CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL NIILO JÄÄSKINEN apresentadas em 16 de Setembro de 2010 [1]

1. Através da sua questão prejudicial [2], o rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (tribunal de primeira instância de Dendermonde, Bélgica) pede que seja interpretado o artigo 1.º, n.º 1, alínea d), da Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho [3].

2. Em particular, é solicitado ao Tribunal de Justiça que se pronuncie sobre as medidas nacionais contra a transformação de veículos de duas e três rodas. De facto, a legislação nacional em causa proíbe, designadamente, a comercialização e a utilização de equipamentos que têm por objecto aumentar a potência do motor e/ou a velocidade dos ciclomotores. O Tribunal de Justiça é assim convidado a examinar a questão de saber se, e, se for caso disso, em que medida, um equipamento destinado a aumentar a potência e/ou a velocidade de um ciclomotor para além das especificações técnicas visadas pelo regulamento da União pode beneficiar da livre circulação de mercadorias garantida pelo direito da União.

3. Realço, para efeitos das presentes conclusões, que a definição de «ciclomotor», na acepção da Directiva 2002/24, constitui um conceito autónomo e inequívoco do direito da União. Segundo o direito derivado, qualquer veículo apresentado como um ciclomotor mas que não se enquadra nesta definição constitui um «não ciclomotor».

I — Quadro jurídico

A — *Direito da União*

4. A Directiva 2002/24 revogou a Directiva 92/61/CEE do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas [4].

1 — Língua original: francês.

2 — Na medida em que o processo principal diz respeito à aplicação de uma lei nacional adoptada em 1985, as referências às disposições do Tratado CE seguem a numeração aplicável antes da entrada em vigor do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3 — JO L 124, p. 1.

4 — JO L 225, p. 72.

5. Nos termos do sexto considerando da Directiva 2002/24, o procedimento de homologação dos veículos a motor de duas e três rodas deve permitir a cada Estado-Membro comprovar que cada tipo de veículo foi submetido às verificações previstas nas directivas específicas e indicadas num certificado de homologação.

6. O artigo 1.º da Directiva 2002/24 tem a redacção seguinte:

«1. A presente directiva aplica-se a todos os veículos a motor de duas ou três rodas, duplas ou não, destinados a circular na estrada, bem como aos respectivos componentes ou unidades técnicas.

A presente directiva não se aplica aos seguintes veículos:

[…]

d) Veículos destinados a competições em estrada ou todo-o-terreno;

[...]

nem aos respectivos componentes ou unidades técnicas, salvo se se destinarem a ser montados em veículos abrangidos pela presente directiva.

[…]».

7. O artigo 4.º da referida directiva prevê o seguinte:

«1. Cada Estado-Membro concede a homologação a todos os tipos de veículos, sistemas, unidades técnicas ou componentes que satisfaçam as seguintes condições:

[…]

b) O sistema, unidade técnica ou componente satisfaz os requisitos técnicos da directiva específica pertinente e corresponde ao descrito pelo fabricante de acordo com os dados previstos na lista exaustiva do anexo I.

[…]».

8. Segundo o artigo 15.º da mesma directiva, incluído no capítulo III, intitulado «Condições relativas à livre circulação, disposições transitórias, derrogações e outros procedimentos alternativos»:

«1. Os Estados-Membros não proibirão a colocação no mercado, a venda, a entrada em serviço ou a utilização de veículos novos conformes com a presente directiva. Só os veículos conformes com a presente directiva podem ser apresentados para primeira matrícula.

2. Os Estados-Membros não proibirão a colocação no mercado, a venda ou a utilização

de unidades técnicas ou componentes novos conformes com a presente directiva. Só as unidades técnicas ou componentes conformes com a presente directiva podem ser colocados no mercado e vendidos pela primeira vez para utilização nos Estados-Membros.

3. Em derrogação do disposto nos n.os 1 e 2:

a) Os Estados-Membros podem isentar veículos, sistemas, unidades técnicas e componentes destinados:

i) quer à produção de pequenas séries até ao máximo de 200 unidades por ano por tipo de veículo, por sistema, por unidade técnica ou por componente,

ii) quer às forças armadas ou aos serviços de polícia, de defesa civil ou de bombeiros ou aos organismos de obras públicas, do cumprimento de qualquer dos requisitos das directivas específicas.

Os outros Estados-Membros serão informados dessas derrogações no prazo de um mês a contar da sua concessão, devendo decidir, no prazo de três meses, se aceitam a homologação para os veículos a matricular no seu território. Os certificados dessa homologação não podem ter como título "certificado de homologação CE";

[…]

4. A presente directiva não afecta o direito dos Estados-Membros de, na observância do Tratado, estabelecerem os requisitos que considerem necessários para garantir a protecção dos utilizadores durante a utilização dos veículos em causa, desde que tal não origine alterações nos veículos.»

9. A 2.ª parte do anexo II da Directiva 2002/24 remete, em relação a determinadas características técnicas dos sistemas, componentes e unidades técnicas abrangidos pelo seu âmbito de aplicação, para as directivas específicas que determinam as exigências técnicas necessárias para beneficiar do procedimento de homologação.

10. Nos termos do terceiro considerando da Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de Junho de 1997 relativa

a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas [5]:

«[…] o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas a esses elementos e características dos veículos a motor de duas ou três rodas é necessário para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos procedimentos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/61/CEE do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.»

11. O capítulo 7 do anexo da Directiva 97/24, intitulado «Medidas contra a transformação abusiva dos ciclomotores de duas rodas e dos motociclos» inclui as seguintes definições no n.º 1:

«1. Para efeitos do disposto no presente capítulo, entende-se por:

1.1. "Medidas contra a transformação abusiva dos ciclomotores de duas rodas e dos motociclos", o conjunto das prescrições e especificações técnicas que têm por objectivo impedir, tanto quanto possível, modificações não autorizadas que possam afectar a segurança, designadamente através do aumento do desempenho dos veículos, e o ambiente;

[…]

1.3.1. Veículos da categoria A, ou seja, ciclomotores;

[…]

1.4. "Transformação não autorizada", uma transformação não permitida pelas disposições do presente capítulo;»

12. O capítulo 7, n.º 2, do anexo da Directiva 97/24 inclui nomeadamente as prescrições gerais relativas à intermutabilidade de peças não idênticas entre veículos homologados. Decorre do n.º 2.1.1., alínea b), do referido capítulo 7, que a velocidade máxima de projecto ou a potência máxima efectiva do motor da categoria relevante não deverão, em caso algum, ser excedidas. Em especial, para os ciclomotores com capacidades reduzidas, tais como referidos na nota ao anexo I da Directiva 92/61/CEE, a velocidade máxima de projecto é de 25 km/h.

13. O capítulo 7, n.º 3, do anexo da Directiva 97/24 relativa às prescrições especiais para os veículos das categorias A e B, prevê o seguinte:

«As prescrições do presente ponto são obrigatórias apenas nos casos em que, individual ou conjuntamente, sejam necessárias para

5 — JO L 226, p. 1.

impedir qualquer transformação abusiva que tenha como resultado a velocidade máxima de projecto de um veículo da categoria A aumentar mais de 5 km/h [...]. Em caso algum deverá a velocidade máxima de projecto ou a potência máxima efectiva do motor da categoria relevante ser excedida.»

