CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. NIILO JÄÄSKINEN presentadas el 16 de septiembre de 2010[1]

1. Mediante su cuestión prejudicial,[2] el rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (tribunal de primera instancia de Dendermonde) (Bélgica) solicita la interpretación del artículo 1, apartado 1, letra d), de la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo.[3]

2. Más concretamente, se solicita al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre medidas nacionales contra la manipulación de vehículos de dos o tres ruedas. En efecto, la legislación nacional controvertida prohíbe, en particular, la comercialización y la utilización de equipos que tengan por objeto aumentar la potencia del motor o la velocidad de los ciclomotores. Así pues, se insta al Tribunal de Justicia a que examine la cuestión de si y, en su caso, en qué medida un equipo destinado a rectificar un ciclomotor de manera que deje de ajustarse a las especificaciones técnicas previstas por la normativa de la Unión puede acogerse a la libre circulación de mercancías garantizada por el Derecho de la Unión.

3. A efectos de las presentes conclusiones, ha de señalarse que la definición de «ciclomotor» en el sentido de la Directiva 2002/24 constituye un concepto autónomo y no equívoco del Derecho de la Unión. Según el Derecho derivado, todo vehículo presentado como un ciclomotor pero que no se ajuste a esta definición constituye un «no ciclomotor».

I. Marco jurídico

A. *Derecho de la Unión*

4. La Directiva 2002/24 derogó la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas.[4]

1 — Lengua original: francés.

2 — Dado que el litigio principal versa sobre la aplicación de una ley nacional adoptada en 1985, las referencias a las disposiciones del Tratado CE seguirán la numeración aplicable antes de la entrada en vigor del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3 — DO L 124, p. 1.

4 — DO L 225, p. 72

5. A tenor del sexto considerando de la Directiva 2002/24, el procedimiento de homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas debe permitir a cada Estado miembro comprobar si cada tipo de vehículo ha sido sometido a los controles previstos por las Directivas específicas y anotado en un certificado de homologación.

6. El artículo 1 de la Directiva 2002/24 tiene el siguiente tenor:

«1. La presente Directiva se aplicará a todos los vehículos de motor de dos o tres ruedas, gemelas o no, destinados a circular por carretera, así como a sus componentes o unidades técnicas.

La presente Directiva no se aplicará a los vehículos siguientes:

[…];

d) los vehículos destinados a la competición, en carretera o todo terreno;

[…];

ni a sus componentes o unidades técnicas, salvo si están destinados a ser montados en los vehículos previstos en la presente Directiva.

[…]»

7. El artículo 4 de dicha Directiva establece lo siguiente:

«1. Los Estados miembros concederán la homologación de cualquier tipo de vehículo, de sistemas, de unidades técnicas o de componentes que cumplan las condiciones siguientes:

[…]

b) el sistema, la unidad técnica o el componente deberá cumplir los requisitos técnicos de la respectiva directiva específica y corresponder a los datos proporcionados por el fabricante, previstos en la lista exhaustiva que figura en el anexo I.

[…]»

8. Según el artículo 15 de esta Directiva, que figura en el capítulo III denominado «Condiciones para la libre circulación, disposiciones transitorias, excepciones y otros procedimientos»:

«1. Los Estados miembros no podrán prohibir la puesta en el mercado, la venta, la puesta en circulación y la utilización de vehículos nuevos que sean conformes a lo dispuesto en la presente Directiva. Sólo podrán presentarse para su primera matriculación los vehículos que sean conformes a lo dispuesto en la presente Directiva.

2. Los Estados miembros no podrán prohibir la puesta en el mercado, la venta y la

utilización de unidades técnicas o componentes nuevos que sean conformes a lo dispuesto en la presente Directiva. Sólo podrán ser puestos en el mercado y venderse por primera vez para ser utilizados en los Estados miembros las unidades técnicas y los componentes que sean conformes a lo dispuesto en la presente Directiva.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2:

a) los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento de uno o varios requisitos de las directivas específicas a aquellos vehículos, sistemas, unidades técnicas o componentes:

i) fabricados en pequeñas series, limitadas, como máximo, a 200 unidades por año y por tipo de vehículo, sistema, unidad técnica o componente;

ii) o fabricados para las fuerzas armadas, fuerzas del orden, servicios de protección civil, el cuerpo de bomberos u obras públicas.

Estas exenciones serán comunicadas a los demás Estados miembros en el plazo de un mes a partir de la fecha de su concesión. En un plazo de tres meses, dichos Estados miembros decidirán si autorizan o no la homologación de los vehículos que vayan a ser matriculados en su territorio. El certificado de dicha homologación no podrá llevar el título "Certificado de homologación CEE";

[…]

4. La presente Directiva no afectará a la facultad de los Estados miembros de establecer, dentro del respeto del Tratado, los requisitos que consideren necesarios para garantizar la protección de los usuarios cuando utilicen dichos vehículos, siempre que ello no implique modificación alguna de los vehículos.»

9. La parte 2 del anexo II de la Directiva 2002/24 se remite, en lo que respecta a determinadas características técnicas de los sistemas, componentes y unidades técnicas comprendidos en su ámbito de aplicación, a las Directivas específicas que establecen los requisitos técnicos necesarios para acogerse al procedimiento de homologación.

10. A tenor del tercer considerando de la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1997, relativa a

determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas: [5]

«el establecimiento de disposiciones armonizadas para esos elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas es necesario para permitir la aplicación a cada tipo de dichos vehículos de los procedimientos de homologación contemplados en la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas».

11. El capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24, titulado «Medidas contra la manipulación de los ciclomotores de dos ruedas y motocicletas», comprende las definiciones siguientes en el apartado 1:

«1. A efectos del presente capítulo, se entenderá por

1.1. "Medidas contra la manipulación de los ciclomotores de dos ruedas y motocicletas": el conjunto de requisitos y especificaciones técnicas cuyo objetivo es evitar, en la medida de lo posible, las modificaciones no autorizadas que pudieran poner en peligro la seguridad, en especial al aumentar las prestaciones de los vehículos, o dañar el medio ambiente;

[…]

1.3.1. vehículos de la categoría A, es decir, los ciclomotores,

[…]

1.4. "Modificación no autorizada": una modificación no permitida por las disposiciones del presente capítulo».

12. El capítulo 7 del anexo, apartado 2, de la Directiva 97/24 contiene en particular los requisitos generales relativos a la intercambiabilidad de piezas no idénticas entre vehículos homologados. Del apartado 2.1.1., letra b), de dicho capítulo 7 del anexo se desprende que no podrán sobrepasarse la velocidad máxima de fabricación o la potencia máxima neta del motor, para la categoría considerada. En particular, para los ciclomotores de bajo rendimiento a los que refiere la nota del anexo I de la Directiva 92/61, la velocidad máxima de fábrica será de 25 km/h.

13. El capítulo 7 del anexo, apartado 3, de la Directiva 97/24, relativo a los requisitos particulares para los vehículos de las categorías A y B, establece lo siguiente:

«Las especificaciones de la presente sección sólo serán obligatorias en los casos en que de manera individual o combinada sean

5 — DO L 226, p. 1.

necesarias para impedir una manipulación que implique un aumento de más de 5 km/h de la velocidad máxima en el caso de los vehículos de la categoría A […]. En ningún caso podrá sobrepasarse la velocidad máxima de fabricación o la potencia máxima del motor de la categoría de que se trate.»

