CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL NIILO JÄÄSKINEN prezentate la 16 septembrie 2010 [1]

1. Prin intermediul întrebării preliminare [2], rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Tribunalul de Primă Instanță din Dendermonde) (Belgia) solicită interpretarea articolului 1 alineatul (1) litera (d) din Directiva 2002/24 a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului [3].

2. În special, se solicită Curții să se pronunțe cu privire la măsurile naționale împotriva modificării vehiculelor cu două sau trei roți. Astfel, legislația națională în discuție interzice, în special, comercializarea și utilizarea echipamentelor care au ca obiect creșterea puterii motorului și/sau a vitezei motoretelor. Astfel, se solicită Curții să examineze dacă, și, eventual, în ce măsură, un echipament a cărui destinație este de a crește performanțele unei motorete dincolo de specificațiile tehnice prevăzute de reglementarea Uniunii poate beneficia de libera circulație a mărfurilor garantată de dreptul Uniunii.

3. În scopul prezentelor concluzii, observăm că definiția „motoretei" în sensul Directivei 2002/24 reprezintă o noțiune autonomă și neechivocă a dreptului Uniunii. Potrivit dreptului derivat, orice vehicul prezentat ca motoretă, dar care nu răspunde acestei definiții constituie, așadar, o „non-motoretă".

I — Cadrul juridic

A — *Dreptul Uniunii*

4. Directiva 2002/24 a abrogat Directiva 92/61/CEE a Consiliului din 30 iunie 1992 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți [4].

1 — Limba originală: franceza.

2 — În măsura în care acțiunea principală privește aplicarea unei legi naționale adoptate în 1985, trimiterile la dispozițiile Tratatului CE respectă numerotarea aplicabilă înainte de intrarea în vigoare a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene.

3 — JO L 124, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 35, p. 245.

4 — JO L 225, p. 72

5. Potrivit considerentului (6) al Directivei 2002/24, procedura de omologare a autovehiculelor cu două sau trei roți trebuie să permită fiecărui stat membru să confirme că pentru fiecare tip de vehicul au fost efectuate verificările prevăzute în directivele speciale și a fost emis un certificat de omologare de tip.

6. Articolul 1 din Directiva 2002/24 este redactat după cum urmează:

„(1) Prezenta directivă se aplică tuturor autovehiculelor cu două sau trei roți, indiferent dacă au roți jumelate sau nu, destinate transportului rutier, și componentelor sau unităților tehnice separate ale acestor vehicule.

Prezenta directivă nu se aplică următoarelor vehicule:

[…];

(d) vehicule destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren;

[…];

și nici componentelor sau unităților tehnice ale acestora, cu excepția cazului în care acestea sunt destinate montării pe vehiculele reglementate prin prezenta directivă.

[…]”

7. Articolul 4 din directiva menționată prevede după cum urmează:

„(1) Fiecare stat membru acordă omologarea de tip tuturor tipurilor de vehicule, sisteme, unități tehnice separate sau componente care îndeplinesc următoarele condiții:

[…]

(b) sistemul, unitatea tehnică separată sau componenta respectă cerințele tehnice din directiva specială relevantă și este conform cu descrierea furnizată de constructor, în conformitate cu datele prevăzute în lista exhaustivă prezentată la anexa I.

[…]”

8. Potrivit articolului 15 din aceeași directivă, care figurează în capitolul III, intitulat „Condiții privind libera circulație, dispoziții provizorii, scutiri și proceduri alternative”:

„(1) Statele membre nu interzic introducerea pe piață, vânzarea, introducerea în circulație sau utilizarea vehiculelor noi care sunt conforme cu dispozițiile din prezenta directivă. Pentru înmatricularea inițială pot fi prezentate numai vehiculele care sunt conforme cu dispozițiile din prezenta directivă.

(2) Statele membre nu interzic introducerea pe piață, vânzarea sau utilizarea unităților

tehnice separate noi sau a componentelor noi care sunt conforme cu dispozițiile din prezenta directivă. Pot fi introduse pe piață și vândute pentru prima dată în vederea utilizării în statele membre numai unitățile tehnice separate sau componentele care sunt conforme cu dispozițiile din prezenta directivă.

(3) Prin derogare de la dispozițiile din alineatele (1) și (2):

(a) statele membre pot scuti de respectarea oricăreia dintre cerințele directivelor separate vehiculele, sistemele, unitățile tehnice separate și componentele destinate:

(i) fie producției de serie mică de maximum 200 de unități pe an pe tip de vehicul, pe sistem, pe componentă sau pe unitate tehnică separată;

(ii) fie forțelor armate, organelor de ordine, apărării civile, pompierilor sau organismelor de lucrări publice.

Celelalte state membre sunt informate cu privire la aceste excepții în termen de o lună de la acordarea lor. În termen de trei luni, aceste state membre decid dacă acceptă omologarea de tip a vehiculelor care urmează să fie înmatriculate pe teritoriul lor. Certificatul unei astfel de omologări nu poate avea titlul «Certificat de omologare CE de tip»;

[…]

(4) Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a stabili – în conformitate cu tratatul – cerințele pe care ele le consideră necesare pentru a asigura protecția utilizatorilor în timpul utilizării vehiculelor în cauză, cu condiția ca aceasta să nu determine modificarea vehiculelor."

9. Partea a doua din anexa II la Directiva 2002/24 face trimitere, pentru anumite caracteristici tehnice ale sistemelor, ale componentelor și ale unităților tehnice separate care aparțin domeniului său de aplicare, la directivele speciale care stabilesc cerințele tehnice necesare pentru a beneficia de procedura de omologare de tip.

10. Potrivit considerentului (3) al Directivei 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele

componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți [5]:

„este necesară stabilirea unor cerințe armonizate privind componentele și caracteristicile autovehiculelor cu două și trei roți pentru a face posibilă punerea în aplicare a procedurilor de omologare de tip a autovehiculelor și de omologare de tip a componentelor, conform Directivei 92/61/CEE a Consiliului din 30 iunie 1992 privind omologarea de tip a autovehiculelor cu două sau trei roți ce urmează a fi aplicată pentru fiecare din tipurile de vehicule menționate”.

11. Capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24, intitulat „Măsuri împotriva modificărilor motoretelor cu două roți și ale motocicletelor”, cuprinde la punctul 1 următoarele definiții:

„1. În înțelesul prezentului capitol:

1.1. «Măsuri împotriva modificărilor motoretelor cu două roți și ale motocicletelor» înseamnă o serie de cerințe tehnice și specificații al căror scop este prevenirea pe cât posibil a modificărilor neautorizate care pot prejudicia siguranța, în special prin mărirea performanțelor vehiculului și distrugerea mediului;

[…]

1.3.1. Vehicule de categoria A – motorete

[…]

1.4. «Modificări neautorizate» înseamnă modificări care nu sunt permise de prezentul capitol”.

12. Capitolul 7 punctul 2 din anexa la Directiva 97/24 cuprinde în special dispozițiile generale privind interschimbabilitatea pieselor care nu sunt identice între vehicule omologate. De la punctul 2.1.1. litera (b) din capitolul 7 reiese că viteza maximă proiectată sau puterea maximă netă a motorului din categoria respectivă nu poate fi depășită. În special, pentru motoretele de performanță scăzută menționate în nota din anexa I la Directiva 92/61, viteza maximă proiectată este de 25 km/h.

13. Capitolul 7 punctul 3 din anexa la Directiva 97/24, privind cerințele specifice pentru vehiculele din categoriile A și B, prevede după cum urmează:

„Cerințele prezentului punct nu sunt obligatorii dacă o singură cerință sau combinație de cerințe nu se dovedește necesară pentru

5 — JO L 226, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 5, p. 3.