B — *Direito nacional*

14. O artigo 1.º, n.º 5, da Lei de 21 de Junho de 1985 relativa aos requisitos técnicos a que devem obedecer todos os veículos de transporte terrestre e respectivos componentes, bem como os seus acessórios de segurança (a seguir «lei relativa aos requisitos técnicos») [6], dispõe o seguinte:

«É proibido fabricar, importar, deter para revenda, colocar à venda ou vender equipamentos destinados a aumentar a potência e/ /ou velocidade de ciclomotores, bem como oferecer ajuda e/ou aconselhamento na montagem desses equipamentos.»

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

II — Factos na origem do litígio e questão prejudicial

15. V. W. Lahousse, gerente da sociedade Lavichy BVBA (a seguir conjuntamente designados «arguidos»), cujo objecto social é «a exploração de uma loja e oficina de bicicletas, o que inclui a importação e exportação, compra e venda, aluguer, manutenção e reparação de todos os tipos de bicicleta, ciclomotores e respectivas peças sobressalentes e acessórios, tanto novos como em segunda mão.» Decorre do despacho de reenvio que os arguidos detinham e vendiam equipamentos para aumentar a potência e/ou velocidade e, além disso, prestavam aconselhamento a esse respeito.

16. Na sequência de um inquérito, de uma busca e da apreensão de peças como prova, os arguidos foram reconhecidos culpados pelo politierechtbank te Sint-Niklaas (tribunal de polícia de Sint-Niklaas) de terem violado o artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos pelo facto de terem fabricado, importado, detido tendo em vista a venda, proposto a venda, vendido ou distribuído gratuitamente material para aumentar a potência e/ou a velocidade do motor de ciclomotores, bem como prestado serviços para esse efeito.

17. Os arguidos recorreram dessa sentença para o órgão jurisdicional de reenvio.

18. Este último, considerando existir uma potencial contradição entre o artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos, e a Directiva 2002/24/CE, decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«A Directiva 2002/24/CE, mais precisamente o seu artigo 1.º, n.º 1, alínea d) (que dispõe que a directiva não se aplica aos veículos destinados a competições em estrada ou todo o terreno) deve ser interpretada no sentido de que permite aos Estados Membros alargar o seu âmbito de aplicação e, portanto, determinar a sua aplicação a todos os meios de transporte terrestre [isto é, à utilização de veículos a motor de duas ou três rodas também fora da via pública e de/ou em terrenos privados], sem terem de abrir uma excepção para veículos destinados a competições em estrada (corridas) ou para veículos todo o terreno?»

III — Tramitação processual no Tribunal de Justiça

19. O pedido de decisão prejudicial foi registado na secretaria do Tribunal de Justiça em 22 de Abril de 2009.

20. Foram apresentadas observações escritas por V. W. Lahousse, pelos Governos belga e do Reino Unido, bem como pela Comissão Europeia.

21. Por carta de 17 de Maio de 2010, o secretário do Tribunal de Justiça convidou o Governo belga e a Comissão a responderem a uma questão sobre o capítulo 7 do anexo da Directiva 97/2004. Estes apresentaram as suas respostas em 1 de Junho de 2010.

IV — Apreciação geral

A — *Observações preliminares sobre a questão prejudicial*

22. Através da questão submetida, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se um Estado-Membro pode alargar o âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, tornando-a aplicável a veículos que são expressamente excluídos da sua aplicação. Com efeito, o alargamento do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 a veículos destinados a competições em estrada ou todo-o-terreno, levaria a considerá-los abrangidos pelo procedimento de homologação harmonizada.

23. Todavia, o órgão jurisdicional nacional não especifica se o equipamento ou os veículos em causa no processo principal se destinam a competição ou a uma clientela que deseja aumentar a potência e/ou velocidade de ciclomotores para circularem na estrada.

Contudo, parece-me tratar-se de uma questão de facto, pontual, que não é susceptível de afectar a admissibilidade do reenvio prejudicial.

24. Além disso, o órgão jurisdicional nacional refere que consulta o Tribunal de Justiça para obter esclarecimentos quanto ao conceito de «transporte terrestre». Ora, este conceito é específico da lei belga relativa aos requisitos técnicos, que não compete ao Tribunal de Justiça interpretar. Com efeito, recordo que a Directiva 2002/24 apenas é aplicável aos veículos a circular «na estrada», bem como aos seus componentes e unidades técnicas.

25. Por conseguinte, importa verificar a lei que está em causa no processo principal é abrangida pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 e se, não for esse o caso, quais são as regras de direito da União que o Estado-Membro deve respeitar.

26. Além disso, em relação ao argumento do Governo belga, segundo o qual o artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos, teria sido adoptado para assegurar uma maior protecção dos utilizadores, respondendo dessa forma aos perigos ligados ao aumento da velocidade e/ou da potência do motor dos veículos em causa, deve referir-se igualmente o capítulo 7 do anexo da Directiva 2002/24, que regula, nomeadamente, a problemática das medidas adoptadas para lutar contra a transformação dos ciclomotores.

27. No que diz respeito ao aspecto temporal do processo submetido ao Tribunal de Justiça, decorre do despacho de reenvio que os factos alegados respeitam ao período entre 1 de Janeiro de 2002 e 7 de Dezembro de 2005, inclusive.

28. Na medida em que esse período é anterior à adopção da Directiva 2020/24, é pacífico que a Directiva 92/61 era aplicável ao processo principal. Não tendo, no essencial, os conceitos pertinentes sido alterados nessas duas directivas, considero que a interpretação fornecida a propósito da Directiva 2002/24 se aplica *mutatis mutandis* à interpretação da Directiva 92/61.

B — *Quanto às disposições que regulam o sector dos veículos de duas ou três rodas*

1. Objectivos e grau de harmonização da Directiva 2002/24

29. No âmbito da adopção das medidas destinadas a assegurar o funcionamento do

mercado interno, um conjunto de directivas regula os requisitos que devem ser preenchidos pelos elementos e características dos veículos a motor de duas ou três rodas. Foram adoptadas a este respeito uma directiva-quadro [7] e diversas directivas técnicas [8].

30. Como decorre do oitavo considerando da Directiva 92/61, estando reunidas as prescrições técnicas harmonizadas aplicáveis aos diferentes elementos e características dos veículos em directivas específicas, o controlo do cumprimento dessas prescrições, bem como o reconhecimento por cada Estado-Membro do controlo efectuado pelos outros Estados-Membros, exigem a aplicação de um procedimento de homologação comunitária para cada tipo desses veículos;

31. A Directiva 2002/24 visa harmonizar o procedimento de homologação em função do tipo de veículo a motor de duas e três rodas abrangido pelo seu âmbito de aplicação. A directiva aplica-se igualmente aos componentes e unidades técnicas produzidos em conformidade com os requisitos técnicos estabelecidos nas directivas específicas. O anexo I da Directiva 2002/24 contém uma lista exaustiva de requisitos aplicáveis à homologação de um veículo. O ponto 19 do anexo I faz referência à Directiva 97/24/CE, que visa as medidas contra a transformação de ciclomotores e motociclos.

32. O procedimento de homologação para cada tipo de veículo abrangido pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 tem por objectivo assegurar o bom funcionamento do mercado único através da introdução de prescrições uniformes que devem ser cumpridas para obter a homologação de um tipo de veículo bem como a homologação dos seus elementos e características [9].