B. *Derecho nacional*

14. El artículo 1, apartado 5, de la Ley de 21 de junio de 1985, relativa a los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos de transporte terrestre, sus elementos y sus accesorios de seguridad (en lo sucesivo, «Ley relativa a los requisitos técnicos») [6] dispone:

«Está prohibida la fabricación, la importación, la posesión para la venta, la oferta de venta, la venta y la distribución gratuita de equipos destinados a aumentar la potencia del motor o la velocidad de las motocicletas, así como el ofrecimiento de servicios o la prestación de asesoramiento para instalar estos equipos.»

6 — *Moniteur belge* de 13 de agosto de 1985, p. 11647.

II. Hechos que originaron el litigio y cuestión prejudicial

15. El Sr. Lahousse es el administrador de la sociedad Lavichy BVBA (en lo sucesivo, conjuntamente, los «imputados»), cuyo objeto social es «la explotación de una tienda de bicicletas y de un garaje, incluida la importación y exportación, la compra, la venta, el alquiler, el mantenimiento y la reparación de toda clase de bicicletas, motocicletas, sus accesorios y recambios, tanto nuevos como de segunda mano». De la resolución de remisión se desprende que los imputados tenían en su poder y vendían equipos que permitían la rectificación de motocicletas y prestaban además asesoramiento en esta materia.

16. A raíz de una investigación, un registro y una incautación de pruebas materiales, los imputados fueron declarados culpables por el politierechtbank te Sint-Niklaas (tribunal de policía de Saint Nicolas, Bélgica) de haber infringido el artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos, por haber fabricado, importado, poseído para su venta, ofrecido en venta, vendido o distribuido con carácter gratuito equipos destinados a aumentar la potencia del motor o la velocidad de las motocicletas y haber prestado servicios en este sentido.

17. Los imputados interpusieron recurso de apelación contra dicha sentencia ante el órgano jurisdiccional remitente.

18. Al considerar que existía una contradicción potencial entre el artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos y la Directiva 2002/24, el órgano jurisdiccional remitente decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse la Directiva 2002/24, y en particular el artículo 1, apartado 1, letra d), en virtud del cual la Directiva no se aplicará a los vehículos destinados a la competición, en carretera o todo terreno, en el sentido de que la citada disposición permite a los Estados miembros extender la aplicación de esta Directiva, aplicándola por consiguiente a todo el transporte terrestre (es decir, a la utilización de vehículos de motor de dos o tres ruedas también fuera de las vías públicas y en terrenos privados) sin conceder la excepción relativa a los vehículos destinados a la competición, en carretera o todo terreno?»

III. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

19. La petición de decisión prejudicial se registró en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 22 de abril de 2009.

20. Han presentado observaciones escritas el Sr. Lahousse, los Gobiernos belga y del Reino Unido, y la Comisión Europea.

21. Mediante escrito de 17 de mayo de 2010, el Secretario del Tribunal de Justicia solicitó al Gobierno belga y a la Comisión que respondieran a una pregunta relativa al capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24. Dichas partes presentaron sus respuestas el 1 de junio de 2010.

IV. Apreciación general

A. *Observaciones preliminares sobre la cuestión prejudicial*

22. Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente solicita que se dilucide si un Estado miembro puede ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, en el sentido de hacerla aplicable a los vehículos que se excluyen expresamente en ella. En efecto, la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24 a los vehículos destinados a la competición en carretera o todo terreno supondría considerarlos incluidos en el procedimiento de homologación armonizada.

23. Sin embargo, el órgano jurisdiccional nacional no precisa si el equipo o los vehículos controvertidos en el litigio principal están destinados a la competición o a una clientela que desea aumentar la potencia del motor o la velocidad de las motocicletas para poder

circular en carretera. No obstante, ésta me parece una cuestión de hecho puntual que no puede afectar a la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial.

24. Por otra parte, el órgano jurisdiccional nacional indica que ha planteado la cuestión al Tribunal de Justicia para solicitar la aclaración del concepto de «transporte terrestre». Ahora bien, este concepto figura en la Ley belga relativa a los requisitos técnicos, que no corresponde interpretar al Tribunal de Justicia. En efecto, ha de recordarse que la Directiva 2002/24 sólo se aplica a los vehículos destinados a circular «por carretera», así como a sus componentes o unidades técnicas.

25. En consecuencia, conviene determinar si una legislación como la controvertida en el litigio principal está comprendida en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, y, en caso contrario, cuáles son las normas del Derecho de la Unión que el Estado miembro debe observar.

26. Asimismo, teniendo en cuenta la tesis del Gobierno belga de que el artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos fue adoptado con el fin de garantizar una mayor protección de los usuarios, respondiendo así a los peligros vinculados al aumento de la velocidad o la potencia del motor de los vehículos de que se trata, hay que hacer referencia también al capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24, que regula, en particular, el problema de las medidas adoptadas para luchar contra la manipulación de los ciclomotores.

27. En lo que respecta al aspecto temporal del asunto planteado al Tribunal de Justicia, se desprende de la resolución de remisión que los hechos reprochados se refieren al período comprendido entre el 1 de enero de 2002 y el 7 de diciembre de 2005, ambos inclusive.

28. En la medida en que dicho período era anterior a la adopción de la Directiva 2002/24, no se discute que la Directiva 92/61 era aplicable a los hechos del litigio principal. Dado que los conceptos pertinentes en el marco del presente asunto se han mantenido, en lo esencial, sin cambios en las dos Directivas, considero que la interpretación ofrecida en relación con la Directiva 2002/24 es aplicable *mutatis mutandis* a la interpretación de la Directiva 92/61.

B. *Sobre las disposiciones que regulan el sector de vehículos de dos o tres ruedas*

1. Objetivos y grado de armonización de la Directiva 2002/24

29. En el marco de la adopción de medidas destinadas a garantizar el funcionamiento

del mercado interior, una serie de Directivas regulan los requisitos que deben cumplir los elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas. A este respecto, se han adoptado una Directiva marco [7] y varias Directivas técnicas. [8]

30. Como se desprende del octavo considerando de la Directiva 92/61, al reunirse en Directivas específicas las prescripciones técnicas armonizadas aplicables a las diferentes piezas y características de los vehículos, el control del cumplimiento de dichas prescripciones y el reconocimiento por parte de cada Estado miembro del control efectuado por los demás Estados miembros hicieron necesario el establecimiento de un procedimiento de homologación comunitario para cada tipo de esos vehículos.

31. El objetivo de la Directiva 2002/24 es armonizar el procedimiento de homologación en función del tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas comprendido en su ámbito de aplicación. Asimismo, dicha Directiva es aplicable a los componentes y unidades técnicas conformes con los requisitos técnicos establecidos en las Directivas específicas. El anexo I de la Directiva 2002/24 contiene una lista exhaustiva de los requisitos para la homologación de un vehículo. El apartado 19 del anexo I hace referencia a la Directiva 97/24, que establece las medidas contra la manipulación de los ciclomotores y las motocicletas.

