tratta di rendere applicabile la procedura di omologazione per tipo ai veicoli da competizione, su strada o fuori strada, ritengo che lo Stato membro sia abilitato ad agire in tal senso, a patto che sia in grado di rispettare l'obiettivo della direttiva 2002/24.

90. Come emerge dall'art. 2, punto 7, della direttiva 2002/24, la procedura di omologazione costituisce un atto mediante il quale uno Stato membro constata che un tipo di veicolo, un

sistema, un'entità tecnica o un componente soddisfano tanto le prescrizioni tecniche della direttiva stesa o delle direttive particolari quanto le verifiche dell'esattezza dei dati del costruttore, previste dall'elenco esaustivo che figura nell'allegato I della suddetta direttiva [28].

91. Peraltro, dall'art. 6 della stessa direttiva emerge che le autorità competenti di ciascuno Stato membro inviano a quelle degli altri Stati membri copia del certificato di omologazione e degli allegati, per ogni tipo di veicolo che esse omologano o rifiutano di omologare. Per di più, ai sensi dell'art. 4, n. 6, della direttiva, qualora uno Stato membro rifiuti di concedere l'omologazione ad un veicolo, sistema, entità tecnica o componente, per motivi legati a gravi rischi per la sicurezza stradale, ne informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione.

92. Tenuto conto del rischio di confusione e di incertezza giuridica derivante dall'applicazione di tale procedura ai veicoli che esulano dall'ambito di applicazione della direttiva 2002/24, ritengo che lo Stato membro interessato debba indicare in maniera inequivoca, per quanto riguarda il certificato, che non si tratta dell'omologazione per tipo disciplinata dalla suddetta direttiva e che il certificato non produce gli effetti giuridici previsti dalla direttiva 2002/24. A questo proposito, voglio ricordare che le disposizioni dell'art. 15, n. 3, della summenzionata direttiva impongono agli Stati membri di evitare qualunque confusione che possa derivare da deroghe individuali previste da tale articolo. Lo stesso principio dev'essere applicato all'estensione dell'ambito di applicazione dell'omologazione per tipo.

93. Infatti, quando le misure adottate dallo Stato membro rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24, lo Stato membro si trova in un sistema di interdipendenza che si basa, da un lato, sulla fiducia e sulla collaborazione tra le autorità nazionali competenti e, dall'altro lato, sulle specificazioni tecniche previste nelle direttive particolari [29].

28 — In forza dell'art. 4 della direttiva 2002/24, ciascuno Stato membro omologa ogni tipo di veicolo, entità tecniche o componenti se soddisfano le seguenti condizioni. Da un lato, il tipo di veicolo deve rispondere alle prescrizioni tecniche di direttive particolari e corrispondere ai dati forniti dal costruttore, quali definiti nell'elenco esaustivo contenuto nell'allegato I della direttiva. Dall'altro lato, il sistema (freni, apparecchiature di controllo delle emissioni, ecc.), l'entità tecnica (un dispositivo, quale un dispositivo di scarico) o il componente (un dispositivo, quale un dispositivo di illuminazione) devono soddisfare le prescrizioni tecniche della direttiva particolare che lo concerne e corrispondere ai dati forniti dal costruttore, quali definiti nell'elenco esaustivo contenuto nell'allegato I della direttiva 2002/24.

29 — V. al riguardo, a proposito della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 22 giugno 1998, 98/37/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle macchine (GU L 207, pag. 1), la sentenza 17 aprile 2007 causa C-470/03, AGM-COS.MET (Racc. pag. I-2749, punti 61-64). Per quel che riguarda, inoltre, la marcatura «E», essa indica che un prodotto è stato omologato per muoversi su strade aperte alla circolazione. Tale marcatura è seguita da un numero che indica il paese che ha omologato il prodotto. Il conseguimento dell'omologazione è generalmente legato ad una norma europea specifica per il prodotto di cui trattasi.

94. Per esempio, la possibilità per uno Stato membro di applicare la procedura di omologazione ad un tipo di veicolo escluso dall'ambito di applicazione della direttiva 2002/24 mi sembra giuridicamente prospettabile solo a condizione di rispettare l'obbligo di trasparenza inerente tanto alla procedura di omologazione quanto al principio generale di certezza del diritto. Lo Stato membro può dunque applicare detta direttiva alle situazioni che non rientrano nell'ambito di applicazione della stessa come una norma nazionale, a patto di non dare l'impressione che gli effetti giuridici di tale norma nazionale vengano estesi a livello dell'Unione.