33. O referido procedimento permite a cada Estado-Membro comprovar que cada tipo de veículo foi submetido às verificações previstas nas directivas específicas e indicadas num certificado de homologação. Esse procedimento permite igualmente aos construtores estabelecer uma declaração de conformidade para todos os veículos conformes com o tipo homologado. Um veículo acompanhado dessa declaração poderá ser colocado no mercado, vendido e matriculado a fim de ser utilizado em todo o território da União.

34. Na sequência do procedimento de homologação por tipo harmonizado na União Europeia, um cidadão pode comprar um veículo novo em qualquer Estado-Membro e, se for

7 — Directiva 92/61, revogada pela Directiva 2002/24.

8 — Entre os anos de 1992 e 2009 foram adoptadas 37 directivas que regulam os veículos de duas ou três rodas e quadriciclos. V. sítio Web da Direcção geral Empresa e Indústria da Comissão: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm.

9 — Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 92/61/CEE do Conselho relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas, COM(1999) 276 final (JO C 307E, p. 1).

caso disso, matriculá-lo sem homologação individual em qualquer outro Estado-Membro. Apenas os veículos, componentes e unidades técnicas conformes às prescrições do direito da União podem ser colocados e vendidos no mercado pela primeira vez a fim de serem utilizados em todo o território da União.

35. A homologação por tipo tem por consequência que um Estado-Membro não pode proibir a colocação no mercado, a colocação em circulação ou a utilização de veículos e componentes conformes à Directiva 2002/24. Por conseguinte, o procedimento de homologação por tipo não se aplica aos veículos isolados na acepção da directiva [10].

36. A Directiva 92/61, actualmente revogada, incluía uma indicação relativa à natureza da harmonização prevista no domínio em questão. Nos termos do último considerando da Directiva 92/61, as exigências da segurança rodoviária, da protecção do ambiente e da protecção dos consumidores exigem prescrições de construção e de fabrico baseadas num nível elevado. Destinando-se essas prescrições a assegurar a unidade do mercado, era necessário tomar como base uma harmonização total.

37. Na medida em que não foi inserida na Directiva 2002/24 uma indicação semelhante, há que apreciar o grau de harmonização previsto por ela previsto.

38. A este respeito, realço que a proposta de alteração da Directiva 92/61 referia expressamente que o procedimento de homologação comunitário para veículos a motor de duas ou três rodas foi concebido com base num sistema de harmonização total [11]. Ora, decorre do parecer do Comité Económico e Social que a referida proposta foi adoptada no sentido da actualização e clarificação da Directiva 92/61 [12].

39. Além disso, sublinho que a proposta foi motivada, entre outras razões, pela necessidade de clarificar as prescrições relativas, em especial, à duração da validade das homologações nacionais, bem como de incluir as novas prescrições, no que diz respeito, nomeadamente, à numeração dos certificados de homologação, às derrogações para veículos de fim de série e para as novas tecnologias,

10 — A Directiva 2002/24 não define o conceito de «veículo isolado». No entanto, à luz do objectivo prosseguido por essa directiva e do seu teor, deve interpretar-se o conceito de «veículo isolado» como sendo oposto ao dos veículos que são abrangidos pelo âmbito do procedimento de homologação por tipo, isto é, os veículos individuais, e que visa os veículos individuais cujas características não permitem a sua inclusão no sistema de homologação previsto pela directiva.

11 — COM(1999) 276 final.

12 — Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho, incluindo modificações da Directiva 92/61/CEE do Conselho relativa à recepção dos veículos a motor com duas ou três rodas» (JO L 336, de 20 de Dezembro de 1999, p. 1).

à semelhança do que já acontece com outros veículos a motor [13].

40. Por conseguinte, deve considerar-se que a Directiva 2002/24 visa sempre uma harmonização exaustiva em relação aos veículos abrangidos pelo seu âmbito de aplicação. Ao invés, é evidente que a directiva não procede à harmonização exaustiva do regime jurídico aplicável a todos os veículos de duas ou três rodas, atendendo nomeadamente à exclusão de determinados tipos de veículos do seu âmbito de aplicação [14].

41. Assim, quando um veículo, um componente ou uma unidade técnica estão abrangidos pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, convém examiná-los exclusivamente na óptica desta última. Com efeito, quando uma questão for objecto de harmonização a nível da União, as medidas nacionais nessa matéria devem ser apreciadas à luz das disposições dessa medida de harmonização e não das do Tratado [15].

42. Ao invés, no que diz respeito aos veículos que estão expressamente excluídos do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, como os veículos destinados a competições ou os veículos que não são destinados a circular na estrada, considero que os Estados-Membros dispõem de uma larga margem de manobra para adoptar uma regulamentação sobre a matéria.

2. Âmbito de aplicação da Directiva 2002/24

43. Nos termos do artigo 1.º da Directiva 2002/24, esta aplica-se a todos os veículos a motor de duas ou três rodas, duplas ou não, destinados a circular na estrada, bem como aos respectivos componentes ou unidades técnicas.

44. Estão excluídos do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 os veículos referidos no artigo 1.º, n.º 1, alíneas a) a h), entre os quais figuram os veículos destinados a competições

13 — V. quarto considerando da Directiva 2002/24.

14 — V. artigo 15.º, n.º 4, da Directiva 2002/24, de onde resulta que as condições de utilização dos veículos em questão não estão harmonizadas.

15 — V. acórdãos de 30 de Novembro de 1983, van Bennekom (227/82, Recueil, p. 3883, n.º 35); de 23 de Novembro de 1989, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Colect., p. 3891, n.º 28); de 12 de Outubro de 1993, Vanacker e Lesage (C-37/92, Colect., p. I-4947, n.º 9); de 13 de Dezembro de 2001, DaimlerChrysler (C-324/99, Colect., p. I-9897, n.º 32); de 9 de Junho de 2005, HLH Warenvertrieb e Orthica (C-211/03, C-299/03 e C-316/03 a C-318/03, Colect., p. I-5141, n.ºs 58 a 59); e de 24 de Janeiro de 2008, Roby Profumi (C-257/06, Colect., p. I-189, n.º 14).

em estrada ou todo-o-terreno. Da mesma forma, a definição geral do artigo 1.º da Directiva 2002/24 exclui *a contrario* do âmbito de aplicação da referida directiva os veículos que não são destinados a circular na estrada.

45. Relativamente aos componentes ou unidades técnicas de veículos considerados como não estando abrangidos pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, há que distinguir duas situações.

46. Por um lado, a Directiva 2002/24 não se aplica às peças dos veículos que não são cobertos pelo seu âmbito de aplicação. Por outro, quando um componente de um veículo excluído do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 é destinado a ser montado nos veículos cobertos por essa directiva, esse componente ou unidade técnica é abrangido pela Directiva 2002/24.

47. Coloca-se então a questão de saber como interpretar o conceito de «destinado», ou seja, a questão de saber se a aplicabilidade da Directiva 2002/24 pode depender do uso que pode ser feito da peça em causa.

48. Considero, a esse respeito, que o conceito de «destinado» associado a um veículo ou a um componente de um veículo deve entender-se no sentido da finalidade industrial desse bem. Entendo este conceito como a utilização prevista pelo construtor como ponto de referência na concepção técnica de um veículo, referência que determina, por exemplo, as normas técnicas com as quais o veículo deve estar conforme. A destinação é assim definida pelo construtor ou pelo fabricante durante o processo de construção ou de fabrico [16].