împiedicarea modificărilor având drept rezultat creşterea vitezei maxime proiectate a vehiculului cu mai mult de 5 km/h în cazul vehiculelor din categoria A [...]. În niciun caz nu poate fi depăşită viteza maximă sau puterea netă a motorului pentru categoria respectivă."

B — *Dreptul naţional*

14. Articolul 1 alineatul (5) din Legea din 21 iunie 1985 privind condiţiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească orice vehicul de transport terestru, elementele acestuia, precum şi accesoriile de siguranţă (denumită în continuare „Legea privind condiţiile tehnice") [6] prevede:

„Sunt interzise fabricarea, importul, deţinerea în vederea vânzării, oferirea spre vânzare, vânzarea şi distribuirea cu titlu gratuit de echipamente care au ca obiect creşterea puterii motorului şi/sau a vitezei motoretelor, precum şi oferirea de servicii sau furnizarea unor indicaţii în vederea montării acestor echipamente."

6 — *Moniteur belge* din 13 august 1985, p. 11647.

II — Situaţia de fapt şi întrebarea preliminară

15. Domnul Lahousse conduce societatea Lavichy BVBA (desemnaţi în continuare, în comun, ca „inculpaţi"), având ca obiect de activitate „exploatarea unui magazin de biciclete şi a unui garaj, inclusiv importul şi exportul, cumpărarea şi vânzarea, închirierea, întreţinerea şi repararea oricărui tip de bicicletă, motoretă, accesorii şi piese de schimb, atât noi, cât şi de ocazie". Din decizia de trimitere reiese că inculpaţii aveau în posesie şi vindeau echipamente de creştere a performanţelor, autorizau creşterea performanţelor motoretelor şi, în plus, furnizau indicaţii în acest sens.

16. Ca urmare a unei anchete, a unei percheziţii şi a ridicării de probe, inculpaţii au fost găsiţi vinovaţi de politierechtbank te Sint-Niklaas (Tribunalul de Poliţie din Saint-Nicolas) pentru încălcarea articolului 1 alineatul (5) din Legea privind condiţiile tehnice, întrucât au fabricat, au importat, au deţinut în vederea vânzării, au oferit spre vânzare, au vândut sau au distribuit cu titlu gratuit echipamente având ca obiect creşterea puterii motorului şi/sau a vitezei motoretelor şi au oferit servicii în acest sens.

17. Inculpaţii au formulat apel împotriva acestei hotărâri în faţa instanţei de trimitere.

18. Aceasta, apreciind că exista o posibilă contradicție între articolul 1 alineatul (5) din Legea privind condițiile tehnice și Directiva 2002/24, a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Directiva 2002/24, în special articolul 1 alineatul (1) litera (d), potrivit căruia directiva nu se aplică vehiculelor destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren, trebuie interpretată în sensul că permite statelor membre să îi extindă domeniul de aplicare, prin urmare, să determine aplicabilitatea acesteia la orice circulație terestră (cu alte cuvinte, aplicarea directivei la utilizarea autovehiculelor cu două sau trei roți și în afara drumurilor publice și pe terenurile private) fără a prevedea o excepție pentru vehiculele destinate utilizării în competiții pe drumuri (curse) sau pentru vehiculele de teren?"

III — Procedura în fața Curții

19. Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare a fost înregistrată la grefa Curții la 22 aprilie 2009.

20. Domnul Lahousse, guvernul belgian, cel al Regatului Unit, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise.

21. Prin scrisoarea din 17 mai 2010, grefierul Curții a solicitat guvernului belgian și Comisiei să răspundă la o întrebare privind capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24. Părțile menționate mai sus și-au prezentat răspunsurile la 1 iunie 2010.

IV — Aprecierea generală

A — *Observații introductive cu privire la întrebarea preliminară*

22. Prin intermediul întrebării, instanța de trimitere urmărește să afle dacă un stat membru poate extinde domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 astfel încât să devină aplicabilă vehiculelor care sunt excluse în mod expres din aceasta. Astfel, extinderea domeniului de aplicare al Directivei 2002/24 la vehiculele destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren ar conduce la a le considera ca intrând sub incidența procedurii de omologare de tip armonizate.

23. Cu toate acestea, instanța națională nu precizează dacă echipamentul sau vehiculele care sunt în discuție în cadrul acțiunii principale sunt destinate utilizării în competiții sau unei clientele care dorește să crească puterea motorului și/sau viteza motoretelor pentru a

putea circula pe drumuri. Totuși, acest aspect pare a fi o problemă de fapt punctuală care nu poate aduce atingere admisibilității trimiterii preliminare.

24. Pe de altă parte, instanța națională arată că a sesizat Curtea pentru a obține lămuriri în ceea ce privește noțiunea de „transport terestru". Or, această noțiune aparține Legii belgiene privind condițiile tehnice și nu este de competența Curții să o interpreteze. Astfel, amintim că Directiva 2002/24 nu este concepută pentru a fi aplicată decât vehiculelor destinate să circule „pe drumuri", precum și componentelor și unităților tehnice separate ale acestora.

25. În consecință, trebuie să se examineze dacă o legislație precum cea în cauză în acțiunea principală intră în cadrul domeniului de aplicare al Directivei 2002/24 și, dacă nu acesta este cazul, care sunt normele dreptului Uniunii pe care ar trebui să le respecte statul membru.

26. În plus, având în vedere argumentația guvernului belgian, conform căreia articolul 1 alineatul (5) din Legea privind condițiile tehnice ar fi fost instituit în vederea asigurării unei protecții mai bune a utilizatorilor, care să răspundă astfel pericolelor legate de creșterea vitezei și/sau a puterii motorului vehiculelor în cauză, este necesar să se facă trimitere de asemenea la capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24, care reglementează, în special, problematica măsurilor luate pentru combaterea modificărilor aduse motoretelor.

27. În ceea ce privește aspectul temporal al cauzei înaintate Curții, din ordonanța de trimitere rezultă că faptele imputate privesc perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2002 și 7 decembrie 2005 inclusiv.

28. În măsura în care această perioadă era anterioară adoptării Directivei 2002/24, este evident că Directiva 92/61 era aplicabilă situației de fapt din acțiunea principală. Din moment ce noțiunile utile în cadrul prezentei cauze au rămas, în esență, neschimbate în cele două directive, considerăm că interpretarea furnizată în ceea ce privește Directiva 2002/24 se aplică *mutatis mutandis* interpretării Directivei 92/61.

B — *Cu privire la dispozițiile care reglementează sectorul vehiculelor cu două sau trei roți*

1. Obiectivele și gradul de armonizare a Directivei 2002/24

29. În cadrul adoptării măsurilor destinate asigurării funcționării pieței interne, o

serie de directive reglementează problematica cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească elementele și caracteristicile autovehiculelor cu două sau trei roți. În această privință, au fost adoptate o directivă-cadru [7] și mai multe directive tehnice [8].

30. Astfel cum rezultă din considerentul (8) al Directivei 92/61, întrucât cerințele tehnice armonizate aplicabile diferitelor elemente și caracteristici ale vehiculelor erau întrunite în directivele speciale, controlul respectării acestor cerințe, precum și recunoașterea de fiecare stat membru a controlului efectuat de celelalte state membre necesitau punerea în aplicare a unei proceduri de omologare comunitară pentru fiecare tip de vehicul.

31. Directiva 2002/24 urmărește armonizarea procedurii de omologare în funcție de tipul de autovehicul cu două sau trei roți care intră în domeniul său de aplicare. De asemenea, aceasta se aplică componentelor și unităților tehnice separate conforme cu cerințele tehnice enunțate în directivele speciale. Anexa I la Directiva 2002/24 conține o listă exhaustivă a cerințelor aplicabile în scopul omologării de tip a vehiculelor. Punctul 19 din anexa I face trimitere la Directiva 97/24, vizând măsurile împotriva modificărilor neautorizate aduse motoretelor și motocicletelor.