95. Infine, nulla osta a che uno Stato membro si ispiri a norme poste nella direttiva 2002/24 al fine di regolamentare la situazione dei veicoli e dei componenti che sono esclusi dall'ambito di applicazione della stessa, nel rispetto delle norme del Trattato.

VI — Analisi del contenuto della normativa nazionale alla luce del diritto dell'Unione

96. Con riguardo all'obiettivo della legge sui requisiti tecnici, la Corte ha rivolto al governo belga e alla Commissione il seguente quesito:

«Se e in quale misura l'art. 1, n. 5, della legge 21 giugno 1985 applichi le disposizioni del capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24, intitolato "Misure contro la manomissione dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli", nella versione applicabile ai fatti di specie nella causa principale».

97. Nella sua risposta, il governo belga ha rilevato che le disposizioni del capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24 sono state incorporate nel regio decreto 8 novembre 1998 [30]. Per contro, l'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici è entrato in vigore prima, più precisamente il 1º luglio 1995. Tuttavia, poiché la portata della legge sui requisiti tecnici è ben più ampia, l'art. 1, n. 5, è stato mantenuto in vigore.

98. Secondo la Commissione, l'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici non si può considerare come un'applicazione della direttiva 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 [Decreto che modifica il regio decreto 4 agosto 1996, recante attuazione di talune direttive delle Comunità europee relative all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote, i loro componenti ed entità tecniche nonché i loro accessori di sicurezza].

99. Per quanto riguarda il rapporto tra la direttiva 2002/24 e la normativa di cui si discute nella causa principale, il governo belga, riferendosi all'art. 15 della direttiva 2002/24, sostiene che il divieto sancito dall'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici è stato dettato per assicurare una migliore tutela degli utilizzatori. Esso suggerisce alla Corte di considerare che l'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici è conforme alle disposizioni della direttiva 2002/24.

100. Secondo questo stesso governo, i veicoli che, una volta prodotti, sono equipaggiati dal venditore, dall'acquirente o dall'utilizzatore con componenti diretti ad aumentarne la potenza del motore e/o la velocità spesso non sono (o non sono più) adeguati alle modifiche apportate e rappresentano in tal modo un potenziale pericolo per l'utilizzatore.

101. A questo proposito, osservo, in primo luogo, che l'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici vieta la realizzazione, l'importazione, la detenzione e la vendita di tutti i dispositivi aventi ad oggetto l'aumento della potenza e/o della velocità dei ciclomotori, nonché l'offerta di assistenza o di consulenza per il montaggio di siffatti dispositivi.

102. Sembra che l'obiettivo dell'art. 1, n. 5, della legge sui requisiti tecnici sia quello di vietare la modifica della natura dei ciclomotori attraverso il divieto della commercializzazione e dell'utilizzo di elementi finalizzati a tale uso [31]. Sotto questa prospettiva, lo scopo perseguito dalla detta normativa coincide con l'ambito di applicazione della direttiva 2002/24.

103. In effetti, è considerato come ciclomotore, ai sensi della direttiva 2002/24, soltanto il veicolo che soddisfa i criteri figuranti all'art. 1, n. 2, della direttiva stessa.

104. Al pari della direttiva 2002/24, che a mio avviso tiene in considerazione la finalità industriale per determinare la «destinazione» di un veicolo, di un componente o di un'entità tecnica, la normativa belga sembra muoversi nella stessa direzione, in quanto vieta tutti i dispositivi nella misura in cui «abbiano per oggetto» [32] l'aumento della potenza o della velocità dei ciclomotori.

105. Tuttavia, osservo altresì che la legge sui requisiti tecnici disciplina un problema più vasto di quello coperto dalla direttiva 2002/24. Infatti, l'applicabilità di tale direttiva è limitata dall'esigenza che il veicolo sia «destinato a circolare su strada». Orbene, in base alle indicazioni tanto del giudice del rinvio quanto del governo belga, la legge sui

31 — Non mi sembra che l'aspetto relativo ad un eventuale divieto contro l'offerta di assistenza o di consulenza sull'elaborazione rientri nell'ambito del rinvio pregiudiziale.

32 — E non «per effetto».

requisiti tecnici disciplina le condizioni cui deve rispondere qualsiasi veicolo di trasporto su superficie, nozione che è ben più estesa della nozione di trasporto su strada.