32. El propósito del sistema de homologación por tipo para los vehículos cubiertos por los parámetros de la Directiva 2002/24 es asegurar la operatividad efectiva del mercado único a través de la introducción de requisitos uniformes con la perspectiva de obtener la homologación para un tipo de vehículo así como la de sus componentes y características. [9]

33. Dicho procedimiento permite a cada Estado miembro comprobar si cada tipo de vehículo ha sido sometido a los controles previstos por las Directivas específicas y se ha emitido un certificado de homologación. Asimismo permite a los fabricantes expedir un certificado de conformidad para todos los vehículos que sean conformes al tipo homologado. Cuando un vehículo vaya acompañado de dicho certificado, podrá ser comercializado, vendido y matriculado para ser utilizado en todo el territorio de la Unión.

34. Tras el establecimiento de la homologación armonizada por tipo en la Unión Europea, un ciudadano puede comprar un vehículo nuevo en cualquier Estado miembro y

7 — Directiva 92/61, derogada por la Directiva 2002/24.

8 — Entre el año 1992 y el año 2009, se adoptaron 37 Directivas que regulan los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadriciclos. Véase el sitio de la Dirección General «Empresa e Industria» de la Comisión: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directivas/motorbikes/index_en.htm.

9 — Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/61/CEE del Consejo relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, COM(1999) 276 final (DO C 307 E, p. 1).

matricularlo, en su caso, sin homologación individual en cualquier otro. Sólo los vehículos, componentes y unidades técnicas conformes a los requisitos del Derecho de la Unión podrán ser comercializados y vendidos por primera vez con el fin de ser utilizados en los Estados miembros.

35. La homologación por tipo tiene como consecuencia que un Estado miembro no puede prohibir la comercialización, la puesta en circulación o la utilización de los vehículos y componentes conformes a la Directiva 2002/24. Por lo tanto, el procedimiento de homologación por tipo no es aplicable a los vehículos aislados en el sentido de dicha Directiva. [10]

36. La Directiva 92/61, actualmente derogada, contenía una indicación relativa a la naturaleza de la armonización prevista en el ámbito en cuestión. Según el último considerando de la Directiva 92/61, la seguridad vial, la protección del medio ambiente y la protección de los consumidores exigían prescripciones de construcción y fabricación basadas en un nivel elevado. Dado que esas prescripciones estaban destinadas a garantizar la unidad del mercado, era necesario basarse en una armonización total.

37. En la medida en que en la Directiva 2002/24 no se recogió una indicación similar, cabe preguntarse sobre el alcance de la armonización prevista por ella.

38. A este respecto, hay que señalar que la propuesta de modificación de la Directiva 92/61 señalaba expresamente que el procedimiento comunitario de homologación para vehículos de dos y tres ruedas había sido diseñado dentro de un sistema de armonización total. [11] Pues bien, del Dictamen del Comité Económico y Social se desprende que dicha propuesta fue adoptada con el fin de actualizar y clarificar la Directiva 92/61. [12]

39. Además, hay que señalar que la propuesta fue motivada, entre otras razones, por la necesidad de aclarar requisitos relativos, en particular, a la duración de validez de las homologaciones nacionales, así como de incluir nuevos requisitos relativos, por ejemplo, a la numeración de los certificados de homologación, las excepciones para los vehículos de fin de serie y las nuevas tecnologías, de la misma

10 — Es cierto que la Directiva 2002/24 no establece ninguna definición del concepto de «vehículo aislado». Sin embargo, a la luz del objetivo perseguido por dicha Directiva y de su contenido, este concepto debe interpretarse como opuesto a los vehículos a los que resulta aplicable el procedimiento de homologación por tipo, y que se refiere a los vehículos individuales cuyas características no permiten su inclusión en el sistema de homologación previsto por la Directiva.

11 — Citada en la nota 9 *supra*.

12 — Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/61/CEE del Consejo relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas» (DO C 368, de 20 de diciembre de 1999, p. 1).

forma que se hace ya con otros vehículos de motor. [13]

40. En consecuencia, ha de considerarse que el objetivo de la Directiva 2002/24 sigue siendo una armonización exhaustiva con respecto a los vehículos comprendidos en su ámbito de aplicación. En cambio, es evidente que la Directiva no lleva a cabo una armonización exhaustiva del régimen jurídico aplicable a todos los vehículos de dos o tres ruedas, habida cuenta, en particular, de la exclusión de determinados tipos de vehículos de su ámbito de aplicación. [14]

41. De este modo, cuando un vehículo, un componente o una unidad técnica estén comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, habrá que examinarlos exclusivamente desde el punto de vista de ésta. En efecto, cuando una cuestión es objeto de armonización a escala de la Unión, las medidas nacionales a este respecto deben apreciarse a la luz de las disposiciones de esta medida de armonización y no del Tratado. [15]

42. En cambio, por lo que se refiere a los vehículos que están expresamente excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, como los vehículos destinados a las competiciones o los vehículos que no están destinados a circular en carretera, considero que los Estados miembros disponen de un amplio margen de maniobra para adoptar una normativa en la materia.

2. Ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24

43. Conforme a su artículo 1, la Directiva 2002/24 se aplicará a todos los vehículos de dos o tres ruedas, gemelas o no, destinados a circular por carretera, así como a sus componentes o unidades técnicas.

44. Se excluyen del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24 los vehículos enumerados en el artículo 1, apartado 1, letras a) a h), entre los cuales figuran los vehículos destinados a la competición, en carretera o todo terreno.

13 — Véase el cuarto considerando de la Directiva 2002/24.

14 — Véase el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2002/24, del que se deduce que las condiciones de utilización de los vehículos de que se trata no están armonizadas.

15 — Véanse las sentencias de 30 de noviembre de 1983, van Bennekom (227/82, Rec. p. 3883), apartado 35; de 23 de noviembre de 1989, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Rec. p. 3891), apartado 28; de 12 de octubre de 1993, Vanacker y Lesage (C-37/92, Rec. p. I-4947), apartado 9; de 13 de diciembre de 2001, DaimlerChrysler (C-324/99, Rec. p. I-9897), apartado 32; de 9 de junio de 2005, HLH Warenvertrieb y Orthica (C-211/03, C-299/03 y C-316/03 a C-318/03, Rec. p. I-5141), apartados 58 y 59, y de 24 de enero de 2008, Roby Profumi (C-257/06, Rec. p. I-189), apartado 14.

Asimismo, la definición general del artículo 1 de la Directiva 2002/24 excluye, *sensu contrario,* de su ámbito de aplicación los vehículos que no están destinados a circular en carretera.

45. En lo que respecta a los componentes o a las unidades técnicas de vehículos que se consideran excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, hay que distinguir dos supuestos.

46. Por un lado, la Directiva 2002/24 no se aplica a las piezas que forman parte de los vehículos que no están comprendidos en su ámbito de aplicación. Por otro lado, cuando un componente de un vehículo excluido del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24 está destinado a ser montado en los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva, tal componente o unidad técnica estará comprendido en su ámbito de aplicación.

47. Por consiguiente, se plantea la cuestión de cómo interpretar el concepto de «destino», es decir, si la aplicabilidad de la Directiva 2002/24 puede depender del uso que pueda hacerse de la pieza de que se trate.