32. Procedura de omologare de tip pentru vehiculele care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 urmărește asigurarea bunei funcționări a pieței unice pentru introducerea unor cerințe uniforme care trebuie respectate pentru omologarea unui tip de vehicul, precum și pentru omologarea elementelor și a caracteristicilor sale [9].

33. Procedura menționată mai sus permite fiecărui stat membru să constate că fiecare tip de vehicul a făcut obiectul verificărilor prevăzute de directivele speciale și evidențiate în certificatul de omologare de tip. De asemenea, aceasta permite constructorilor să stabilească un certificat de conformitate pentru toate vehiculele conforme cu tipul omologat. Atunci când un vehicul este însoțit de acest certificat, poate fi introdus pe piață, vândut și înmatriculat pentru a fi utilizat pe întreg teritoriul Uniunii.

34. Ca urmare a instituirii omologării de tip armonizate în Uniunea Europeană, un cetățean poate cumpăra un vehicul nou în orice stat membru și, dacă este cazul, îl poate înmatricula fără omologare individuală în

7 — Directiva 92/61, abrogată prin Directiva 2002/24.

8 — Între anii 1992 și 2009, au fost adoptate 37 de directive care reglementează vehiculele cu două sau trei roți și vehiculele cu patru roți. A se vedea pagina de internet a Direcției Generale „Întreprinderi și Industrie" a Comisiei (http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/motorbikes/index_en.htm).

9 — Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți, COM (1999) 276 final (JO C 307 E, p. 1).

orice alt stat. Numai vehiculele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt conforme cu cerințele dreptului Uniunii pot fi introduse pe piață și vândute pentru prima dată pentru a fi utilizate în statele membre.

35. Omologarea de tip are drept consecință faptul că un stat membru nu poate interzice introducerea pe piață, introducerea în circulație sau utilizarea vehiculelor și a componentelor conforme cu Directiva 2002/24. În consecință, procedura de omologare de tip nu se aplică vehiculelor izolate în sensul directivei menționate [10].

36. Directiva 92/61, în prezent abrogată, cuprindea o precizare referitoare la natura armonizării prevăzute în cadrul domeniului în cauză. Potrivit ultimului considerent al Directivei 92/61, imperativele privind siguranța rutieră, protecția mediului și protecția consumatorilor necesitau cerințe de construcție și de fabricare la un nivel ridicat. Întrucât aceste cerințe erau destinate asigurării unității pieței, era necesar ca aceste prevederi să se întemeieze pe o armonizare totală.

37. În măsura în care o precizare asemănătoare nu a fost preluată în Directiva 2002/24, este permis să ridice problema întinderii armonizării prevăzute de aceasta.

38. În această privință, arătăm că propunerea de modificare a Directivei 92/61 sublinia în mod expres că procedura de omologare comunitară pentru autovehiculele cu două sau trei roți fusese concepută în cadrul unui sistem de armonizare totală [11]. Or, reiese din avizul Comitetului Economic și Social că propunerea menționată a fost adoptată în vederea reactualizării și clarificării Directivei 92/61 [12].

39. În plus, subliniem că propunerea a fost motivată, între altele, de necesitatea clarificării cerințelor privind, în special, durata validității omologărilor naționale, precum și de necesitatea includerii unor cerințe noi privind îndeosebi numerotarea certificatelor de omologare de tip, precum și scutirile pentru vehiculele de sfârșit de serie și tehnologiile

10 — Este adevărat că Directiva 2002/24 nu oferă o definiție a noțiunii „vehicul izolat". Cu toate acestea, în lumina obiectivului urmărit de directiva menționată și a conținutului acesteia, noțiunea „vehicul izolat" trebuie interpretată în sensul că se opune vehiculelor care fac obiectul procedurii de omologare de tip și vizează vehiculele individuale ale căror caracteristici nu permit includerea lor în sistemul de omologare prevăzut de această directivă.

11 — COM (1999) 276 final.

12 — Avizul Comitetului Economic și Social privind „Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți" (JO C 368, 20.12.1999, p. 1).

noi, în mod similar a ceea ce se aplică deja pentru alte autovehicule [13].

40. În consecință, trebuie să se țină seama de faptul că Directiva 2002/24 urmărește de asemenea o armonizare exhaustivă în privința vehiculelor care intră în domeniul său de aplicare. În schimb, este evident că aceasta nu realizează armonizarea exhaustivă a regimului juridic aplicabil tuturor vehiculelor cu două sau trei roți, ținând seama în special de faptul că exclude anumite tipuri de vehicule din domeniul său de aplicare [14].

41. Astfel, atunci când un vehicul, o componentă sau o unitate tehnică separată intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24, ele trebuie să fie analizate în mod exclusiv din perspectiva acesteia din urmă. Astfel, din moment ce o problemă face obiectul unei armonizări la nivelul Uniunii, măsurile naționale aferente acesteia trebuie apreciate având în vedere dispozițiile măsurii de armonizare menționate, iar nu dispozițiile tratatului [15].

42. În schimb, în ceea ce privește vehiculele care sunt excluse în mod expres din domeniul de aplicare al Directivei 2002/24, astfel cum sunt vehiculele destinate utilizării în competiții sau vehiculele care nu sunt destinate circulației rutiere, considerăm că statele membre dispun de o marjă largă de apreciere în vederea adoptării unei reglementări în materie.

2. Domeniul de aplicare al Directivei 2002/24

43. Potrivit articolului 1 din Directiva 2002/24, aceasta se aplică tuturor autovehiculelor cu două sau trei roți, indiferent dacă au roți jumelate sau nu, destinate transportului rutier, și componentelor sau unităților tehnice separate ale acestor vehicule.

44. Sunt excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 vehiculele enumerate la articolul 1 alineatul (1) literele (a)-(h), printre care figurează vehiculele destinate utilizării

13 — A se vedea considerentul (4) al Directivei 2002/24.

14 — A se vedea articolul 15 alineatul (4) din Directiva 2002/24, de unde reiese că respectivele condiții de utilizare a vehiculelor nu sunt armonizate.

15 — A se vedea Hotărârea din 30 noiembrie 1983, van Bennekom (227/82, Rec., p. 3883, punctul 35), Hotărârea din 23 noiembrie 1989, Eau de Cologne & Parfümerie-Fabrik 4711 (C-150/88, Rec., p. 3891, punctul 28), Hotărârea din 12 octombrie 1993, Vanacker și Lesage (C-37/92, Rec., p. I-4947, punctul 9), Hotărârea din 13 decembrie 2001, DaimlerChrysler (C-324/99, Rec., p. I-9897, punctul 32), Hotărârea din 9 iunie 2005, HLH Warenvertrieb și Orthica (C-211/03, C-299/03 și C-316/03-C-318/03, Rec., p. I-5141, punctele 58 și 59), precum și Hotărârea din 24 ianuarie 2008, Roby Profumi (C-257/06, Rep., p. I-189, punctul 14).

în competiții, pe drumuri sau pe orice teren. În mod similar, definiția generală prevăzută la articolul 1 din Directiva 2002/24 exclude *per a contrario* din domeniul de aplicare al directivei menționate vehiculele care nu sunt destinate transportului rutier.

45. În ceea ce privește componentele sau unitățile tehnice separate ale vehiculelor considerate a nu intra în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24, trebuie să se distingă între două situații.

46. Pe de o parte, Directiva 2002/24 nu se aplică pieselor care fac parte din vehiculele care nu sunt reglementate de aceasta din urmă. Pe de altă parte, din moment ce o componentă a unui vehicul exclus din domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 este destinată să fie montată pe vehiculele cărora li se aplică această directivă, o asemenea componentă sau unitate tehnică separată face obiectul Directivei 2002/24.