106. In secondo luogo, per quel che riguarda la lotta contro le manomissioni dei ciclomotori, rilevo che il governo belga deduce che le misure previste al capitolo 7 allegato alla direttiva 97/24 sono duplici. Questo capitolo 7, da un lato, conterrebbe talune prescrizioni generali riguardanti l'intercambiabilità di elementi non identici tra veicoli omologati (punti 2.1-2.4) e, dall'altro, imporrebbe talune prescrizioni specifiche ai costruttori di veicoli per impedire la manomissione della velocità massima di tali veicoli introducendo tutta una serie di disposizioni relative alla costruzione (punti 3.1-3.10).

107. Orbene, a differenza dell'obiettivo che sembra essere perseguito dalla legge sui requisiti tecnici, la direttiva 97/24 non contiene misure relative all'installazione di elementi diretti ad aumentare la potenza del motore o la velocità e che non provengono dal costruttore di origine. Inoltre, secondo il governo belga, la direttiva 97/24 sarebbe un doppione dell'art. 1, n. 5, della suddetta legge.

108. Anche se l'applicazione della direttiva 97/24 è avvenuta dopo l'adozione della legge sui requisiti tecnici, ritengo che l'art. 1, n. 5, di tale legge sembri rispondere all'obiettivo previsto dal capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24, relativo alle misure dirette a limitare la manomissione dei ciclomotori, che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24.

109. Di conseguenza, nei limiti in cui gli ambiti di applicazione rispettivi della legge sui requisiti tecnici e del capitolo 7 allegato alla direttiva 97/24 coincidono l'uno con l'altro e hanno ad oggetto i veicoli rientranti nell'ambito della direttiva 2002/24, come i ciclomotori, le menzionate direttive non ostano alla normativa di cui trattasi.

110. Infatti, il divieto di vendere dispositivi «aventi ad oggetto» l'aumento della potenza o della velocità dei ciclomotori, che rientra nei limiti fissati dal capitolo 7 dell'allegato della direttiva 97/24, ossia un divieto ristretto alle manomissioni che modificano in particolare la prestazione del veicolo e le sue emissioni sonore e inquinanti, è compatibile con tale ultima direttiva. Aggiungo che la legge di cui trattasi non impone che le modifiche siano apportate ai veicoli che beneficiano dell'armonizzazione tecnica dell'Unione. Al contrario, essa vieta manomissioni dirette a modificare la costruzione di un veicolo così come ideato dal fabbricante. La detta legge è dunque conforme al requisito sancito all'art. 15, n. 4, della direttiva 2002/24, ai sensi

del quale le condizioni di utilizzo imposte dagli Stati membri non possono implicare modifiche dei veicoli.

111. Tuttavia, dato che il divieto imposto dalla legge sui requisiti tecnici si situa, in larga misura, al di fuori dell'ambito di applicazione delle direttive 2002/24 e 97/24, è necessario fornire al giudice nazionale alcune indicazioni alla luce degli artt. 28 CE e 30 CE (divenuti artt. 34 TFUE e 36 TFUE), affrontando il problema dei veicoli da competizione.

112. Infatti, come sostenuto dalla Commissione, le direttive di cui trattasi non effettuano un'armonizzazione completa nel settore dei veicoli a due o tre ruote, dal momento che non si applicano a tutti i veicoli a due o tre ruote e in particolare non ai veicoli da competizione.

113. A tale riguardo si deve ricordare che, nell'ambito di un procedimento in forza dell'art. 234 CE, basato sulla netta separazione di funzioni tra i giudici nazionali e la Corte, ogni valutazione dei fatti di causa rientra nella competenza del giudice nazionale. Tuttavia, al fine di dare a quest'ultimo una soluzione utile, la Corte può, in uno spirito di cooperazione con il giudice nazionale, fornirgli tutte le indicazioni che reputa necessarie [33].

114. Come ho già accennato, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del Trattato, gli Stati membri dispongono di un ampio margine di manovra per quel che riguarda la regolamentazione dei veicoli da competizione, che sono espressamente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2002/24.

115. Per di più, penso che il diritto dell'Unione lasci agli Stati membri un vasto margine di discrezionalità per stabilire se autorizzare o meno, ed eventualmente a quali condizioni, l'organizzazione delle competizioni di ciclomotori e/o di motocicli. È notorio che anche le competizioni di veicoli a motore organizzate alla perfezione mettono seriamente in pericolo la vita e la salute dei partecipanti, specie se confrontate con qualsiasi altro sport.