48. A este respecto, considero que el concepto de «destino» de un vehículo o de un componente de un vehículo debe entenderse en el sentido de la finalidad industrial de dicho bien. Por este último concepto se entiende la utilización prevista por el fabricante como punto de referencia en el diseño técnico de un vehículo, referencia que determina, por ejemplo, las normas técnicas a las que el vehículo debe ser conforme. En consecuencia, el destino es definido por el constructor o el fabricante durante el proceso de construcción o fabricación. [16]

49. La interpretación inversa daría lugar a una situación paradójica, en la que la normativa debería tener en cuenta cualquier utilización posible e hipotética que un usuario puede hacer de una pieza de un vehículo, incluso de las piezas técnicas que no están destinadas a los vehículos según el constructor, pero que poseen cualidades que permiten la intercambiabilidad. [17]

50. Por consiguiente, la aplicabilidad de la Directiva 2002/24 no puede depender de un elemento subjetivo, a saber, por una parte, el uso o incluso los usos múltiples que podrían hacerse de un componente y, por otra parte, una eventual aptitud técnica de una pieza para ser montada en un vehículo distinto de aquél al que el componente está formalmente destinado.

16 — En virtud del sistema de armonización técnica, los fabricantes pueden obtener la homologación comunitaria de un tipo de vehículo en un Estado miembro cuando éste cumple las exigencias técnicas armonizadas. A continuación, pueden comercializarlo en toda la Unión Europea, sin tener que efectuar pruebas o pasar controles adicionales. La matriculación se concede mediante simple presentación de un certificado de conformidad europeo. Véase: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — Como, por ejemplo, piezas de motores de dos tiempos utilizables en máquinas ligeras, como máquinas de jardinería, o buques.

51. Por último, considero que la exclusión de los vehículos aislados del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24 presenta una importancia especial a efectos del presente litigio.

52. A este respecto, ha de señalarse que el concepto de «no ciclomotor» abarca, en las presentes conclusiones, por un lado, un ciclomotor anteriormente conforme con la Directiva 2002/24 que haya sido objeto de una manipulación como la rectificación, lo que tiene como consecuencia que ya no se atiene a las exigencias derivadas de dicha Directiva y, por otro lado, un vehículo de dos o tres ruedas presentado como un ciclomotor pero que no responde, desde un principio, a la definición de ciclomotor establecida por la Directiva 2002/24.

53. A la vista del tenor del artículo 1, apartado 1, *in fine,* de dicha Directiva, cabe considerar que un ciclomotor rectificado no está comprendido en el ámbito de aplicación de las disposiciones de la Directiva 2002/24 sobre la homologación por tipo y sobre la libre circulación, por una parte, porque constituye un «no ciclomotor» y, por otra, porque se trata de un vehículo aislado.

54. Sin embargo, como se desprende del artículo 1, *in fine,* de la Directiva 2002/24, los Estados miembros que concedan la homologación de vehículos aislados aceptarán las homologaciones de componentes y de unidades técnicas concedidas con arreglo a esta Directiva y no con arreglo a los requisitos nacionales que les sean de aplicación.

C. Regulación de las medidas contra la manipulación de vehículos

1. Observaciones preliminares

55. La entrada en vigor de la Directiva 97/24 permitió la aplicación del procedimiento de homologación completo. Por lo tanto, constituye una de las Directivas específicas a efectos del procedimiento de homologación establecido por la Directiva 2002/24. [18]

56. A este respecto, procede señalar que los ámbitos de aplicación respectivos de las Directivas 2002/24 y 97/24 se superponen sin ser idénticos.

57. En efecto, el artículo 1 de la Directiva 97/24 dispone que dicha Directiva se aplicará a los componentes, enumerados en dicho artículo, de todo tipo de vehículo definido en el artículo 1 de la Directiva 92/61. Pues bien, este último artículo ha sido reproducido

18 — La Directiva 97/24 fue adoptada para permitir la aplicación de la Directiva 92/61. Véase el tercer considerando de la Directiva 2002/24.

en términos casi idénticos en la Directiva 2002/24, que se ha limitado a añadir una única categoría de exclusión nueva relativa a la homologación de vehículos aislados. [19]

2. Medidas de lucha contra la manipulación en el Derecho derivado

58. El problema de las medidas destinadas a luchar contra la manipulación de vehículos forma parte integrante de la normativa relativa a los ciclomotores y motocicletas.

59. De la exposición de motivos de la Directiva 97/24 resulta que las medidas propuestas para limitar al mínimo las posibilidades de manipulación de los ciclomotores y de las motocicletas por los usuarios para incrementar sus prestaciones responden a exigencias cada vez más sentidas en todos los Estados miembros, habida cuenta de la difusión creciente de este fenómeno que perjudica a la seguridad vial. En lo que respecta a los ciclomotores, es necesario poner fin al trucaje de los motores de estos vehículos por jóvenes usuarios para incrementar sus prestaciones a un nivel tal que –en algunos casos– pasan a ser desproporcionadas con respecto sobre todo al sistema de frenado de dichos vehículos y a su equipamiento de neumáticos y dispositivos de iluminación y señalización luminosa.

60. Además, del undécimo considerando de la Directiva 97/24 resulta que las restricciones a la manipulación de determinados vehículos de motor de dos o tres ruedas se basan en las disposiciones en materia de seguridad y de medio ambiente, precisándose que para no obstaculizar el mantenimiento por su propietario, tales restricciones deben limitarse estrictamente a las manipulaciones que alteren de forma significativa las prestaciones del vehículo y sus emisiones sonoras y contaminantes.

61. Según el artículo 1, apartado 2, letra a), de la Directiva 2002/24, los ciclomotores son vehículos de dos ruedas o de tres ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Se caracterizan por la cilindrada y la potencia, que divergen en función del número de ruedas.

62. La rectificación de un ciclomotor consiste en aumentar sus prestaciones y, en particular, la potencia de su motor. Sin embargo, las capacidades técnicas de frenado y la estabilidad en carretera del ciclomotor no se adaptan a esa eventualidad, lo que puede aumentar los riesgos de accidente.

63. Los informes dedicados a las medidas de lucha contra la manipulación de los vehículos

19 — Véase COM(1999) 276 final.

de dos o tres ruedas demuestran que se trata de una cuestión determinada por factores sociales y psicológicos, vinculada a la seguridad vial y a la protección del medio ambiente. [20]

64. En el capítulo 7 de su anexo, la Directiva 97/24 regula las medidas destinadas a luchar contra la manipulación de los ciclomotores de dos ruedas y de las motocicletas. Los requisitos generales de dicho capítulo se refieren principalmente al problema de la intercambiabilidad de piezas que no son idénticas entre vehículos homologados. [21]

65. Procede señalar que el capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24 establece que en ningún caso podrá sobrepasarse la velocidad máxima de fabricación o la potencia máxima del motor de la categoría de que se trate. Esto confirma que el enfoque del objetivo industrial antes propuesto en relación con la Directiva 2002/24 es aplicable también en este marco.

66. Además, del capítulo 7 del anexo también se desprende que los requisitos particulares previstos en la Directiva 97/24 serán obligatorios en los casos en que de manera individual o combinada sean necesarios para impedir manipulaciones que impliquen aumentar la velocidad o la potencia de vehículos.