47. Prin urmare, se ridică problema interpretării noțiunii de „destinație", mai precis, aceea dacă aplicabilitatea Directivei 2002/24 poate depinde de utilizarea care poate fi dată piesei în cauză.

48. În această privință, considerăm că noțiunea de „destinație" a unui vehicul sau a unei componente a unui vehicul trebuie interpretată în sensul finalității industriale a acestui bun. Prin această ultimă noțiune, înțelegem utilizarea prevăzută de constructor ca punct de referință în proiectarea tehnică a unui vehicul, referință care stabilește, de exemplu, normele tehnice cărora trebuie să li se conformeze vehiculul. Prin urmare, destinația este definită de constructor sau de fabricant cu ocazia procesului de construcție sau de fabricare [16].

49. O interpretare contrară ar conduce la o situație paradoxală, în care reglementarea ar trebui să țină seama de orice utilizare posibilă sau ipotetică pe care o poate da un utilizator unei piese dintr-un vehicul, chiar unor piese tehnice care nu sunt destinate vehiculelor, potrivit constructorului, dar care dispun de calități ce permit interschimbabilitatea [17].

50. În consecință, aplicabilitatea Directivei 2002/24 nu poate depinde de un element subiectiv, și anume, pe de o parte, de utilizarea, chiar de utilizările multiple care ar putea fi date unei componente și, pe de altă parte, de o eventuală capacitate tehnică a unei piese de a fi montată pe un alt vehicul decât cel căruia componenta îi este destinată în mod formal.

16 — În temeiul sistemului de armonizare tehnică, constructorii pot obține omologarea comunitară a unui tip de vehicul într-un stat membru dacă acesta îndeplinește cerințele tehnice armonizate. Ulterior, aceștia îl pot comercializa în întreaga Uniune Europeană, fără a trebui să efectueze încercări sau să fie supus unor controale suplimentare. Înmatricularea este acordată pe baza simplei prezentări a unui certificat european de conformitate. A se vedea: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/index_fr.htm

17 — Astfel cum sunt, de exemplu, piesele motoarelor în doi timpi utilizabile la mașinile ușoare, precum anumite mașini de grădinărit, sau la bărci.

51. În fine, considerăm că excluderea vehiculelor izolate din domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 prezintă o importanță deosebită pentru prezenta procedură.

52. În această privință, subliniem că noțiunea „non-motoretă" acoperă, în cadrul prezentelor concluzii, pe de o parte, o motoretă care anterior a fost conformă cu Directiva 2002/24, dar a făcut obiectul unei modificări, precum cea referitoare la creșterea performanțelor, ceea ce are ca rezultat faptul că nu mai este conformă cu cerințele rezultate din directiva menționată, și, pe de altă parte, un vehicul cu două sau trei roți prezentat ca o motoretă, dar care nu răspunde, de la început, definiției unei motorete stabilite prin Directiva 2002/24.

53. Având în vedere textul articolului 1 alineatul (1) ultima teză din directiva menționată, se poate considera că unei motorete cu performanțe îmbunătățite nu îi sunt aplicabile dispozițiile Directivei 2002/24 privind omologarea de tip sau privind libera circulație, pe de o parte, deoarece aceasta constituie o „non-motoretă" și, pe de altă parte, deoarece este vorba despre un vehicul izolat.

54. Cu toate acestea, astfel cum reiese din articolul 1 ultima teză din Directiva 2002/24, statele membre care acordă omologări vehiculelor izolate acceptă orice omologare a componentelor și a unităților tehnice separate acordată în conformitate cu prezenta directivă, iar nu cu cerințele naționale relevante.

C — *Reglementarea măsurilor împotriva modificării vehiculelor*

1. Observații introductive

55. Intrarea în vigoare a Directivei 97/24 a permis aplicarea integrală a procedurii de omologare de tip. Prin urmare, aceasta constituie una dintre directivele speciale în vederea procedurii de omologare de tip instituite prin Directiva 2002/24 [18].

56. În această privință, este necesar să se sublinieze că domeniile de aplicare ale Directivei 2002/24 și Directivei 97/24 se suprapun fără a fi identice.

57. Astfel, articolul 1 din Directiva 97/24 prevede că această directivă se aplică componentelor, enumerate în articolul menționat, ale oricărui tip de vehicul, astfel cum este definit la articolul 1 din Directiva 92/61. Or,

18 — Directiva 97/24 a fost adoptată pentru a permite punerea în aplicare a Directivei 92/61. A se vedea considerentul (3) al Directivei 2002/24.

acest ultim articol a fost preluat în termeni aproape identici în Directiva 2002/24, care s-a limitat la adăugarea unei singure categorii noi de excludere privind omologarea vehiculelor izolate [19].

2. Măsuri de combatere a modificărilor în dreptul derivat

58. Problematica măsurilor destinate combaterii modificărilor vehiculelor face parte integrantă din reglementarea privind motoretele și motocicletele.

59. Din expunerea de motive a Directivei 97/24 reiese că măsurile propuse pentru a limita la minim posibilitățile de modificare de către utilizatori a motoretelor și a motocicletelor pentru creșterea performanțelor acestora ar răspunde unor cerințe din ce în ce mai resimțite în toate statele membre, ținând seama de răspândirea crescândă a acestui fenomen care ar aduce atingere siguranței rutiere. În ceea ce privește motoretele, ar fi necesar să se pună capăt modificării de către tinerii utilizatori a motoarelor acestor vehicule pentru creșterea performanțelor acestora la un asemenea nivel încât – în anumite cazuri –ar deveni disproporționate îndeosebi în raport cu sistemul de frânare al acestor vehicule și cu echipamentul pneumatic și cu dispozitivele de iluminat și de semnalizare luminoasă.

60. În plus, din considerentul (11) al Directivei 97/24 reiese că restricții privind modificarea anumitor vehicule cu două sau trei roți se întemeiază pe cerințele în materie de siguranță sau de mediu, precizându-se că, pentru a nu împiedica întreținerea și exploatarea vehiculelor de către proprietar, aceste restricții trebuie să se refere numai la modificările neautorizate care alterează substanțial performanțele vehiculului, precum și emisiile poluante și fonice.

61. Potrivit articolului 1 alineatul (2) litera (a) din Directiva 2002/24, motoretele sunt vehicule cu două roți sau vehicule cu trei roți, cu o viteză maximă proiectată de până la 45 km/h. Acestea se caracterizează prin capacitate cilindrică și putere care diferă în funcție de numărul de roți.

62. Creșterea performanțelor unei motorete constă în îmbunătățirea diferitelor performanțe ale acesteia și, în special, a puterii motorului. Or, capacitățile tehnice de frânare și de control ale unei motorete nu sunt adaptate unei asemenea eventualități, ceea ce poate mări riscurile de accident.

63. Rapoartele consacrate problematicii măsurilor de combatere a modificării vehiculelor

19 — A se vedea COM (1999) 276 final.

cu două sau trei roți demonstrează că este vorba despre o problemă determinată de factori sociali și psihologici, legată de siguranța rutieră și de protecția mediului [20].

64. În capitolul 7 din anexă, Directiva 97/24 reglementează măsurile destinate combaterii modificărilor motoretelor cu două roți și a motocicletelor. Dispozițiile generale ale capitolului menționat privesc în principal problema interschimbabilității pieselor care nu sunt identice între vehicule omologate [21].

65. Este necesar să se sublinieze că, potrivit capitolului 7 din anexa la Directiva 97/24, este exclus, în orice caz, ca, pentru categoria respectivă, viteza maximă proiectată sau puterea maximă netă a motorului să fie depășită. Acest aspect confirmă că abordarea obiectivului industrial propusă mai sus care privește Directiva 2002/24 se aplică și în acest cadru.