116. Il governo del Regno Unito, da parte sua, sottolinea che, dato che i veicoli da competizione o i veicoli fuori strada non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/24, da ciò conseguirebbe che detta direttiva non impone agli Stati membri l'adozione di una qualunque legislazione in materia.

33 — V., tra l'altro, sentenza 15 aprile 2010, causa C-433/05, Sandström (Racc. pag. I-2885, punto 35).

117. Secondo il governo del Regno Unito, gli Stati membri sarebbero autorizzati a stabilire requisiti tecnici riguardo ai veicoli elencati all'art. 1, n. 1, lett. a)-h), della direttiva 2002/24, purché tali requisiti rispettino il diritto dell'Unione, compreso in particolare l'art. 28 CE.

118. Nel caso di specie, emerge anzitutto dal fascicolo che il divieto di cui trattasi presenta il carattere di una misura indistintamente applicabile ai prodotti nazionali e a quelli importati da altri Stati membri.

119. D'altronde, non si può negare che, vietando in modo generale e assoluto, su tutto il territorio belga, la realizzazione, l'importazione, la detenzione, l'offerta in vendita, la vendita, e la distribuzione di dispositivi aventi ad oggetto l'aumento della potenza del motore e/o della velocità dei ciclomotori, la normativa nazionale in parola è idonea ad ostacolare la libera circolazione delle merci.

120. Tale divieto potrebbe essere tuttavia giustificato alla luce dell'art. 30 CE oppure da una ragione imperativa ai sensi della giurisprudenza, purché la normativa di cui trattasi sia idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non ecceda quanto necessario per il suo raggiungimento [34].

121. A mio avviso, l'elaborazione dei ciclomotori è un fenomeno che il diritto derivato dell'Unione considera incompatibile con la sicurezza stradale, la protezione degli utilizzatori nonché la tutela dell'ambiente. Dalla normativa nazionale di cui trattasi deriva che il dispositivo finalizzato all'elaborazione dei ciclomotori destinati a circolare su strada non può beneficiare della libera circolazione nell'ambito del mercato interno. Di conseguenza, gli Stati membri possono restringere l'immissione sul mercato, la vendita, la messa in circolazione o l'utilizzazione dei kit di elaborazione dei ciclomotori da competizione, nel caso in cui detti kit siano tecnicamente intercambiabili con quelli destinati alla circolazione su strada.

122. Qualora i kit di elaborazione non rispondano al detto requisito di intercambiabilità, e le regole nazionali in esame abbiano per effetto di impedire agli utilizzatori di componenti o entità tecniche di farne un uso conforme alla loro destinazione, ovvero di limitarne fortemente l'uso, cosa che spetta al giudice del rinvio verificare, tali regole avrebbero l'effetto di ostacolare l'accesso di tali prodotti al mercato nazionale di cui trattasi e costituirebbero, pertanto, fatta salva una giustificazione ai sensi dell'art. 30 CE o di ragioni

34 — V. sentenza 10 febbraio 2001, causa C-110/05, Commissione/Italia (Racc. pag. I-519, punto 59).

imperative di interesse generale, una misura di effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione vietate dall'art. 28 CE.

123. A questo proposito, ricordo che la libera circolazione delle merci, per quanto riguarda i veicoli a motore o i loro componenti nell'Unione europea, non è stata realizzata tramite applicazione diretta degli articoli del Trattato, ma a seguito di un lungo processo di armonizzazione delle normative tecniche, tenuto conto della necessità di tutelare la vita e la salute degli utilizzatori di tali prodotti, nonché la sicurezza stradale e l'ambiente. La costruzione europea in materia poggia quindi sulla premessa dell'esistenza di una giustificazione dell'ostacolo agli scambi intracomunitari basata sull'art. 30 CE [35]. Di conseguenza, ritengo che i fattori che hanno legittimato l'adozione della normativa derivata dell'Unione nel settore dei veicoli a motore giustifichino un divieto generale, come quello previsto dalla legge sui requisiti tecnici, anche nel caso in cui esso si applichi ad un kit di elaborazione di ciclomotori asseritamente da competizione.

VII — Conclusione

124. Suggerisco alla Corte di risolvere la questione proposta dal rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde nel modo seguente:

«1) Uno Stato membro può applicare la direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio o norme

35 — V. il secondo e il quarto «considerando» della direttiva 92/61 ormai abrogata.