49. Uma interpretação oposta conduziria a uma situação paradoxal, em que a regulamentação deveria tomar em consideração qualquer utilização possível e hipotética que um utilizador pudesse fazer de uma peça de um veículo, mesmo peças técnicas que não são, segundo o construtor, destinadas aos veículos, mas que possuem qualidades que permitem a intermutabilidade [17].

50. Por conseguinte, a aplicabilidade da Directiva 2002/24 não pode depender de um elemento subjectivo, isto é, por um lado, da utilização, ou mesmo das múltiplas utilizações de que poderia ser objecto um componente e, por outro lado, de uma eventual aptidão técnica de uma peça para ser montada num veículo que não aquele para o qual o componente é formalmente destinado.

16 — Por força do sistema de harmonização técnica, os fabricantes podem obter a aprovação comunitária de um tipo de veículo num Estado-Membro se este preencher os requisitos técnicos harmonizados. Podem então vendê-lo em toda a União Europeia sem dever realizar ensaios ou sem o submeter a inspecções adicionais. A matrícula é concedida mediante a apresentação de um certificado de europeu de conformidade. V.: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm.

17 — A título de exemplo, as peças dos motores a dois tempos utilizáveis em máquinas ligeiras, como máquina de jardinagem ou barcos.

51. Por último, a exclusão de veículos isolados do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 parece-me ter uma importância particular para efeitos do presente processo.

52. Realço, a este respeito, que o conceito de «não-ciclomotor» cobre, no quadro das presentes conclusões, por um lado, um ciclomotor, anteriormente conforme com a Directiva 2002/24, que tenha sido objecto de uma transformação tal como o aumento da potência e/ou velocidade, e que tem como resultado já não ser conforme com os requisitos previstos pela referida directiva e, por outro, um veículo de duas ou três rodas apresentado como um ciclomotor mas que não corresponde, desde o início, à definição de ciclomotor prevista pela Directiva 2002/24.

53. Atenta a redacção do artigo 1.º, n.º 1, *in fine*, da referida directiva, pode considerar-se que um ciclomotor objecto de um aumento de potência e/ou de velocidade não está coberto pelas disposições da Directiva 2002/24 sobre a homologação por tipo e sobre a livre circulação, por um lado, porque constitui um «não-ciclomotor» e, por outro, porque se trata de um veículo isolado.

54. No entanto, como decorre da redacção do artigo 1.º, n.º 1, *in fine*, da Directiva 2002/24, os Estados-Membros que homologam veículos isolados aceitam qualquer homologação de componentes ou de unidades técnicas nos termos da presente directiva, e não nos termos das disposições nacionais na matéria.

C — Regulamentação das medidas contra a transformação dos veículos

1. Observações preliminares

55. A entrada em vigor da Directiva 97/24 permitiu a aplicação do procedimento de homologação completa. Portanto, constitui uma das directivas especiais para efeitos do procedimento de homologação instituído pela Directiva 2002/24 [18].

56. A esse respeito, convém realçar que os respectivos âmbitos de aplicação das Directivas 2002/24 e 97/24 se sobrepõem sem serem idênticos.

57. De facto, o artigo 1.º da Directiva 97/24 dispõe que a directiva se aplica aos componentes, enumerados nesse artigo, de qualquer modelo de veículo definido no artigo 1.º da Directiva 92/61. Ora, este último artigo foi

18 — A Directiva 97/24 foi adoptada para permitir a aplicação da Directiva 92/61. V. terceiro considerando da Directiva 2002/24.

reproduzido em termos quase idênticos na Directiva 2002/24, que se limitou a acrescentar uma única nova categoria de exclusão relativa à homologação de veículos isolados [19].

2. Medidas de luta contra a transformação no direito derivado

58. A problemática das medidas destinadas a lutar contra a transformação dos veículos faz parte integrante da regulamentação relativa aos ciclomotores e aos motociclos.

59. Decorre da exposição de motivos da Directiva 97/24 que as medidas propostas para limitar ao mínimo as possibilidades de transformação dos ciclomotores e dos motociclos pelos utilizadores para aumentar o seu desempenho respondem às exigências cada vez mais sentidas em todos os Estados-Membros, atendendo à difusão crescente desse fenómeno que põe em causa a segurança rodoviária. No que diz respeito aos ciclomotores, é necessário por fim à viciação dos motores desses veículos por jovens utilizadores para aumentar o desempenho a um tal nível que — em determinados casos — este se torna desproporcionado em relação aos sistemas de travagem desses veículos e ao seu equipamento de pneumáticos e dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa.

60. Decorre, além disso, do décimo primeiro considerando da Directiva 97/24, que as restrições à transformação de determinados veículos a motor de duas ou três rodas se baseiam em requisitos em matéria de segurança ou de ambiente, precisando-se que, para não impedir a manutenção dos veículos pelos seus proprietários, tais restrições devem ser estritamente limitadas às transformações que alterem significativamente o desempenho do veículo e as suas emissões sonoras e poluentes.

61. Nos termos do artigo 1.º, n.º 2, alínea a, da Directiva 2002/24, os ciclomotores são veículos de duas ou três rodas com uma velocidade máxima de projecto não superior a 45 km/h. São caracterizados pela cilindrada e pela potência, que divergem em função do número de rodas.

62. A transformação de um ciclomotor consiste em aumentar o seu desempenho e, nomeadamente, a potência do seu motor. Ora, as capacidades técnicas de travagem e o comportamento do ciclomotor em estrada não são adaptadas a essa eventualidade, o que pode aumentar os riscos de acidente.

63. Os relatórios consagrados à problemática das medidas de luta contra a transformação

19 — V. COM(1999) 276 final.

dos veículos de duas ou de três rodas demonstra que se trata de uma questão determinada por factores sociais e psicológicos, ligada à segurança rodoviária e à protecção do ambiente [20].

64. No capítulo 7 do anexo 7, a Directiva 97/24 regulamenta as medidas contra a transformação abusiva dos ciclomotores de duas rodas e dos motociclos As prescrições gerais do referido capítulo dizem respeito principalmente ao problema da intermutabilidade de peças que não são idênticas entre os veículos homologados [21].

65. Importa sublinhar que o capítulo 7 do anexo da Directiva 97/24 estabelece que em nenhum caso pode ser ultrapassada a velocidade máxima de fabrico ou a potência máxima da categoria considerada. Isto confirma que o objectivo industrial anteriormente proposto relativamente à Directiva 2002/24, pode igualmente aplicar-se neste quadro.

66. Além disso, decorre do mesmo capítulo 7 que as prescrições especiais previstas na Directiva 97/24 são obrigatórias nos casos em que, de forma individual ou combinada são consideradas necessárias para evitar as transformações que tenham por resultado o aumento da velocidade ou a potência dos veículos.

67. Por força do anexo I da Directiva 2002/24, que estabelece a lista exaustiva das prescrições aplicáveis para efeitos de homologação de veículos, as informações relativas às medidas contra a transformação figuram entre os dados cuja conformidade com as disposições constantes da legislação comunitária deve ser verificada. Por força do anexo II da Directiva 2002/24, para os sistemas, componentes e unidades técnicas já homologadas do veículo a homologar, há que fornecer um determinado número de informações entre as quais as relativas às medidas contra a transformação dos veículos em causa.