66. În plus, reiese din același articol 7 că dispozițiile specifice prevăzute de Directiva 97/24 sunt obligatorii atunci când, în mod individual sau combinat, acestea se dovedesc necesare pentru evitarea modificărilor care au ca rezultat creșterea vitezei sau a puterii vehiculelor.

67. În temeiul anexei I la Directiva 2002/24, prin care se stabilește lista exhaustivă a cerințelor în scopul omologării de tip a vehiculelor, informațiile privind măsurile împotriva modificărilor sunt printre datele a căror conformitate cu cerințele care figurează în legislația comunitară trebuie să fie verificată. În temeiul anexei II la Directiva 2002/24, pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate deja omologate ale vehiculului care urmează să fie omologat, trebuie să se furnizeze anumite informații, printre care cele privind măsurile împotriva modificărilor vehiculelor în cauză.

68. La nivel național, reglementarea destinată combaterii modificărilor motoretelor figurează printre măsurile destinate garantării siguranței rutiere și există în mai multe state membre ale Uniunii [22]. Astfel, practica creșterii performanțelor este controlată sau combătută din cauza numeroaselor riscuri și a factorilor vătămători pe care îi generează

20 — „Study on Anti-Tampering Devices relating to Two or Three Wheeled Motor Vehicles", comandat de Comisie, contract nr. FIF 20020691, raport final din 18 decembrie 2003, p. 31.

21 — A se vedea punctul 2.1.1. din capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24.

22 — În ceea ce privește Republica Franceză, de exemplu, a se vedea articolul L. 321-1 din Codul rutier. Dreptul francez prevede un brevet de siguranță rutieră pentru a pregăti tinerii conducători ai motoretelor în ceea ce privește normele esențiale de siguranță în materie de circulație rutieră (a se vedea Colin, F., „Le brevet de sécurité routière", *Droit Administratif,* 2006, nr. 8). În Finlanda, circulația rutieră a unei motorete ale cărei performanțe au fost îmbunătățite constituie o infracțiune (a se vedea Ajoneuvolaki, articolul 96 alineatul I.5). În plus, proprietarul trebuie să plătească o taxă majorată pe vehicule, precum și prime de asigurare obligatorie mai ridicate, întrucât este vorba despre o motocicletă ușoară introdusă în circulație fără înregistrare.

atât pentru conducătorul vehiculului. care își pune viața în pericol circulând la viteze pentru care vehiculul nu este conceput, cât și pentru ceilalți utilizatori ai drumurilor.

Potrivit articolului 9 alineatul (1) din Directiva 2002/24, constructorul este răspunzător pentru fabricarea fiecărui vehicul sau a fiecărui sistem, a fiecărei unități tehnice separate sau a fiecărei componente în conformitate cu tipul omologat [23].

D — *Cu privire la consecințele juridice ale modificării unui vehicul*

69. Din punctul de vedere al efectelor unei modificări, aceasta poate să constea în transformarea unei motorete într-o „non-motoretă", și anume într-un vehicul care nu corespunde definiției motoretei care figurează în Directiva 2002/24. Modificarea poate conduce la transformarea unei motorete destinate să circule normal pe drumuri într-un vehicul destinat utilizării în competiții pe drumuri sau pe orice teren.

71. Prin urmare, un vehicul nu poate intra în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 pentru simplul fapt că îndeplinește în mod efectiv condițiile prevăzute la articolul 1 din directiva menționată [24]. Astfel, această directiva urmărește stabilirea unui sistem de omologare de tip pentru vehicule și de recunoaștere reciprocă în ceea ce privește conformitatea vehiculelor și a componentelor acestora construite potrivit cerințelor Directivei 2002/24 și ale directivelor speciale. Libera circulație stabilită prin intermediul unei armonizări totale nu este aplicabilă decât vehiculelor al căror „obiectiv industrial", astfel cum a fost definit și garantat de fabricant sau de constructor, este de a răspunde cerințelor dreptului Uniunii.

70. În cadrul sistemului Directivei 2002/24, constructorul sau fabricantul trebuie, în conformitate cu articolul 3 din această directivă, să depună o cerere pentru omologarea de tip la autoritatea de omologare a unui stat membru pentru vehiculele care pot beneficia de libera circulație în cadrul pieței interne. Articolul menționat prevede că, pentru un anumit tip de vehicul, de sistem, de unitate tehnică separată sau de componentă, cererea poate fi înaintată către un singur stat membru.

72. În consecință, atunci când o motoretă ale cărei performanțe au fost îmbunătățite nu se încadrează în niciuna dintre definițiile date

23 — Potrivit articolului 8 din Directiva 2002/24, orice vehicul fabricat în conformitate cu tipul care a fost omologat poartă o marcă de omologare realizată în conformitate cu secțiunile 1, 3 și 4 ale numărului de omologare de tip prevăzut în anexa V, partea A; orice unitate tehnică separată și orice componentă fabricate în conformitate cu tipul care a fost omologat include, dacă directiva specială relevantă prevede astfel, o marcă de omologare de tip care trebuie să respecte cerințele din anexa V, partea B.

24 — Astfel, de exemplu, un vehicul care ar îndeplini în întregime toate cerințele tehnice impuse de dreptul Uniunii nu poate beneficia de sistemul prevăzut de Directiva 202/24 dacă nu a făcut obiectul omologării de tip prevăzute.

de Directiva 2002/24, aceasta constituie o „non-motoretă” și nu beneficiază, așadar, de sistemul creat prin Directiva 2002/24, chiar dacă ar intra în domeniul material de aplicare al acesteia. Aceeași este situația pentru componentele sau unitățile tehnice separate, cu excepția celor destinate a fi montate pe vehiculele cărora li se aplică Directiva 2002/24.

73. În ceea ce privește categoria vehiculelor destinate utilizării în competiții, deși admitem că acestea sunt excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2002/24, trebuie să subliniem totuși că noțiunea „destinație” formulată din perspectiva finalității industriale propuse presupune ca un vehicul să fi fost conceput de constructor sau de fabricant ca având capacitatea de a participa la competiții.

74. Or, modificarea unei motorete cu ajutorul unui kit de creștere a performanțelor conduce la o transformare izolată, chiar dacă vehiculul mai performant va putea participa în mod real la competiții. În consecință, pe de o parte, un asemenea vehicul nu va putea fi considerat ca fiind „destinat utilizării în competiții”, din moment ce finalitatea acestuia a fost definită în mod diferit de fabricant. Astfel, înainte de creșterea performanțelor, acesta nu era destinat utilizării în competiții. Pe de altă parte, ca urmare a creșterii performanțelor, vehiculul va constitui un vehicul izolat care nu poate face obiectul omologării de tip.

75. În ipoteza în care, din perspectivă industrială, kitul de creștere a performanțelor nu este destinat unei duble utilizări [25], considerăm că un kit de creștere a performanțelor motoretelor este destinat fie creșterii puterii motoretelor destinate utilizării în competiții, fie transformării motoretelor în „non-motorete”. Și într-un caz, și în celălalt este vorba, așadar, despre un echipament care se plasează în afara sistemului de omologare de tip și de recunoaștere reciprocă prevăzut de Directiva 2002/24, deoarece aceste kituri de creștere a performanțelor nu sunt destinate să fie montate pe vehicule reglementate de Directiva 2002/24.

76. În fine, din moment ce Directiva 2002/24 nu se aplică, în principiu, vehiculelor izolate, rezultă că un kit de creștere a performanțelor care servește modificării unei motorete nu poate intra în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 și nu beneficiază de sistemul de recunoaștere reciprocă instituit de aceasta.

25 — Dacă același kit de creștere a performanțelor este destinat motoretelor și, de exemplu, motocicletelor ușoare, intră în mod evident în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24. Cu toate acestea, considerăm că dispozițiile capitolului 7 din anexa la Directiva 97/24 vizează evitarea unei asemenea situații.