67. En virtud del anexo I de la Directiva 2002/24, que establece la lista exhaustiva de requisitos para la homologación de un vehículo, la información sobre las medidas contra la manipulación figura entre los datos cuya conformidad con las disposiciones de Derecho comunitario debe comprobarse. En virtud del anexo II de la Directiva 2002/24, en lo que respecta a los sistemas, componentes o unidades técnicas ya homologados del vehículo objeto de homologación, es preciso proporcionar una serie de datos, entre ellos los relativos a las medidas contra la manipulación de los vehículos en cuestión.

68. A escala nacional, la normativa destinada a luchar contra la manipulación de los ciclomotores figura entre las medidas destinadas a garantizar la seguridad vial y existe en varios Estados miembros de la Unión. [22] En efecto, la práctica de la rectificación se controla o combate debido a los numerosos riesgos y perjuicios que ocasiona, tanto para el conductor,

20 — «Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles», encargado por la Comisión, contrato nº FIF 20020691, informe final de 18 de diciembre de 2003, p. 31.

21 — Véase el apartado 2.1.1. del capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24.

22 — En lo que respecta a la República Francesa, véase por ejemplo, el artículo L. 321-1 del code de la route (Código de la circulación). El Derecho francés prevé un certificado de seguridad vial para preparar a los jóvenes conductores de ciclomotores a las reglas esenciales de seguridad en materia de circulación vial; véase Colin, F.: «Le brevet de sécurité routière», *Droit Administratif* 2006, nº 8. En Finlandia, la circulación por carretera de un ciclomotor rectificado constituye una infracción (véase Ajoneuvolaki, artículo 96, apartado I.5). Además, el propietario debe pagar un impuesto incrementado sobre los vehículos y primas de seguro obligatorio más elevadas, como si se tratara de una motocicleta ligera puesta en circulación sin matricular.

cuya vida pone en peligro al circular a velocidades para las que el vehículo no está diseñado, como para el resto de los usuarios de la carretera.

D. *Sobre las consecuencias jurídicas de la manipulación de un vehículo*

69. Desde el punto de vista de los efectos de una manipulación, ésta puede tener por efecto transformar un ciclomotor en un «no ciclomotor», es decir, en un vehículo que no responde a la definición de ciclomotor que figura en la Directiva 2002/24. La manipulación puede dar lugar a la transformación de un ciclomotor destinado a circular normalmente en carretera en un vehículo de competición en carretera o todo terreno.

70. En el sistema de la Directiva 2002/24, el constructor o el fabricante debe, con arreglo al artículo 3 de la Directiva 2002/24, presentar una solicitud de homologación a las autoridades competentes en materia de homologación de un Estado miembro para que los vehículos puedan acogerse a la libre circulación en el marco del mercado interior. Dicho artículo establece que, para un mismo tipo de vehículo, de sistema, de unidad técnica o de componente, sólo podrán presentarse las solicitudes ante un único Estado miembro. Según el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 2002/24, es el fabricante quien será responsable de la construcción de cada vehículo, o de la fabricación de cada sistema, unidad técnica o componente conforme al tipo homologado. [23]

71. Por consiguiente, un vehículo no puede estar comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24 por el mero hecho de que cumple efectivamente los requisitos previstos en el artículo 1 de dicha Directiva. [24] En efecto, el objetivo de la Directiva 2002/24 es establecer un sistema de homologación por tipo de vehículo y de reconocimiento mutuo en lo que respecta a la conformidad de los vehículos y de sus componentes construidos según los requisitos de la Directiva 2002/24 y de las Directivas específicas. La libre circulación establecida mediante la armonización total sólo es aplicable a los vehículos cuyo «objetivo industrial», según ha sido definido y garantizado por el fabricante o el constructor, es cumplir las exigencias del Derecho de la Unión.

72. En consecuencia, cuando un ciclomotor rectificado no está comprendido en ninguna de las definiciones establecidas por la Directiva 2002/24, constituye entonces un «no

23 — Según el artículo 8 de la Directiva 2002/24, todo vehículo fabricado de conformidad con el tipo homologado deberá incluir una marca de homologación compuesta conforme a lo dispuesto en las secciones 1, 3 y 4 del número de homologación a que se refiere la parte A del anexo V, y toda unidad técnica o componente fabricado de conformidad con el tipo homologado deberá incluir, si así lo establece la Directiva específica correspondiente, una marca de homologación que se ajuste a los requisitos contenidos en la parte B del anexo V.

24 — Así, por ejemplo, un vehículo que cumpla plenamente todas las exigencias técnicas establecidas por el Derecho de la Unión no podrá acogerse al sistema de la Directiva 2002/24 si no ha sido sometido a la homologación por tipo prevista.

ciclomotor» y no puede acogerse al sistema establecido por la Directiva 2002/24, aunque esté comprendido en su ámbito de aplicación material. Lo mismo sucede con sus componentes o unidades técnicas, con excepción de los destinados a ser montados en los vehículos regulados por la Directiva 2002/24.

73. En lo que respecta a la categoría de los vehículos destinados a la competición, si bien reconozco que están excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, es preciso señalar, no obstante, que el concepto de «destino» considerado desde el punto de vista de la finalidad industrial propuesta supone que un vehículo haya sido diseñado por el constructor o el fabricante como apto para participar en competiciones.

74. Pues bien, la manipulación de un ciclomotor con la ayuda de un kit de rectificación da lugar a una transformación aislada, aun cuando el vehículo rectificado pueda participar realmente en las competiciones. En consecuencia, por una parte, dicho vehículo no podrá considerarse «destinado a la competición», ya que su finalidad ha sido definida de otro modo por el fabricante. En efecto, antes de la rectificación no estaba destinado a la competición. Por otra parte, después de la rectificación, el vehículo constituirá un vehículo aislado, al que no puede aplicarse la homologación por tipo.

75. En el supuesto de que, desde el punto de vista industrial, el kit de rectificación no esté destinado a un doble uso, [25] ha de concluirse que un kit de rectificación de ciclomotores está destinado bien a aumentar la potencia de los ciclomotores destinados a la competición, bien a transformar los ciclomotores en «no ciclomotores». En ambos supuestos se trata pues de un equipo que se coloca fuera del sistema de homologación por tipo y de reconocimiento mutuo previsto por la Directiva 2002/24, ya que dichos kits de rectificación no están destinados a ser montados en vehículos regulados por la Directiva 2002/24.

76. Por último, dado que la Directiva 2002/24 no es aplicable, en principio, a los vehículos aislados, un kit de rectificación que sirve para manipular un ciclomotor no puede estar comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, ni acogerse al sistema de reconocimiento mutuo establecido por ésta.

25 — Si el mismo kit de rectificación está destinado a los ciclomotores y, por ejemplo, a las motocicletas ligeras, es evidente que está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24. Sin embargo, parece que las disposiciones del capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24 pretenden evitar ese supuesto.

V. Sobre la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24

77. Mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional nacional solicita en esencia que se dilucide si un Estado miembro puede ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, en particular, a los vehículos indicados en su artículo 1, apartado 1, letra d), a saber, los destinados a la competición, en carretera o todo terreno. De ese modo, el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, relativa a la circulación por carretera, se ampliaría, en lo que respecta a dichos vehículos, a toda circulación terrestre.

78. He de confesar que el alcance de la cuestión no me parece claro. Podría referirse a la aplicación de la definición del concepto de «ciclomotor» en el sentido de la Directiva 2002/24 y de las exigencias técnicas que de ella se derivan para los vehículos destinados a la competición. La cuestión podría interpretarse también en el sentido de que el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si un Estado miembro puede ampliar unilateralmente el sistema de homologación por tipo y del reconocimiento mutuo establecido por la Directiva 2002/24 a los vehículos que no están comprendidos en su ámbito de aplicación.

79. Según la Comisión, la Directiva 2002/24, más concretamente su artículo 1, apartado 1, letra d), debe interpretarse en el sentido de que permite a un Estado miembro ampliar su ámbito de aplicación a los vehículos destinados a la competición, en carretera o todo terreno.

80. A juicio del Gobierno del Reino Unido, los Estados miembros pueden establecer exigencias técnicas en lo que atañe a los vehículos enumerados en el artículo 1, apartado 1, letras a) a h), siempre que dichas exigencias respeten el Derecho comunitario, incluido el artículo 28 CE y otras disposiciones que protegen la libre circulación de mercancías, como el Reglamento (CE) nº 764/2008 [26] y la Directiva 98/34/CE. [27]

81. En efecto, las limitaciones de los efectos jurídicos de una directiva pueden adoptar la forma de una excepción. Ésta consiste en no aplicar una norma establecida por la directiva a un supuesto concreto, aunque éste esté comprendido en el ámbito de aplicación de dicha norma.

82. En el presente asunto, al igual que Gobierno del Reino Unido, considero que el artículo 1, apartado 1, letra d), de la Directiva 2002/24 no constituye una excepción a las exigencias de dicha Directiva.

26 — Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen procedimientos relativos a la aplicación de determinadas normas técnicas nacionales a los productos comercializados legalmente en otro Estado miembro y se deroga la Decisión nº 3052/95/CE (DO L 218, p. 21).

27 — Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas (DO L 204, p. 37).

83. En efecto, dicho artículo no establece que los Estados miembros deban dispensar a los vehículos de competición y todo terreno de los requisitos estipulados en la Directiva. La exclusión del ámbito de aplicación de la Directiva deja a los Estados miembros la competencia para legislar en el ámbito correspondiente, naturalmente dentro del respeto de las reglas del Tratado.

84. La Directiva 2002/24 tiene por objeto establecer un procedimiento de homologación por tipo de vehículo aplicable a los vehículos de motor de dos o tres ruedas y a los componentes y unidades técnicas construidos con arreglo a los requisitos técnicos establecidos en Directivas específicas. La consecuencia jurídica de este procedimiento es la libre circulación de dichos productos, basada en la obligación de reconocimiento mutuo de la conformidad de los requisitos técnicos que están totalmente armonizados. Como se desprende del artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2002/24, sólo los vehículos, las unidades técnicas o los componentes conformes a lo dispuesto en dicha Directiva podrán acogerse al sistema establecido por ésta.

85. No obstante, en el presente asunto ha de señalarse que la problemática de la rectificación de los ciclomotores constituye la cuestión principal del litigio pendiente ante el órgano jurisdiccional remitente.

86. Como ya he explicado antes en relación con la lucha contra las manipulaciones de los ciclomotores, las disposiciones de la Directiva 2002/24 deben entenderse en relación con el capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24.

87. En consecuencia, cuando los vehículos y los componentes están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, las disposiciones relativas a las medidas contra las manipulaciones en la Directiva 97/24 son aplicables. Ahora bien, no sucede así, en principio, con los vehículos destinados a la competición.

88. A este respecto, ha de ponerse de relieve que una ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24 implica la ampliación de la aplicación del procedimiento de homologación por tipo. La cuestión de la ampliación de las medidas destinadas a luchar contra la manipulación de los vehículos, en la que se centran las preocupaciones del órgano jurisdiccional remitente, constituye una problemática distinta.

89. Sin embargo, puesto que se trata de hacer aplicable el procedimiento de homologación por tipo a los vehículos destinados a la competición, en carretera o todo terreno, considero que el Estado miembro puede actuar en este sentido, siempre que sea capaz de respetar el objetivo de la Directiva 2002/24.

90. Como se desprende del artículo 2, apartado 7, de la Directiva 2002/24, el procedimiento de homologación constituye un acto por el cual un Estado miembro certifica que

un tipo de vehículo, un sistema, una unidad técnica o un componente cumple los requisitos técnicos establecidos en dicha Directiva o en las Directivas específicas y ha pasado las comprobaciones de la exactitud de los datos del fabricante previstas en la lista exhaustiva que figura en el anexo I de dicha Directiva. [28]

91. Además, del artículo 6 de dicha Directiva resulta que la autoridad competente de cada Estado miembro envía a la de los demás Estados una copia del certificado de homologación por tipo con sus anexos para cada tipo de vehículo que homologue o se niegue a homologar. Asimismo, conforme al artículo 4, apartado 6, de dicha Directiva, cuando, por razones relacionadas con riesgos graves para la seguridad vial, el Estado miembro se niegue a conceder la homologación a un vehículo, sistema, unidad técnica o componente, informará de ello a los demás Estados miembros y a la Comisión.

92. Habida cuenta del riesgo de confusión y de inseguridad jurídica que resulta de la aplicación de este procedimiento a los vehículos no comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, considero que el Estado miembro de que se trate debe indicar de forma inequívoca, en lo que respecta al certificado, que no se trata de la homologación por tipo prevista por dicha Directiva y que el certificado no produce los efectos jurídicos previstos por la Directiva 2002/24. A este respecto, ha de recordarse que las disposiciones del artículo 15, apartado 3, de dicha Directiva obligan a los Estados miembros a evitar cualquier confusión que pueda derivarse de las dispensas individuales previstas por dicho artículo. El mismo principio debe aplicarse a la ampliación del ámbito de aplicación de la homologación por tipo.

93. En efecto, cuando las medidas adoptadas por el Estado miembro están comprendidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, el Estado miembro se encuentra en un sistema de interdependencia, que se basa, por un lado, en la confianza y la colaboración entre las autoridades competentes nacionales y, por otro, en las especificaciones técnicas establecidas en las Directivas específicas. [29]

28 — En virtud del artículo 4 de la Directiva 2002/24, los Estados miembros concederán la homologación de cualquier tipo de vehículo o la de unidades técnicas o componentes que cumplan las condiciones siguientes. Por una parte, el tipo de vehículo deberá cumplir los requisitos técnicos de las directivas específicas y corresponder a los datos proporcionados por el fabricante, previstos en la lista exhaustiva del anexo I de la Directiva. Por otra parte, el sistema (frenos, el equipo de control de emisiones, etc.), la unidad técnica (un dispositivo como el silenciador del sistema de escape) o el componente (un dispositivo como una lámpara) deberán cumplir los requisitos técnicos de la respectiva Directiva específica y corresponder a los datos proporcionados por el fabricante, previstos en la lista exhaustiva del anexo I de la Directiva 2002/24.

29 — Véase, a este respecto, en relación con la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 junio de 1998, relativa a la aproximación de legislaciones de los Estados miembros sobre máquinas (DO L 207, p. 1), la sentencia de 17 de abril de 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, Rec. p. I-2749), apartados 61 a 64. Por lo que se refiere, además, al marcado «E», éste indica que un producto ha sido homologado para circular en carreteras abiertas a la circulación. Este marcado va seguido de un nombre que indica el Estado que ha homologado el producto. La obtención de la homologación está vinculada por lo general a una norma europea específica al producto en cuestión.