68. A nível nacional, a regulamentação destinada a combater a transformação de ciclomotores figura entre as medias destinadas a assegurar a segurança rodoviária e existe em vários Estados-Membros da União [22]. De facto, a prática de aumento da potência e/ou da velocidade é controlada ou combatida por causa dos numerosos riscos e prejuízos que

20 — «Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles», encomendado pela Comissão, concurso n.º FIF 20020691, relatório final de 18 de Dezembro de 2003, p.31.

21 — V. ponto 2.1.1. do capítulo 7 da Directiva 97/24.

22 — Quanto à República Francesa, por exemplo, v. artigo L. 321-1 do Código da Estrada. O direito francês prevê uma formação de segurança rodoviária para preparar os jovens condutores de ciclomotores para as regras essenciais de segurança em matéria de circulação rodoviária, v. Colin, F., «Le brevet de sécurité routière», Droit Administratif 2006, n.º 8. Na Finlândia, a circulação rodoviária de um ciclomotor modificado constitui uma infracção (v. Ajoneuvolaki, artigo 96.º, parágrafo I.5). Além disso, o proprietário deve pagar um imposto acrescido sobre os veículos bem como prémios de seguro mais elevados, como se tratasse de um motociclo ligeiro colocado em circulação sem registo.

ocasiona tanto ao condutor que coloca a sua vida em perigo ao circular a velocidades para as quais o veículo não foi concebido, como às outras pessoas.

D — *Quanto às consequências jurídicas da transformação de um veículo*

69. Relativamente aos efeitos de uma transformação, esta pode ter por efeito transformar um ciclomotor num «não-ciclomotor», ou seja, um veículo que não responde à definição de ciclomotor que consta na Directiva 2002/24. A transformação pode resultar na alteração de um ciclomotor destinado a circular normalmente na estrada, num veículo de competição em estrada ou em todo-o-terreno.

70. No regime previsto pela Directiva 2002/24, o construtor ou o fabricante deve, em conformidade com o artigo 3.º desta Directiva 2002/24, apresentar um pedido de homologação à autoridade competente em matéria de homologação de um Estado-Membro para poder beneficiar da livre circulação no quadro do mercado interno. O referido artigo prevê que os pedidos para cada tipo de veículo, sistema, unidade técnica ou componente podem ser apresentados num só Estado-Membro. De acordo com o artigo 9.º, n.º 1, da Directiva 2002/24, compete ao fabricante assegurar que cada veículo, sistema, unidade técnica ou componente seja fabricado em conformidade com o tipo homologado [23].

71. Portanto, um veículo não pode ser abrangido pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 apenas pelo facto de preencher efectivamente os requisitos previstos no artigo 1.º da referida directiva [24]. De facto, esta directiva visa estabelecer um sistema de homologação por tipo de veículo e de reconhecimento mútuo relativamente à conformidade dos veículos e dos seus componentes construídos segundo as especificações da Directiva 2002/24 e das directivas específicas. A livre circulação estabelecida através da harmonização total só é aplicável aos veículos cuja «finalidade industrial», tal como é definida e garantida pelo fabricante ou pelo construtor, consiste em responder às exigências do direito da União.

72. Por conseguinte, quando um ciclomotor que foi objecto de um aumento de potência e/ou velocidade não é abrangido por nenhuma das definições dadas pela Directiva 2002/24, constitui um «não-ciclomotor»,

23 — De acordo com o artigo 8.º, da Directiva 2002/24, os veículos produzidos em conformidade com o tipo homologado devem conter uma marca de homologação nos termos da secção 1, da secção 3 e da secção 4 do número de homologação, que consta da parte A do anexo V, e todas as unidades técnicas e os componentes produzidos em conformidade com o tipo homologado devem conter, se a directiva específica que lhes diz respeito assim o previr, uma marca de homologação conforme com os requisitos da parte B do anexo V

24 — Assim, a título de exemplo, um veículo que preencha plenamente todos os requisitos técnicos impostos pelo direito da União só pode beneficiar do regime da Directiva 2002/24 se tiver sido submetido à homologação por tipo prevista.

não beneficiando consequentemente do regime criado pela Directiva 2002/24, mesmo que seja abrangido pelo seu âmbito material de aplicação. O mesmo sucede em relação aos seus componentes e unidades técnicas, com excepção daqueles que se destinam a ser montados nos veículos regidos pela Directiva 2002/24.

73. No que diz respeito à categoria dos veículos destinados a competições, ainda que se reconheça que estes estão excluídos do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, devo ainda assim realçar que o conceito de «destinado» considerado na perspectiva da finalidade industrial proposta, pressupõe que o veículo tenha sido concebido pelo construtor ou fabricante como apto para participar em competições.

74. Ora, a transformação de um ciclomotor com a ajuda de um *kit* de aumento de potência e/ou de velocidade conduz a uma transformação isolada, mesmo quando o veículo objecto de um aumento de potência e/ou de velocidade possa realmente participar nas competições. Por conseguinte, por um lado, esse veículo não pode ser considerado como estando «destinado às competições», porquanto a sua finalidade foi definida diferentemente pelo seu construtor. De facto, antes da transformação não se destinava às competições. Por outro lado, na sequência da transformação, o veículo constituirá um veículo isolado que não é susceptível de enquadrar a homologação por tipo.

75. Na hipótese em que, do ponto de vista industrial, o *kit* de aumento da potência e/ou da velocidade dos ciclomotores não é destinado a uma dupla utilização [25], daí concluo que um *kit* de aumento da potência e/ou da velocidade é destinado a aumentar a potência dos ciclomotores destinados às competições, ou a transformar os ciclomotores em «não-ciclomotores». Em ambos os casos, trata-se assim de um equipamento não abrangido pelo sistema de homologação por tipo e de reconhecimento mútuo previsto pela Directiva 2002/24, porquanto esses *kits* de aumento da potência e/ou da velocidade não são destinados a ser montados em veículos regulados pela Directiva 2002/24.

76. Por último, não sendo a Directiva 2002/24 aplicável, em princípio, aos veículos isolados, daí decorre que um *kit* de aumento da potência e/ou da velocidade que serve para transformar um ciclomotor não é abrangido pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 e não beneficia do sistema de reconhecimento mútuo por ela estabelecido.

25 — Se o mesmo kit de aumento da potência e/ou da velocidade for destinado aos ciclomotores e, por exemplo, aos veículos ligeiros, cai evidentemente no âmbito de aplicação do capítulo 7 da Directiva 2002/24. No entanto, parece que as disposições do capítulo 7 do anexo da Directiva 97/24 visam evitar essa situação.

V — Quanto ao alargamento do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24

77. Através da sua questão, o órgão jurisdicional nacional pretende, no essencial, saber se é permitido a um Estado-Membro alargar o âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, em especial aos veículos referidos no pelo artigo 1.º, n.º 1, alínea d), da referida directiva, isto é, os veículos destinados a competições, em estrada ou todo-o-terreno. Ao fazê-lo, o âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, relativa à circulação na estrada, seria alargado, no que respeita a esses veículos, a qualquer circulação terrestre.