V — Cu privire la extinderea domeniului de aplicare al Directivei 2002/24

77. Prin intermediul întrebării sale, instanța națională dorește în esență să afle dacă este permis unui stat membru să extindă domeniul de aplicare al Directivei 2002/24, în special, la vehiculele prevăzute la articolul 1 alineatul (1) litera (d) din directiva menționată, și anume cele destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren. În această fel, domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 privind transportul rutier ar fi extins, în ceea ce privește vehiculele menționate, la orice transport terestru.

78. Recunoaștem că înțelesul întrebării nu este clar. Aceasta ar putea privi aplicarea definiției noțiunii „motoretă" în sensul Directivei 2002/24 și cerințele tehnice care decurg de aici pentru vehiculele destinate utilizării în competiții. Întrebarea ar putea fi de asemenea interpretată în sensul că instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă un stat membru poate extinde în mod unilateral sistemul de omologare de tip și de recunoaștere reciprocă creat prin Directiva 2002/24 la vehiculele care nu intră în domeniul de aplicare al acesteia.

79. Potrivit Comisiei, Directiva 2002/24, în special articolul 1 alineatul (1) litera (d), trebuie să fie interpretată în sensul că aceasta permite unui stat membru să extindă domeniul său de aplicare la vehiculele destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren.

80. În opinia guvernului Regatului Unit, statele membre sunt autorizate să impună cerințe tehnice în ceea ce privește vehiculele enumerate la articolul 1 alineatul (1) literele (a)-(h), în măsura în care aceste cerințe respectă dreptul comunitar, inclusiv articolul 28 CE și alte dispoziții care protejează libera circulație a mărfurilor, precum Regulamentul (CE) nr. 764/2008 [26] și Directiva 98/34/CE [27].

81. Astfel, limitările efectelor juridice ale unei directive pot lua forma unei excepții sau a unei derogări. Este vorba despre neaplicarea unei norme enunțate de directivă unei situații, chiar dacă aceasta ar intra în domeniul de aplicare al normei menționate.

82. În speță, în mod similar guvernului Regatului Unit, considerăm că articolul 1 alineatul (1) litera (d) din Directiva 2002/24 nu constituie o excepție de la cerințele directivei.

26 — Regulamentul (CE) nr. 764/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a unor proceduri de aplicare a anumitor norme tehnice naționale pentru produsele comercializate în mod legal în alt stat membru și de abrogare a Deciziei nr. 3052/95/CE (JO L 218, p, 21)

27 — Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice (JO L 204, p. 37, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 207)

83. Astfel, acest articol nu prevede faptul că statele membre trebuie să excepteze vehiculele utilizate în competiții și pe orice teren de la cerințele conținute în directivă. Excluderea din domeniul de aplicare al directivei lasă statelor membre competența de a legifera în domeniul în cauză, cu respectarea normelor tratatului.

84. Directiva 2002/24 urmărește să instituie o procedură de omologare de tip aplicabilă autovehiculelor cu două sau trei roți, componentelor și unităților tehnice separate construite în conformitate cu cerințele tehnice enunțate în directivele speciale. Consecința juridică a acestei proceduri este libera circulație a acestor produse, întemeiată pe obligația de recunoaștere reciprocă a conformității cerințelor tehnice care sunt armonizate în întregime. Astfel cum rezultă din articolul 15 alineatul (1) din Directiva 2002/24, numai vehiculele, unitățile tehnice separate sau componentele care sunt conforme cu directiva menționată beneficiază de sistemul instituit de aceasta.

85. Observăm totuși că, în speță, problematica creșterii performanțelor motoretelor rămâne în centrul cauzei aflate pe rolul instanței de trimitere.

86. Astfel cum am explicat deja mai sus în ceea ce privește combaterea modificărilor motoretelor, dispozițiile Directivei 2002/24 trebuie coroborate cu capitolul 7 din anexa la din Directiva 97/24.

87. În consecință, din moment ce vehiculele și componentele intră sub incidența Directivei 2002/24, sunt aplicabile dispozițiile referitoare la măsurile împotriva modificărilor din Directiva 97/24. Or, în principiu, acesta nu este cazul vehiculelor destinate utilizării în competiții.

88. În această privință, este necesar să se sublinieze că o extindere a domeniului de aplicare al Directivei 2002/24 implică extinderea aplicării procedurii de omologare de tip. Problema extinderii măsurilor care vizează combaterea modificării vehiculelor, care pare a fi în centrul preocupărilor instanței de trimitere, constituie o problematică distinctă.

89. Cu toate acestea, din moment ce este vorba despre aplicabilitatea procedurii de omologare de tip la vehiculele destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren, considerăm că statul membru este abilitat să acționeze în acest sens, sub rezerva de a fi în măsură să respecte obiectivul Directivei 2002/24.

90. Astfel cum rezultă din articolul 2 punctul 7 din Directiva 2002/24, procedura de omologare de tip constituie un act prin care un stat membru certifică faptul că un tip de

vehicul, un sistem, o unitate tehnică separată sau o componentă satisface cerinţele tehnice stabilite în directiva menţionată sau în directivele speciale şi verificările corectitudinii datelor constructorului, astfel cum sunt prevăzute în lista exhaustivă menţionată în anexa I la directiva menţionată [28].

91. Pe de altă parte, rezultă din articolul 5 din aceeaşi directivă că autoritatea competentă a fiecărui stat membru trimite autorităţilor competente ale celorlalte state o copie a certificatului de omologare de tip cu anexele la acesta pentru fiecare tip de vehicul omologat sau pentru care refuză acordarea omologării. În plus, în conformitate cu articolul 4 alineatul (6) din directiva menţionată, atunci când statul membru refuză, pentru motive care privesc riscuri semnificative pentru siguranţa rutieră, acordarea omologării de tip pentru un vehicul, un sistem, o unitate tehnică separată sau o componentă, informează celelalte state membre şi Comisia.

92. Ţinând seama de riscul de confuzie şi de insecuritatea juridică ce rezultă din aplicarea acestei proceduri la vehiculele situate în afara domeniului de aplicare al Directivei 2002/24, considerăm că statul membru în cauză trebuie să indice în mod neechivoc, în ceea ce priveşte certificatul, că nu este vorba despre omologarea de tip prevăzută de directiva menţionată şi că certificatul nu produce efectele juridice prevăzute de Directiva 2002/24. În această privinţă, dorim să amintim că dispoziţiile articolului 15 alineatul (3) din directiva menţionată impun statelor membre evitarea oricărei confuzii care poate rezulta din excepţiile individuale prevăzute de acest articol. Acelaşi principiu trebuie să se aplice extinderii domeniului de aplicare al omologării de tip.

93. Astfel, atunci când măsurile adoptate de statul membru intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24, statul membru se află într-un sistem de interdependenţă care se întemeiază, pe de o parte, pe încrederea şi pe colaborarea dintre autorităţile competente naţionale şi, pe de altă parte, pe specificaţiile tehnice stabilite în directivele speciale [29].

28 — În temeiul articolului 4 din Directiva 2002/24, fiecare stat membru acordă omologarea tuturor tipurilor de vehicul sau omologarea unităţilor tehnice separate sau a componentelor, dacă acestea îndeplinesc următoarele condiţii. Pe de o parte, tipul de vehicul trebuie să îndeplinească cerinţele tehnice ale directivelor speciale şi să fie conform descrierii furnizate de constructor, prevăzută în lista exhaustivă prezentată în anexa I la directivă. Pe de altă parte, sistemul (frâne, echipamentul de control al emisiilor etc.), unitatea tehnică separată (un dispozitiv cum ar fi un amortizor de zgomot de evacuare) sau componenta (un dispozitiv cum ar fi o lampă) trebuie să îndeplinească cerinţele tehnice ale directivei speciale care se referă la acestea şi să corespundă descrierii furnizate de fabricant, prevăzută în lista exhaustivă prezentată în anexa I la directiva menţionată.