94. De este modo, el hecho de que un Estado miembro aplique el procedimiento de homologación a un tipo de vehículo excluido del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24 sólo me parece jurídicamente admisible si se respeta la obligación de transparencia inherente tanto al procedimiento de homologación como al principio general de seguridad jurídica. En consecuencia, el Estado miembro puede aplicar la Directiva a las situaciones que no están comprendidas en su ámbito de aplicación, como una norma nacional, siempre que no dé la impresión de que los efectos jurídicos de la norma nacional de que se trate se extienden al ámbito de la Unión.

95. Por último, nada se opone a que un Estado miembro se base en las reglas establecidas en la Directiva 2002/24 para regular la situación de los vehículos y de los componentes que están excluidos de su ámbito de aplicación, dentro del respeto de las normas del Tratado.

VI. Análisis del contenido de la legislación nacional en relación con el Derecho de la Unión

96. Teniendo en cuenta el objetivo de la Ley relativa a los requisitos técnicos, el Tribunal de Justicia dirigió al Gobierno belga y a la Comisión la siguiente pregunta:

«¿Adapta y, en ese caso, en qué medida, el artículo 1, apartado 5, de la Ley de 21 de junio de 1985 el ordenamiento jurídico interno a las disposiciones del capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24 denominado "Medidas contra la manipulación de los ciclomotores de dos ruedas y motocicletas", en su versión aplicable a los hechos del litigio principal?».

97. En su respuesta, el Gobierno belga señaló que las disposiciones del capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24 fueron incorporadas en el Real Decreto de 8 de noviembre de 1998. [30] En cambio, el artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos entró en vigor con anterioridad, más concretamente el 1 de julio de 1995. Sin embargo, puesto que el alcance de la Ley relativa a los requisitos técnicos es mucho más amplio, el artículo 1, apartado 5, se mantuvo vigente.

98. Según la Comisión, el artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos no puede considerarse una adaptación del Derecho interno a la Directiva 97/24.

30 — Decreto por el que se modifica el Real Decreto de 4 de agosto de 1996 relativo a la ejecución de las Directivas de las Comunidades Europeas referentes a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, sus componentes y unidades técnicas, así como sus accesorios de seguridad.

99. En lo que respecta a la relación entre la Directiva 2002/24 y la legislación controvertida en el litigio principal, el Gobierno belga alega, remitiéndose al artículo 15 de la Directiva 2002/24, que la prohibición prevista en el artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos fue establecida con el fin de garantizar una mejor protección de los usuarios. Propone al Tribunal de Justicia que considere que el artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos es conforme a las disposiciones de la Directiva 2002/24.

100. Según este Gobierno, los vehículos que, después de su fabricación, son equipados por el vendedor, el comprador o el usuario con componentes destinados a aumentar la potencia del motor o la velocidad no están con frecuencia adaptados (o más adaptados) a las modificaciones que han sido introducidas, por lo que representan un peligro potencial para el usuario.

101. A este respecto, ha de señalarse, en primer lugar, que el artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos prohíbe la fabricación, la importación, la posesión y la venta de todos los equipos que permitan aumentar la potencia o la velocidad de los ciclomotores, al igual que el ofrecimiento de servicios o la prestación de asesoramiento para instalar estos equipos.

102. El objetivo del artículo 1, apartado 5, de la Ley relativa a los requisitos técnicos consiste en prohibir la modificación de la naturaleza de los ciclomotores mediante la prohibición de la comercialización y de la utilización de piezas destinadas a dicho uso. [31] Desde esta perspectiva, el objetivo perseguido por dicha legislación coincide con el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24.

103. En efecto, sólo se considera como ciclomotor, en el sentido de la Directiva 2002/24, el vehículo que cumple los criterios que figuran en su artículo 1, apartado 2.

104. Al igual que la Directiva 2002/24, que, a mi juicio, adopta la finalidad industrial a efectos de la determinación del «destino» de un vehículo, de un componente o de una unidad técnica, la legislación belga parece ir en el mismo sentido, por cuanto prohíbe todos los equipos en la medida en que «tengan por objeto» [32] aumentar la potencia o la velocidad de los ciclomotores.

105. Sin embargo, ha de señalarse también que la Ley relativa a los requisitos técnicos regula una problemática más amplia que la comprendida por la Directiva 2002/24. En efecto, la aplicabilidad de dicha Directiva está limitada por la exigencia de que el vehículo esté «destinado a circular en carretera». Ahora bien, según las indicaciones tanto del órgano jurisdiccional remitente como del Gobierno belga, la Ley relativa a los requisitos

31 — El aspecto relativo a una eventual prohibición de la prestación de servicios o asesoramiento sobre la rectificación no me parece comprendido en la petición de decisión prejudicial.

32 — Y no «por efecto».

técnicos regula los requisitos que debe cumplir cualquier vehículo de transporte terrestre, concepto que es mucho más amplio que el concepto de transporte por carretera.

106. En segundo lugar, en lo que atañe a la lucha contra las manipulaciones de los ciclomotores, procede señalar que el Gobierno belga indica que las medidas previstas en el capítulo 7 del anexo a la Directiva 97/24 son dobles. Dicho capítulo 7, por una parte, contiene requisitos generales sobre la intercambiabilidad de piezas no idénticas entre vehículos homologados (apartados 2.1 a 2.4) y, por otra, establece requisitos particulares para los constructores de vehículos dirigidos a impedir la manipulación de la velocidad máxima de dichos vehículos al establecer toda una serie de requisitos de construcción (apartados 3.1 a 3.10).

107. Sin embargo, la Directiva 97/24 no establece medidas relativas a la instalación de piezas destinadas a aumentar la potencia del motor o la velocidad y que no proceden del constructor de origen, a diferencia del objetivo que al parecer persigue la Ley relativa a los requisitos técnicos. Además, según el Gobierno belga, la Directiva 97/24 se acumula parcialmente al artículo 1, apartado 5, de dicha Ley.

108. Aun cuando la adaptación del Derecho interno a la Directiva 97/24 se produjo después de la adopción de la Ley relativa a los requisitos técnicos, considero que el artículo 1, apartado 5, de dicha Ley parece cumplir el objetivo indicado por el capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24 sobre las medidas destinadas a limitar la manipulación de los ciclomotores comprendidos dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24.

109. De ello se sigue que, en la medida en que los ámbitos de aplicación respectivos de la Ley relativa a los requisitos técnicos y del capítulo 7 del anexo a la Directiva 97/24 coinciden entre sí y se refieren a los vehículos comprendidos en la Directiva 2002/24, como los ciclomotores, dichas Directivas no se oponen a la legislación controvertida.

110. De este modo, la prohibición de la comercialización de equipos «que tengan por objeto» aumentar la potencia o la velocidad de los ciclomotores que se encuentre dentro de los límites establecidos en el capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24, a saber, una prohibición limitada a las manipulaciones que modifiquen en particular las prestaciones del vehículo y sus emisiones sonoras y contaminantes, es compatible con esta última. Ha de añadirse que la Ley de que se trata no exige que las modificaciones se introduzcan en vehículos acogidos a la armonización técnica de la Unión. Por el contrario, prohíbe las manipulaciones destinadas a modificar la construcción de un vehículo según ha sido diseñado por el fabricante. Por consiguiente, dicha Ley es conforme al requisito establecido en el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2002/24, según el cual los requisitos de

utilización impuestos por los Estados miembros no pueden implicar modificación alguna de los vehículos.