78. Confesso que o alcance da questão não me parece claro. Poderia dizer respeito à aplicação da definição do conceito «ciclomotor» na acepção da Directiva 2002/24 e dos requisitos técnicos que daí resultam para os veículos destinados às competições. A questão poderia ser igualmente interpretada no sentido de que o órgão jurisdicional de reenvio se interroga sobre a questão de saber se um Estado-Membro pode unilateralmente alargar o regime de homologação por tipo e de reconhecimento mútuo criado pela Directiva 2002/24 aos veículos não abrangidos pelo seu âmbito de aplicação.

79. Segundo a Comissão, a Directiva 2002/24, mais especificamente o seu artigo 1.º, n.º 1, alínea d), deve ser interpretada no sentido de que permite a um Estado-Membro alargar o seu âmbito de aplicação aos veículos destinados às competições, em estrada ou todo-o-terreno.

80. O Governo do Reino Unido é da opinião que os Estados-Membros podem estabelecer requisitos técnicos relativamente aos veículos elencados no artigo 1.º, n.º 1, alíneas a) a h) na medida em que esses requisitos cumpram o direito comunitário, incluindo o artigo 28.º CE e outras disposições que protegem a livre circulação de mercadorias tais como o Regulamento (CE) n.º 764/2008 [26] e a Directiva 98/34/CE [27].

81. De facto, as limitações dos efeitos jurídicos de uma directiva podem tomar a forma de uma excepção ou de uma derrogação. Consiste, assim, em não aplicar uma norma prevista por uma directiva a um caso, mesmo que este seja abrangido pelo âmbito de aplicação da referida norma.

82. No caso vertente, ao contrário do que é defendido pelo Reino Unido, considero que o artigo 1.º, n.º 1, alínea d), da Directiva 2002/24 não constitui uma excepção às exigências da directiva.

26 — Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Julho de 2008, que estabelece procedimentos para a aplicação de certas regras técnicas nacionais a produtos legalmente comercializados noutro Estado-Membro, e que revoga a Decisão n.º 3052/95/CE (JO L 218, p. 21).

27 — Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas (JO L 204, p. 37).

83. De facto, este artigo prevê que os Estados-Membros devem dispensar os veículos destinados a competições em estrada ou em todo-o-terreno dos requisitos estipulados na directiva. A exclusão do âmbito de aplicação da directiva deixa aos Estados-Membros a competência para legislar na área em questão, desde que, obviamente, cumpram as regras do Tratado.

84. A Directiva 2002/24 visa instituir um procedimento de homologação por tipo de veículo aplicável aos veículos a motor de duas ou três rodas e aos componente e unidades técnicas construídos em conformidade com os requisitos técnicos enunciados nas directivas específicas. Esse procedimento tem como consequência jurídica a livre circulação desses produtos, baseada na obrigação de reconhecimento mútuo da conformidade dos requisitos técnicos que estão totalmente harmonizados. Como decorre do artigo 15.º, n.º 1, da Directiva 2002/24, só os veículos, unidades técnicas ou componentes conformes com a referida directiva podem beneficiar do regime instituído por esta.

85. Noto, no entanto, que no caso em apreço, a problemática da transformação dos ciclomotores constitui o cerne do processo pendente no órgão jurisdicional de reenvio.

86. Como já expliquei anteriormente a propósito do combate contra as transformações de ciclomotores, há que interpretar as disposições da Directiva 2002/24 em conjugação com o capítulo 7 do anexo da Directiva 97/24.

87. Por conseguinte, se os veículos e os componentes forem abrangidos pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, as disposições relativas às medidas de combate às transformações previstas na Directiva 97/24 são aplicáveis. Ora, tal não acontece, em princípio, com os veículos destinados a competições.

88. A esse respeito, importa sublinhar que uma extensão do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 implica o alargamento da aplicação do procedimento de homologação por tipo. A questão da extensão das medidas destinadas a combater a transformação dos veículos, que parece estar no centro das preocupações do órgão jurisdicional de reenvio, constitui uma problemática distinta.

89. Contudo, dado que está em causa tornar aplicável o procedimento de homologação por tipo aos veículos destinados às competições, em estrada ou todo-o-terreno, considero que o Estado-Membro pode actuar nesse sentido, desde que respeite o objectivo da Directiva 2002/24.

90. Como decorre do artigo 2.º, n.º 7, da Directiva 2002/24, o procedimento de homologação consiste num procedimento pelo qual um Estado-Membro certifica que um tipo de veículo, um sistema, uma unidade técnica ou um componente satisfaz os requisitos

técnicos estabelecidos na referida directiva ou nas directivas específicas e os controlos da correcção dos dados do fabricante previstos na lista exaustiva do anexo I da referida directiva [28].

91. Além disso, decorre do artigo 6.º da mesma directiva que a autoridade competente de cada Estado-Membro envia às autoridades competentes dos outros Estados-Membros uma cópia do certificado de homologação por tipo acompanhada dos seus anexos para cada tipo de veículo que homologa ou cuja homologação recusa. Além disso, nos termos do artigo 4.º, n.º 6, da referida directiva, se um Estado-Membro recusar, por motivos relacionados com um risco sério para a segurança rodoviária, a homologação de um veículo, sistema, unidade técnica ou componente, deve informar os outros Estados-Membros e a Comissão.

92. Atento o risco de confusão e de insegurança jurídica resultante da aplicação desse procedimento aos veículos não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, considero que o Estado-Membro em causa deve indicar de forma inequívoca, no que concerne ao certificado, que não se trata da homologação por tipo prevista na referida directiva e que o certificado não produz os efeitos jurídicos previstos pela Directiva 2002/24. A esse respeito, desejo recordar que as disposições do artigo 15.º, n.º 3, da referida directiva impõem aos Estados-Membros que evitem qualquer confusão susceptível de resultar das isenções individuais previstas por esse artigo. O mesmo princípio deve aplicar-se ao alargamento do âmbito de aplicação da homologação por tipo.

93. De facto, quando as medidas adoptadas por um Estado-Membro estão abrangidas pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, o Estado-Membro encontra-se num sistema de interdependência que assenta, por um lado, na confiança e na colaboração entre as autoridades competentes e, por outro, nas especificações técnicas estabelecidas pelas directivas específicas [29].

28 — Em virtude do artigo 4.º da Directiva 2002/24, cada Estado-Membro concede a homologação a todos os tipos de veículos, sistemas, unidades técnicas ou componentes que satisfaçam as seguintes condições. Por um lado, o tipo de veículo deve satisfazer os requisitos técnicos das directivas específicas e corresponder aos dados fornecidos pelo fabricante, de acordo com a lista exaustiva constante do anexo I da referida directiva. Por outro lado, o sistema (travões, dispositivos de combate à poluição provocada pelo escape, etc...), a unidade técnica (um dispositivo tal como um silenciador de escape) ou um componente (um dispositivo tal como uma lâmpada) devem satisfazer os requisitos técnicos da directiva específica pertinente e corresponder aos dados fornecidos pelo fabricante de acordo com a lista exaustiva constante do anexo da Directiva 2002/24.

29 — V., a este respeito, relativamente à Directiva 98/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Junho de 1998 relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às máquinas (JO L 207, p. 1), acórdão de 17 de Abril de 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, Colect., p. I-2749, n.os 61 a 64). Tratando-se, entre outros, da marcação «E», esta indica que o produto foi homologado para circular em estradas abertas à circulação. Esta marcação é seguida de um número que indica o país que homologou o produto. A obtenção da homologação está geralmente ligada a uma norma europeia relacionada especificamente com o produto em causa.

94. Assim, o facto de um Estado-Membro aplicar o procedimento de homologação a um tipo de veículo excluído do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24 não me parece juridicamente aconselhável, a não ser que seja respeitada a obrigação de transparência inerente tanto ao procedimento de homologação, como ao princípio geral da segurança jurídica. O Estado-Membro pode assim aplicar a directiva às situações que não estão abrangidas pelo seu âmbito de aplicação, como uma norma nacional, sob a condição de não dar a impressão de que os efeitos jurídicos da norma nacional em questão são estendidos ao nível da União.

95. Por último, nada se opõe a que um Estado-Membro se inspire nas regras estabelecidas pela Directiva 2002/24 para regulamentar a situação dos veículos e dos componentes que estão excluídos do seu âmbito de aplicação, sempre cumprindo as normas do Tratado.

VI — Apreciação do teor da legislação nacional à luz do direito da União

96. Atento o objectivo da lei relativa aos requisitos técnicos, o Tribunal de Justiça dirigiu ao Governo belga e à Comissão a seguinte questão:

«Transpõe o artigo 1.º, n.º 5, da lei de 21 de Junho de 1985, e em que medida, as disposições do capítulo 7 do anexo da Directiva 97/24 intitulado "Medidas contra a transformação abusiva dos ciclomotores de duas rodas e dos motociclos" na sua versão aplicável aos factos em apreço no processo principal?».

97. Na sua resposta, o Governo belga realçou que as disposições do capítulo 7 do anexo da Directiva 97/24 foram incorporadas no Decreto-real de 8 de Novembro de 2008 [30]. Por outro lado, o artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos entrou em vigor anteriormente, mais precisamente em 1 de Julho de 1995. Contudo, sendo o âmbito de aplicação da lei relativa aos requisitos técnicos muito mais alargado, o artigo 1.º, n.º 5, foi mantido em vigor.

98. Segundo a Comissão, o artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos não pode ser considerado como uma transposição da Directiva 97/24.

30 — Decreto que altera o Decreto-real de 4 de Agosto de 1996 relativo à execução das directivas das Comunidades europeias relativas à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas os seus componentes e das unidades técnicas, bem como dos seus acessórios de segurança.

99. No que diz respeito à relação entre a Directiva 2002/24 e a legislação em causa no processo principal, o Governo belga, referindo-se ao artigo 15.º da Directiva 2002/24, alega que a proibição prevista no artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos, foi instaurada para assegurar uma melhor protecção dos utilizadores. Aquele propõe ao Tribunal de Justiça que considere o artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos como sendo conforme às disposições da Directiva 2002/24.

100. Segundo o mesmo Governo, os veículos que, após a sua fabricação, são equipados pelo vendedor, pelo comprador ou pelo utilizador com componentes que visam aumentar a potência do motor e/ou a velocidade não são frequentemente (ou já não são) adaptados às modificações que lhes foram introduzidas, representando assim um perigo potencial para o utilizador.

101. A esse respeito, observo, em primeiro lugar, que o artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos proíbe a fabricação, a importação, a detenção e a venda de qualquer equipamento que permita o aumento da potência e/ou velocidade dos ciclomotores, bem como a oferta de serviços ou o fornecimento de indicações tendo em vista a montagem desses equipamentos.

102. Parece que o objectivo do artigo 1.º, n.º 5, da lei relativa aos requisitos técnicos consiste em proibir a modificação da natureza dos ciclomotores através da proibição da comercialização e utilização de peças que servem essa finalidade [31]. Nesta óptica, a finalidade prosseguida pela referida legislação coincide com o âmbito de aplicação da Directiva 2002/24.

103. De facto, apenas é considerado um ciclomotor, na acepção da Directiva 2002/24, o veículo que preenche os requisitos que constam do artigo 1.º, n.º 2, da referida directiva.

104. À semelhança da Directiva 2002/24, que adopta, em minha opinião, a finalidade industrial para determinar a que está «destinado» um veículo, um componente ou uma unidade técnica, a legislação belga parece ir no mesmo sentido, na medida em que proíbe qualquer equipamento que «tenha por objecto» [32] o aumento da potência ou da velocidade dos ciclomotores.

105. Contudo, observo igualmente que a lei relativa aos requisitos técnicos regula uma problemática mais vasta do que aquela que é coberta pela Directiva 2002/24. De facto a aplicabilidade da referida directiva está limitada pelo requisito relativo ao veículo de ser «destinado a circular na estrada». Ora, de acordo com as indicações tanto do órgão jurisdicional de reenvio, como do Governo belga, a lei relativa aos requisitos técnicos rege

31 — O aspecto relativo a uma eventual proibição visando o fornecimento de serviços ou de indicações relativos ao aumento da potência e/ou da velocidade não me parece abrangido pelo reenvio prejudicial.

32 — E não «por efeito».

as condições que devem ser preenchidas por qualquer veículo de transporte por terra, sendo este conceito muito mais amplo do que o conceito de transporte por estrada.

106. Em segundo lugar, no que diz respeito ao combate contra as transformações dos ciclomotores, observo que o Governo belga alega que as medidas previstas no capítulo 7 da Directiva 97/24 se sobrepõem. Por um lado, o capítulo 7 inclui as prescrições gerais relativas à intermutabilidade das peças não idênticas entre veículos homologados (pontos 2.1 a 2.4) e impõe, por outro, prescrições especiais aos construtores de veículos para impedir a transformação da velocidade máxima desses veículos introduzindo toda uma série de prescrições de construção (pontos 3.1 a 3.10).

107. Ora, a Directiva 97/24 não prevê medidas relativas à instalação de peças visando o aumento da potência do motor ou da velocidade que não provêm do construtor de origem, diferente do objectivo que parece ser prosseguido pela lei relativa aos requisitos técnicos. Além disso, segundo o Governo belga, a Directiva 97/24 sobrepõe-se parcialmente ao artigo 1.º, n.º 5, da referida lei.

108. Tendo a transposição da Directiva 97/24 ocorrido posteriormente à adopção da lei relativa aos requisitos técnicos, considero que o artigo 1.º, n.º 5, dessa lei parece preencher o objectivo visado pelo capítulo 7 do anexo da Directiva 97/24 relativo às medidas contra a transformação dos ciclomotores, que fazem parte do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24.

109. Daí decorre que, na medida em que os âmbitos de aplicação respectivos da lei relativa aos requisitos técnicos e do capítulo 7 anexo à Directiva 97/24 coincidem um com o outro e visam veículos abrangidos pela Directiva 2002/24, tal como os ciclomotores, as directivas supra-mencionadas não se opõem à legislação em causa.

110. Por conseguinte, a proibição de comercialização de equipamento «tendo por objecto» o aumento da potência ou da velocidade dos ciclomotores que se encontra nos limites fixados pelo capítulo 7 do anexo da Directiva 97/24, ou seja, uma proibição limitada às transformações que modificam significativamente o desempenho do veículo e as suas emissões sonoras e poluentes, é compatível com esta última. Acrescentarei que a lei em questão não exige que as modificações sejam introduzidas nos veículos que beneficiam da harmonização técnica da União. Pelo contrário, a lei proíbe as transformações que visam modificar a construção de um veículo tal como foi concebido pelo fabricante. A referida lei está assim em conformidade com o requisito enunciado no artigo 15.º, n.º 4, da Directiva 2002/24, segundo o qual as condições de

utilização impostas pelos Estados-Membros não podem implicar alterações nos veículos.

111. Todavia, na medida em que a proibição prevista na lei relativa aos requisitos técnicos está, em grande medida, fora do âmbito de aplicação das Directivas 2002/24 e 97/24, importa dar ao órgão jurisdicional nacional certas orientações à luz dos artigos 28.º CE e 30.º CE (actuais artigos 34.º e 36.º TFUE), abordando ao mesmo tempo a problemática dos veículos destinados a competição.

112. Com efeito, como a Comissão referiu, as directivas em causa não procedem a uma harmonização integral em matéria de veículos de duas ou três rodas uma vez que não se aplicam a todos os veículos de duas ou três rodas, designadamente aos veículos destinados a competição.

113. A este respeito, há que recordar que, no quadro de um processo nos termos do artigo 234.º CE, baseado numa nítida separação de funções entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça, qualquer apreciação dos factos da causa é da competência do órgão jurisdicional nacional. Todavia, a fim de dar a esse órgão uma resposta útil, o Tribunal de Justiça pode, no espírito de cooperação com o órgão jurisdicional nacional, fornecer-lhe todas as indicações que julgar necessárias [33].

114. Como eu já indiquei, sem prejuízo do cumprimento das disposições do Tratado, os Estados-Membros dispõem de uma grande margem de manobra no que diz respeito à regulamentação dos veículos destinados a competição, que estão expressamente excluídos do âmbito de aplicação da Directiva 2002/24.

115. Além disso, penso que o direito da União deixa aos Estados-Membros uma grande margem de apreciação para decidir se autorizam ou não e, se for esse o caso, em que condições, a organização de competições de ciclomotores e/ou motociclos. É óbvio que mesmo as competições de veículos motorizados, organizadas de forma perfeita, colocam seriamente em risco a vida e a saúde dos participantes, nomeadamente em comparação com qualquer outro desporto.

116. Por seu turno, o Governo do Reino Unido salienta que, uma vez que os veículos destinados a competição ou os veículos todo-o-terreno não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da Directiva 2002/24, conclui-se que a referida directiva não obriga os Estados-Membros a aprovar qualquer legislação nessa matéria.

33 — V., entre outros, acórdão de 15 de Abril de 2010, Sandström (C-433/05, Colect., p. I-2885, n.º 35)

117. Segundo o Governo do Reino Unido, os Estados-Membros estão autorizados a estabelecer requisitos técnicos relativamente aos veículos elencados no artigo 1.º, n.º 1, alíneas a) a h), da Directiva 2002/24, desde que esses requisitos cumpram o direito da União, incluindo, em particular, o artigo 28.º CE.

118. No caso em apreço, resulta antes de mais do processo que a proibição em causa é uma medida indistintamente aplicável aos produtos nacionais e aos produtos importados de outros Estados-Membros.

119. Além disso, não pode ser contestado que, ao proibir de forma geral e absoluta, em todo o território belga, a fabricação, importação, detenção, a compra para revenda, a venda e a distribuição de equipamentos que têm por objectivo aumentar a potência do motor e/ou a velocidade dos ciclomotores, a regulamentação nacional em causa é susceptível de entravar a livre circulação de mercadorias.

120. Essa proibição pode, no entanto, ser justificada à luz do artigo 30.º CE ou por exigências imperativas na acepção da jurisprudência, sem prejuízo de a regulamentação em causa ser adequada para garantir a realização do objectivo prosseguido e não ultrapassar o necessário para atingir esse objectivo [34].

121. Na minha opinião, o aumento da potência e/ou velocidade de ciclomotores é um fenómeno que o direito privado da União considera incompatível com a segurança rodoviária, a protecção dos utilizadores, bem como com a protecção do ambiente. Decorre da regulamentação nacional em causa, que o equipamento destinado a aumentar a potência e/ou a velocidade de ciclomotores destinados a circular na estrada não pode beneficiar da livre circulação no quadro do mercado interno. Consequentemente, os Estados-Membros podem restringir a colocação no mercado, a venda, a colocação em circulação ou a utilização de *kit*s para aumentar a potência e/ /ou a velocidade dos ciclomotores destinados a competição se esses *kits* forem tecnicamente intermutáveis com aqueles que se destinam à circulação na estrada.

122. No caso de os *kits* de aumento de potência e/ou de velocidade não cumprirem a condição de intermutabilidade e se as regras nacionais em causa tiverem por efeito impedir os utilizadores de componentes ou unidades técnicas de os utilizar para o fim a que se destinam, ou limitar fortemente a sua utilização, facto cuja verificação cabe ao órgão jurisdicional de reenvio, essa regras teriam por efeito entravar o acesso desses produtos ao mercado nacional em causa constituindo, assim, salvo justificação ao abrigo do artigo 30.º CE ou dos requisitos imperativos de interesse geral, uma medida de efeito equivalente a

34 — V. acórdão de 10 de Fevereiro de 2009, Comissão/Itália (C-110/05, Colect., p. I-519, n.º 59).

restrições quantitativas à importação proibida pelo artigo 28.º CE.

123. A este respeito, recordo que a livre circulação de mercadorias relativamente aos veículos a motor ou aos seus componentes, na União Europeia, não foi concretizada através da aplicação directa das disposições do Tratado, mas sim na sequência de um longo procedimento de harmonização da regulamentação técnica, tendo em conta a necessidade de proteger a vida e a saúde dos utilizadores desses produtos, bem como a segurança rodoviária e o ambiente. A construção europeia nessa matéria assenta, portanto, na premissa da existência de uma justificação do entrave às trocas intra-comunitárias com base no artigo 30.º CE[35]. Por conseguinte, os factores que justificaram a adopção da regulamentação derivada da União em matéria de veículos a motor, parecem-me justificar uma proibição geral, como aquela prevista na lei relativa aos requisitos técnicos, ainda que seja aplicada aos *kits* de aumento de potência e/ou de velocidade de ciclomotores alegadamente destinados às competições.

VII — Conclusão

124. Proponho que o Tribunal de Justiça responda da seguinte forma à questão submetida pelo rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde:

«Um Estado-Membro pode aplicar a Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho, ou as normas

35 — V., segundo e quarto considerandos da Directiva 92/61, já revogada.

nacionais de teor análogo, na observância das regras do Tratado, para regular os veículos e os componentes que estão excluídos do âmbito de aplicação da referida directiva, tanto no que diz respeito ao procedimento de homologação por tipo de veículo, como no que concerne às prescrições técnicas aplicáveis aos veículos destinados a circular fora da estrada e aos destinados a competições em estrada ou todo-o-terreno, se cumprirem a obrigação de transparência inerente tanto ao procedimento de homologação por tipo, como ao princípio geral de segurança jurídica.

Na medida em que a lei nacional, como a que está em causa no processo principal, ultrapassa o nível das medidas de luta contra a transformação de ciclomotores previstas na Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1997, relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas, está abrangida pelo âmbito de aplicação dos artigos 28.º CE e 30.º CE. Essa lei uma restrição justificada à luz dos referidos artigos, mesmo se se aplicar a equipamentos que tenham por objecto aumentar a potência do motor e/ou a velocidade dos ciclomotores destinados a competições em estrada ou todo-o-terreno.»