29 — A se vedea în această privinţă, în ceea ce priveşte Directiva 98/37/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 22 iunie 1998 privind apropierea legislaţiilor statelor membre în domeniul echipamentelor tehnice (JO L 207, p. 1, Ediţie specială, 13/vol. 23, p. 220), Hotărârea din 17 aprilie 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, Rep., p. I-2749, punctele 61-64). În plus, în ceea ce priveşte marcajul „E", acesta indică faptul că un produs a fost omologat pentru a circula pe drumurile deschise circulaţiei. Acest marcaj este urmat de un număr care indică ţara care a omologat produsul. Obţinerea omologării este în general legată de o normă europeană specifică produsului în cauză.

94. Astfel, aplicarea de către un stat membru a procedurii de omologare pentru un tip de vehicul exclus din domeniul de aplicare al Directivei 2002/24 ni se pare a fi posibilă din punct de vedere legal numai cu condiția respectării obligației de transparență inerente atât procedurii de omologare, cât și principiului general al securității juridice. Prin urmare, statul membru poate aplica directiva unor situații care nu intră în domeniul de aplicare al acesteia, precum o normă națională, sub rezerva de a nu da impresia că efectele juridice ale normei naționale în cauză sunt extinse la nivelul Uniunii.

95. În fine, nimic nu se opune ca un stat membru să se inspire din normele stabilite în Directiva 2002/24 pentru a reglementa situația vehiculelor și a componentelor care sunt excluse din domeniul său de aplicare, cu respectarea normelor tratatului.

VI — Analiza conținutului legislației naționale în raport cu dreptul Uniunii

96. Având în vedere obiectivul Legii privind condițiile tehnice, Curtea a adresat guvernului belgian și Comisiei următoarea întrebare:

„Transpune – și în ce măsură transpune – articolul 1 alineatul (5) din Legea din 21 iulie 1985 dispozițiile capitolului 7 din anexa la Directiva 97/24, intitulat «Măsuri împotriva modificărilor motoretelor cu două roți și ale motocicletelor», în versiunea aplicabilă situației de fapt din acțiunea principală?"

97. Guvernul belgian a arătat în răspunsul său că dispozițiile capitolului 7 din anexa la Directiva 97/24 au fost încorporate în Decretul regal din 8 noiembrie 1998 [30]. Pe de altă parte, articolul 1 alineatul (5) din Legea privind condițiile tehnice a intrat în vigoare anterior, mai precis, la 1 iulie 1995. Cu toate acestea, din moment ce sfera de aplicare a Legii privind condițiile tehnice este mult mai largă, articolul 1 alineatul (5) a fost menținut în vigoare.

98. Potrivit Comisiei, articolul 1 alineatul (5) din Legea privind condițiile tehnice nu poate fi considerat ca o transpunere a Directivei 97/24.

30 — Decret de modificare a Decretului regal din 4 august 1996 privind punerea în aplicare a directivelor Comunităților Europene referitoare la omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți, a componentelor și unităților tehnice separate ale acestora, precum și a accesoriilor de siguranță.

99. În ceea ce privește relația dintre Directiva 2002/24 și legislația în cauză în acțiunea principală, guvernul belgian subliniază, referindu-se la articolul 15 din Directiva 2002/24, că interdicția enunțată la articolul 1 alineatul (5) din Legea privind condițiile tehnice a fost instituită în vederea asigurării unei protecții mai bune a utilizatorilor. Acesta propune Curții să considere că articolul 1 alineatul (5) din Legea privind condițiile tehnice este conform cu dispozițiile Directivei 2002/24.

100. Potrivit aceluiași guvern, vehiculele care, după fabricare, sunt echipate de vânzător, de cumpărător sau de utilizator cu componente care urmăresc creșterea puterii motorului și/sau a vitezei adeseori nu sunt (sau nu mai sunt) adaptate la modificările care le-au fost aduse, astfel încât reprezintă un potențial pericol pentru utilizator.

101. În această privință, observăm în primul rând că articolul 1 alineatul (5) din Legea privind condițiile tehnice interzice fabricarea, importul, deținerea sau vânzarea tuturor echipamentelor care permit creșterea puterii și/sau a vitezei motoretelor, precum și oferirea de servicii sau furnizarea unor indicații în vederea montării acestor echipamente.

102. Rezultă că obiectivul articolului 1 alineatul (5) din Legea privind condițiile tehnice constă în interzicerea modificării naturii motoretelor prin intermediul interdicției de comercializare și de utilizare a pieselor care servesc acestei utilizări [31]. Din această perspectivă, scopul urmărit prin legislația menționată coincide cu domeniul de aplicare al Directivei 2002/24.

103. Astfel, nu este considerat motoretă, în sensul Directivei 2002/24, decât vehiculul care îndeplinește criteriile care figurează la articolul 1 alineatul (2) din directiva menționată.

104. În mod similar Directivei 2002/24, care reține, în opinia noastră, finalitatea industrială în vederea stabilirii „destinației" unui vehicul, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, legislația belgiană pare a merge în aceeași direcție, în sensul că interzice orice echipament, în măsura în care „acesta are ca obiect" [32] creșterea puterii sau a vitezei motoretelor.

105. Cu toate acestea, observăm de asemenea că Legea privind condițiile tehnice reglementează o problematică mai vastă decât cea acoperită de Directiva 2002/24. Astfel, aplicabilitatea directivei menționate este limitată de cerința de a fi „destinată transportului rutier". Or, atât potrivit precizărilor instanței de trimitere, cât și ale guvernului belgian, Legea privind condițiile tehnice reglementează

31 — Aspectul referitor la o eventuală interdicție care vizează furnizarea unor servicii sau indicații privind creșterea performanțelor nu pare a fi acoperit de trimiterea preliminară.

32 — Iar nu „ca efect".

condițiile pe care trebuie să le îndeplinească orice vehicul de transport terestru, această noțiune fiind mult mai largă decât noțiunea de transport rutier.

106. În al doilea rând, în ceea ce privește combaterea modificărilor motoretelor, observăm că guvernul belgian arată că măsurile prevăzute în capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24 sunt de două tipuri. Acest capitol 7, pe de o parte, ar cuprinde dispoziții generale privind interschimbabilitatea pieselor care nu sunt identice între vehicule omologate (punctele 2.1-2.4) și, pe de altă parte, acesta ar impune dispoziții speciale constructorilor de vehicule pentru împiedicarea modificării vitezei maxime a acestor vehicule prin introducerea unei serii de cerințe de construcție (punctele 3.1-3.10).

107. Or, Directiva 97/24 nu prevede măsuri privind instalarea unor piese care vizează creșterea puterii motorului sau a vitezei și care nu provin de la constructorul de origine, spre deosebire de obiectivul care pare a fi urmărit de Legea privind condițiile tehnice. Pe de altă parte, potrivit guvernului belgian, Directiva 97/24 ar constitui parțial o reluare a articolului 1 alineatul (5) din legea menționată.

108. Chiar dacă transpunerea Directivei 97/24 a intervenit ulterior adoptării Legii privind condițiile tehnice, considerăm că articolul 1 alineatul (5) din această lege pare a îndeplini obiectivul urmărit de capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24 privind măsurile care urmăresc limitarea modificării motoretelor, care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24.

109. Rezultă că, în măsura în care domeniile de aplicare ale Legii privind condițiile tehnice, respectiv ale capitolului 7 din anexa la Directiva 97/24 coincid și vizează vehiculele care intră sub incidența Directivei 2002/24, astfel cum sunt motoretele, directivele menționate mai sus nu se opun legislației în cauză.