111. Sin embargo, en la medida en que la prohibición establecida por la Ley relativa a los requisitos técnicos se sitúa, en gran medida, fuera del ámbito de aplicación de las Directivas 2002/24 y 97/24, es preciso proporcionar al órgano jurisdiccional nacional determinadas indicaciones en relación con los artículos 28 CE y 30 CE (actualmente artículos 34 TFUE y 36 TFUE), al abordar la problemática de los vehículos destinados a la competición.

112. En efecto, como alegó la Comisión, las Directivas controvertidas no llevan a cabo una armonización completa en el ámbito de los vehículos de dos o tres ruedas, ya que no se aplican a todos los vehículos de dos o tres ruedas y, en particular, a los vehículos destinados a la competición.

113. A este respecto, procede recordar que, en el marco del procedimiento con arreglo al artículo 234 CE, basado en una clara separación de las funciones entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, toda apreciación de los hechos del asunto es competencia del órgano jurisdiccional nacional. Sin embargo, para proporcionarle una respuesta útil, el Tribunal de Justicia puede, en aras de la cooperación con el órgano jurisdiccional nacional, facilitarle todas las indicaciones que considere necesarias. [33]

114. Como ya he señalado, siempre que respeten las disposiciones del Tratado, los Estados miembros disponen de un amplio margen de maniobra en lo que respecta a la regulación de los vehículos destinados a la competición, que están expresamente excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24.

115. Además, considero que el Derecho de la Unión deja a los Estados miembros un amplio margen de apreciación para determinar si autorizan o no y, en su caso, en qué condiciones, la organización de competiciones de ciclomotores o de motocicletas. Es sabido que incluso las competiciones de vehículos de motor perfectamente organizadas ponen gravemente en peligro la vida y la salud de los participantes, sobre todo en comparación con el resto de los deportes.

116. El Gobierno del Reino Unido señala, por su parte, que, puesto que los vehículos destinados a la competición o los vehículos todo terreno no están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24, ésta no obliga a los Estados miembros a adoptar ninguna legislación a este respecto.

33 — Véase, entre tantas otras, la sentencia de 15 de abril de 2010, Sandström (C-433/05, Rec. p. I-2885), apartado 35.

117. Según el Gobierno del Reino Unido, los Estados miembros pueden establecer requisitos técnicos en lo que respecta a los vehículos enumerados en el artículo 1, apartado 1, letras a) a h), de la Directiva 2002/24, siempre que dichos requisitos respeten el Derecho de la Unión, incluido, en particular, el artículo 28 CE.

118. En el presente asunto, de los autos se desprende, en primer lugar, que la prohibición controvertida reviste el carácter de una medida indistintamente aplicable a los productos nacionales y a los productos importados del resto de los Estados miembros.

119. Además, no puede cuestionarse que, al prohibir de manera general y absoluta, en la totalidad del territorio belga, la fabricación, la importación, la posesión, la oferta de venta, la venta y la distribución de equipos que tengan por objeto aumentar la potencia del motor o la velocidad de los ciclomotores, la normativa nacional controvertida puede obstaculizar la libre circulación de mercancías.

120. Sin embargo, tal prohibición podría estar justificada en virtud del artículo 30 CE o por una exigencia imperativa en el sentido de la jurisprudencia, siempre que la normativa controvertida sea adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y que no vaya más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo. [34]

121. A mi juicio, la rectificación de ciclomotores es un fenómeno que el Derecho derivado de la Unión considera incompatible con la seguridad vial, la protección de los usuarios y la protección del medio ambiente. De la normativa controvertida se desprende que los equipos que sirvan para rectificar los ciclomotores destinados a circular en carretera no pueden acogerse a la libre circulación en el marco del mercado interior. En consecuencia, los Estados miembros pueden restringir la comercialización, la venta, la puesta en circulación o la utilización de kits de rectificación de ciclomotores destinados a la competición si dichos kits son técnicamente intercambiables con los destinados a la circulación en carretera.

122. En el supuesto de que los kits de rectificación no cumplieran dicha condición de intercambiabilidad y si las normas nacionales controvertidas tuvieran por efecto impedir a los usuarios de componentes o unidades técnicas hacer un uso de ellos conforme a su destino o limitar en gran medida su uso, lo que correspondería verificar al órgano jurisdiccional remitente, tales normas tendrían por efecto obstaculizar el acceso de dichos productos al mercado nacional afectado y constituirían, en consecuencia, salvo que exista una justificación con arreglo al artículo 30 CE o por motivos imperiosos de interés general,

34 — Véase la sentencia de 10 de febrero de 2009, Comisión/Italia (C-110/05, Rec. p. I-519), apartado 59.

una medida de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas a la importación prohibida por el artículo 28 CE.

123. A este respecto, ha de recordarse que la libre circulación de mercancías en lo que respecta a los vehículos de motor o a sus componentes en la Unión Europea no se realizó mediante la aplicación directa de los artículos del Tratado, sino que fue consecuencia de un largo proceso de armonización de la normativa técnica, dada la necesidad de proteger la vida y la salud de los usuarios de tales productos, así como la seguridad vial y el medio ambiente. Por consiguiente, la construcción europea en la materia se basa en la premisa de la existencia de una justificación del obstáculo a los intercambios comunitarios sobre la base del artículo 30 CE.[35] En consecuencia, los factores que han justificado la adopción de la norma de Derecho derivado de la Unión en el sector de los vehículos de motor justifican, a mi juicio, una prohibición general, como la prevista por la Ley relativa a los requisitos técnicos, aunque se aplique a un kit de rectificación de ciclomotores supuestamente destinados a la competición.

VII. Conclusión

124. Propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a la cuestión planteada por el rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde:

«1) Un Estado miembro puede aplicar la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/

35 — Véanse los considerandos segundo y cuarto de la Directiva 92/61, actualmente derogada.

CEE del Consejo, o normas nacionales cuyo contenido sea análogo, dentro del respeto de las normas del Tratado CE, para regular vehículos y componentes excluidos del ámbito de aplicación de dicha Directiva, tanto en lo que respecta al procedimiento de homologación por tipo de vehículo, como en lo que respecta a los requisitos técnicos aplicables a los vehículos destinados a circular fuera de la carretera y a los destinados a la competición en carretera o todo terreno, siempre que respete la obligación de transparencia inherente tanto al procedimiento de homologación por tipo como al principio general de seguridad jurídica.

2) En la medida en que una ley nacional como la controvertida en el litigio principal supere el nivel de las medidas de lucha contra la manipulación de los ciclomotores previsto por la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 1997 relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, estará comprendida en el ámbito de aplicación de los artículos 28 CE y 30 CE. Constituye una restricción justificada en virtud de dichos artículos, aunque se aplique a equipos que tengan por objeto aumentar la potencia del motor o la velocidad de los ciclomotores destinados a la competición en carretera o todo terreno.»