110. Astfel, interzicerea comercializării echipamentului „având ca obiect” creșterea puterii sau a vitezei motoretelor care se încadrează în limitele stabilite în capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24, și anume o interdicție restrânsă la modificările care alterează substanțial performanța vehiculului și emisiile sonore și poluante, este compatibilă cu aceasta din urmă. Adăugăm că legea în cauză nu impune ca modificările să fie aduse vehiculelor care beneficiază de armonizarea tehnică la nivelul Uniunii. Dimpotrivă, aceasta interzice modificările care vizează schimbarea construcției unui vehicul, astfel cum a fost conceput de fabricant. Prin urmare, legea menționată este conformă cu cerința enunțată la articolul 15 alineatul (4) din Directiva 2002/24, conform

căreia condițiile de utilizare impuse de statele membre nu pot implica modificări ale vehiculelor.

111. Cu toate acestea, în măsura în care interdicția stabilită de Legea privind condițiile tehnice se situează, într-o mare măsură, în afara domeniului de aplicare al Directivelor 2002/24 și 97/24, trebuie să se furnizeze instanței naționale anumite indicații în privința articolelor 28 CE și 30 CE (devenite articolele 34 TFUE și 36 TFUE), abordându-se în același timp problematica vehiculelor destinate utilizării în competiții.

112. Astfel, după cum a subliniat Comisia, directivele în cauză nu realizează o armonizare completă în domeniul vehiculelor cu două sau trei roți, din moment ce acestea nu se aplică tuturor vehiculelor cu două sau trei roți, și în special vehiculelor destinate utilizării în competiții.

113. În această privință, este necesar să se amintească faptul că, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 234 CE, întemeiată pe o clară separare a funcțiilor între instanțele naționale și Curte, orice apreciere a situației de fapt este de competența instanței naționale. Totuși, pentru a oferi acesteia un răspuns util, Curtea poate, într-un spirit de cooperare cu instanța națională, să îi furnizeze toate indicațiile pe care le consideră necesare [33].

114. Astfel cum am arătat deja, sub rezerva respectării dispozițiilor tratatului, statele membre dispun de o marjă largă de apreciere în ceea ce privește reglementarea vehiculelor destinate utilizării în competiții, care sunt excluse în mod expres din domeniul de aplicare al Directivei 2002/24.

115. În plus, considerăm că dreptul Uniunii lasă statelor membre o marjă largă de apreciere pentru a stabili dacă autorizează sau nu autorizează, și, dacă este cazul, în ce condiții, organizarea competițiilor de motorete și/sau de motociclete. Este recunoscut faptul că aceste competiții de autovehicule, chiar organizate perfect, pun serios în pericol viața și sănătatea participanților, în special în comparație cu orice alt sport.

116. Guvernul Regatului Unit subliniază că, în opinia sa, din moment ce vehiculele destinate utilizării în competiții sau vehiculele de teren nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24, ar rezulta că directiva respectivă nu ar impune statelor membre adoptarea unei anumite legislații în această privință.

33 — A se vedea printre altele Hotărârea din 5 aprilie 2010, Sandström (C-433/05, Rep., p. I-2885, punctul 35).

117. Potrivit guvernului Regatului Unit, statele membre ar fi autorizate să impună cerințe tehnice în ceea ce privește vehiculele enumerate la articolul 1 alineatul (1) literele (a)-(h) din Directiva 2002/24, în măsura în care aceste cerințe respectă dreptul Uniunii, inclusiv, în special, articolul 28 CE.

118. În speță, reiese din dosarul cauzei că interdicția în discuție prezintă caracterul unei măsuri aplicabile fără deosebire produselor naționale și produselor importate din alte state membre.

119. Pe de altă parte, nu se poate contesta că, interzicând cu titlu general și în mod absolut, pe întregul teritoriu belgian, fabricarea, importul, deținerea, oferirea spre vânzare, vânzarea și distribuirea de echipamente având ca obiect creșterea puterii motorului și/sau a vitezei motoretelor, reglementarea națională în discuție poate împiedica libera circulație a mărfurilor.

120. O astfel de interdicție ar putea fi totuși justificată din perspectiva articolului 30 CE sau printr-o cerință imperativă în sensul jurisprudenței, sub rezerva ca reglementarea în cauză să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins [34].

121. În opinia noastră, creșterea performanțelor motoretelor reprezintă un fenomen pe care dreptul derivat al Uniunii îl consideră incompatibil cu siguranța rutieră, cu protecția utilizatorilor, precum și cu protecția mediului. Din reglementarea națională în cauză rezultă că echipamentul care servește creșterii performanțelor motoretelor destinate circulației rutiere nu poate beneficia de libera circulație în cadrul pieței interne. În consecință, statele membre pot restrânge introducerea pe piață, vânzarea, introducerea în circulație sau utilizarea kiturilor de creștere a performanțelor motoretelor destinate utilizării în competiții, dacă kiturile respective sunt interschimbabile din punct de vedere tehnic cu cele destinate transportului rutier.

122. În ipoteza în care kiturile de creștere a performanțelor nu ar îndeplini condiția de interschimbabilitate și dacă normele naționale în discuție ar avea ca efect împiedicarea utilizatorilor componentelor sau unităților tehnice separate de a le utiliza potrivit destinației acestora sau de a limita foarte mult utilizarea acestora, aspect care trebuie verificat de instanța de trimitere, asemenea norme ar avea ca efect împiedicarea accesului acestor produse pe piața națională în discuție și ar constitui, în consecință, sub rezerva justificării în temeiul articolului 30 CE sau al

34 — A se vedea Hotărârea din 10 februarie 2009, Comisia/Italia (C-110/05, Rep., p. I-519, punctul 59).

cerințelor imperative de interes general, o măsură cu efect echivalent restricțiilor cantitative la import, interzisă de articolul 28 CE.

123. În această privință, amintim că libera circulație a mărfurilor, în ceea ce privește autovehiculele sau componentele acestora în Uniunea Europeană, nu a fost realizată prin aplicarea directă a articolelor tratatului, ci ca urmare a unui lung proces de armonizare a reglementării tehnice, având în vedere necesitatea protejării vieții și a sănătății utilizatorilor unor asemenea produse, precum siguranța rutieră și mediul. Prin urmare, construcția europeană în materie se întemeiază pe premisa existenței unei justificări a impedimentului în calea schimburilor intracomunitare în temeiul articolului 30 CE [35]. În consecință, considerăm că factorii care au justificat adoptarea reglementării derivate a Uniunii în sectorul autovehiculelor justifică și o interdicție generală, astfel cum este cea prevăzută de Legea privind condițiile tehnice, chiar dacă aceasta s-ar aplica unui kit de creștere a performanțelor motoretelor pretins destinate utilizării în competiții.

VII — Concluzie

124. Propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde după cum urmează:

„Un stat membru poate aplica Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului sau norme naționale având un

35 — A se vedea considerentele (2) și (4) ale Directivei 92/61, abrogată în prezent.

conținut similar, cu respectarea normelor Tratatului CE, pentru a reglementa vehiculele și componente care sunt excluse din domeniul de aplicare al directivei menționate, atât în ceea ce privește procedura de omologare de tip a unui vehicul, cât și în ceea ce privește cerințele tehnice aplicabile vehiculelor destinate circulației extrarutiere și celor destinate utilizării în competiții pe drumuri sau pe orice teren, sub rezerva respectării obligației de transparență inerente atât procedurii de omologare de tip, cât și principiului general al securității juridice.

În măsura în care o lege națională, precum cea în cauză în acțiunea principală, depășește nivelul măsurilor de combatere a modificărilor motoretelor prevăzut de Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți, aceasta intră în domeniul de aplicare al articolelor 28 CE și 30 CE. Aceasta este un element constitutiv al unei restricții justificate din perspectiva articolelor menționate, chiar dacă se aplică unor echipamente având ca obiect creșterea puterii motorului și/sau a vitezei motoretelor destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren."