ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

18 novembre 2010 *

Dans l'affaire C-142/09,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgique), par décision du 18 mars 2009, parvenue à la Cour le 22 avril 2009, dans la procédure pénale contre

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

LA COUR (première chambre),

composée de M. A. Tizzano, président de chambre, MM. A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (rapporteur) et M^me^ M. Berger, juges,

* Langue de procédure: le néerlandais.

avocat général: M. N. Jääskinen,
greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour M. Lahousse et Lavichy BVBA, par M[e] E. De Ridder, advocaat,

— pour le gouvernement belge, par M[mes] M. Jacobs et L. Van den Broeck, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M[me] H. Walker, en qualité d'agent,

— pour la Commission des Communautés européennes, par MM. H. van Vliet et G. Wilms, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 16 septembre 2010,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil (JO L 124, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'une procédure pénale engagée contre M. Lahousse et Lavichy BVBA (ci-après les «prévenus») suspectés de vendre et d'installer du matériel ainsi que de conseiller les clients en vue de débrider des cyclomoteurs.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 La directive 2002/24 instaure la procédure relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues au niveau de l'Union européenne. Ce faisant, elle abroge la directive 92/61/CEE du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues (JO L 225, p. 72), tout en en conservant la plupart des dispositions.

4 L'article 1er de la directive 2002/24 définit le champ d'application de celle-ci comme suit:

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

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

[…]

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

[…]

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

[…]

2. Les véhicules visés au paragraphe 1 sont répartis en:

a) cyclomoteurs, c'est-à-dire des véhicules à deux roues […] ou à trois roues […] ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h et caractérisés:

i) pour les cyclomoteurs à deux roues, par un moteur:

— dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm^3 s'il est à combustion interne, ou

— dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique;

ii) pour les cyclomoteurs à trois roues, par un moteur:

— dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm^3 s'il est à allumage commandé (positif), ou

— dont la puissance maximale nette ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne, ou

— dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique;

[…]»

5 Aux termes de l'article 2, point 7, de la directive 2002/24, par «réception», il convient d'entendre la procédure par laquelle un État membre constate qu'un type de véhicule, un système, une entité technique ou un composant satisfait aussi bien aux prescriptions techniques de la présente directive ou des directives particulières qu'aux vérifications de l'exactitude des données du constructeur, prévues dans la liste exhaustive figurant à l'annexe I de cette directive. À cet égard, cette annexe I renvoie, en ce qui concerne certaines caractéristiques techniques des composants et des entités techniques, auxdites directives, et en particulier à la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1997, relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues (JO L 226, p. 1).

6 L'article 3 de la directive 2002/24 est rédigé comme suit:

«Toute demande de réception est introduite par le constructeur ou le fabricant auprès de l'autorité de réception d'un État membre. Elle est accompagnée d'une fiche de renseignements dont le modèle figure, pour la réception de véhicules, à l'annexe II et, pour la réception de systèmes, entités techniques ou composants, dans une annexe ou un appendice de la directive particulière relative au système, à l'entité technique ou au composant concerné, ainsi que des documents mentionnés dans cette fiche. Pour un même type de véhicule, de système, d'entité technique ou de composant, la demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre.»

7 L'article 4, paragraphe 1, de la directive 2002/24 indique:

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

[…]

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

8 L'article 15 de cette directive dispose:

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

2. Les États membres n'interdisent pas la mise sur le marché, la vente ou l'utilisation des entités techniques ou des composants neufs conformes à la présente directive. Seuls les entités techniques et les composants conformes à la présente directive peuvent être mis sur le marché et vendus pour la première fois afin d'être utilisés dans les États membres.

[…]

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

9 Aux termes du troisième considérant de la directive 97/24:

«considérant que l'établissement de prescriptions harmonisées pour ces éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues est nécessaire afin de permettre la mise en œuvre, pour chaque type desdits véhicules, des procédures de réception et d'homologation qui font l'objet de la directive 92/61 […]».

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

«Définitions

Aux fins du présent chapitre on entend par:

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

[…]

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

[…]

1.4. ‘modification non autorisée’: une modification qui n’est pas permise par les dispositions de ce chapitre;

[...]».

11 Le point 2 du chapitre 7 de l’annexe de la directive 97/24 comprend notamment les prescriptions générales relatives à l’interchangeabilité de pièces non identiques entre des véhicules homologués. Il ressort du point 2.1.1 dudit chapitre 7 que la pose de pièces ne saurait conduire à une augmentation de la vitesse maximale par construction d’un véhicule de catégorie A de plus de 5 km/h et qu’en aucun cas cette vitesse maximale ne doit être dépassée.

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

«Les prescriptions établies dans cette section ne sont obligatoires que lorsque de manière individuelle ou combinée, elles s’avèrent nécessaires afin d’éviter des manipulations ayant pour résultat que la vitesse maximale par construction d’un véhicule de catégorie A augmente de plus de 5 km/h […] En aucun cas, la vitesse maximale par construction ou la puissance maximale nette du moteur pour la catégorie considérée ne doivent être dépassées.

[...]»

Le droit national

13 Aux termes de l'article 1er, paragraphe 5, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Belgisch Staatsblad,* du 13 août 1985, p. 11647):

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

Le litige au principal et la question préjudicielle

14 MM. Lahousse et Lavichy sont les dirigeants de Lavichy BVBA, un magasin de vente, de location, d'entretien et de réparation de bicyclettes et de cyclomoteurs. À ce titre, des équipements permettant d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs y sont vendus et posés.

15 À la suite d'une enquête, d'une perquisition et d'une saisie de pièces à conviction, les prévenus ont été condamnés par le politierechtbank te Sint-Niklaas pour avoir contrevenu à l'article 1er, paragraphe 5, de la loi du 21 juin 1985, en tant qu'ils ont vendu des équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse de cyclomoteurs ainsi qu'offert des services en ce sens.

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

17 Celle-ci estime qu'il existe une contradiction potentielle entre l'article 1er, paragraphe 5, de la loi du 21 juin 1985 et la directive 2002/24, dans la mesure où cette disposition nationale ne connaît pas d'exception à son champ d'application, contrairement à la directive 2002/24. Dès lors, le rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

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

Sur la question préjudicielle

Remarques liminaires

Sur l'application de la directive 2002/24

18 Il ressort de la décision de renvoi que les faits reprochés aux prévenus se sont déroulés entre le 1er janvier 2002 et le 7 décembre 2005.

19 Dans la mesure où la directive 2002/24 a été adoptée le 18 mars 2002 en vue d'abroger la directive 92/61, cette dernière était applicable pour une partie des faits reprochés aux prévenus.

20 Cependant, et ainsi qu'il résulte de son quatrième considérant, la directive 2002/24 se limite à clarifier certaines prescriptions administratives et à compléter les prescriptions contenues dans les annexes de la directive 92/61.

21 Dès lors, et ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 28 de ses conclusions, les notions dont l'interprétation est requise par la juridiction de renvoi ainsi que les modalités de la procédure de réception prévues par le droit de l'Union en ce qui concerne les véhicules à moteur à deux ou trois roues sont restées inchangées.

Sur la procédure de réception par type prévue par les directives 92/61 et 2002/24

22 Ainsi qu'il résulte de son troisième considérant, la directive 92/61 vise à établir des prescriptions fixant des caractéristiques techniques, se substituant aux différentes prescriptions nationales, afin de faciliter les échanges à l'intérieur de la Communauté européenne en ce qui concerne les véhicules à moteur à deux ou trois roues.

23 Les prescriptions étant communes à l'ensemble des États membres, les directives 92/61 et 2002/24 mettent en place un mécanisme de réception par type, c'est-à-dire une procédure qui permet in fine aux autorités de chaque État membre de s'assurer que les véhicules ayant fait l'objet d'une réception dans un autre État membre et destinés à être mis en vente, en circulation ou utilisés sur son territoire remplissent ces prescriptions.

24 Ce faisant, par la procédure de réception par type, un État membre constate qu'un type de véhicule, un système, une entité technique ou un composant satisfait aussi bien aux prescriptions techniques des directives 92/61 et 2002/24 ou des directives particulières qu'aux vérifications de l'exactitude des données du constructeur, prévues dans la liste exhaustive figurant à l'annexe I, respectivement, des directives 92/61 et 2002/24.

25 Il appartient au constructeur d'un véhicule susceptible de relever des directives 92/61 et 2002/24 de présenter une demande de réception auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il souhaite mettre en vente un type de véhicule. Lesdites autorités contrôlent alors que ce type de véhicule satisfait aux prescriptions techniques des directives pertinentes.

26 Pour chaque véhicule pour lequel l'autorité nationale compétente a procédé à une réception, un certificat de conformité est établi par le constructeur qui accompagne chaque véhicule. Par la suite, les autorités des autres États membres saisies d'une demande de mise sur le marché ou de mise en circulation dudit véhicule se limitent alors à constater qu'il correspond au certificat de conformité l'accompagnant. Une procédure identique s'applique aux composants et aux entités techniques des véhicules couverts par les directives 92/61 et 2002/24 ou destinés à être montés sur de tels véhicules, en ce qui concerne les prescriptions techniques prévues par les directives particulières.

27 Au travers de la procédure de réception par type au niveau de l'Union est donc instauré un mécanisme de reconnaissance mutuelle des contrôles de la conformité aux prescriptions prévues par les directives 92/61 et 2002/24, ainsi que par les directives particulières, effectués par les autorités de réception des différents États membres.

28 Par conséquent, une telle procédure permet de faciliter la circulation dans le marché commun des véhicules à moteur à deux ou trois roues ainsi que celle de leurs

entités techniques et composants puisque, d'une part, les marchandises produites en conformité avec un type réceptionné ne font plus l'objet d'un contrôle au regard des prescriptions techniques des directives 92/61 et 2002/24 ainsi que des directives particulières, et, d'autre part, aux termes de l'article 15, paragraphes 1 et 2, des directives 92/61 et 2002/24, dès lors qu'un véhicule, une entité technique ou un composant neufs sont conformes à ces directives ou aux directives particulières, les États membres ne peuvent en restreindre la mise sur le marché, la vente, la mise en circulation ou l'utilisation, sous réserve de l'article 15, paragraphe 5, de la directive 92/61 et de l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2002/24.

Sur la question préjudicielle

29 Par sa question, la juridiction de renvoi cherche, en substance, à savoir si les directives 92/61 et 2002/24 doivent être interprétées en ce sens qu'un État membre peut étendre la procédure de réception par type instaurée par ces directives pour les véhicules, les composants et les entités techniques en relevant à des véhicules ne rentrant pas dans leur champ d'application, à savoir ceux destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain.

30 En premier lieu, il convient de rappeler qu'il résulte de l'article 1er, paragraphe 1, des directives 92/61 et 2002/24 qu'elles trouvent à s'appliquer à tout véhicule à moteur à deux ou trois roues, jumelées ou non, destiné à circuler sur la route, c'est-à-dire, notamment, aux cyclomoteurs ainsi qu'à leurs composants et entités techniques. À cet égard, aux termes du paragraphe 2 de cet article, on entend par cyclomoteur, en substance, les véhicules à deux ou trois roues munis d'un moteur à combustion interne dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm^3, ou muni d'un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW.

31 Il résulte de l'article 1er, paragraphe 1, deuxième alinéa, quatrième tiret, de la directive 92/61 et de l'article 1er, paragraphe 1, deuxième alinéa, sous d), de la directive 2002/24 que celles-ci ne trouvent pas à s'appliquer aux véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain, ni à leurs composants ou entités techniques.

32 Ainsi que la Commission des Communautés européennes l'a souligné dans ses observations écrites, pour ces véhicules, il n'a pas été jugé nécessaire ou il a été jugé disproportionné d'établir des spécifications harmonisées au niveau de l'Union.

33 Force est en effet de constater que ce type de véhicules répond à des besoins différents de ceux couverts par les directives 92/61 et 2002/24, dans la mesure où ils ne sont pas destinés à circuler sur la voie publique. Ainsi, d'une part, ces véhicules ne sont pas astreints à des normes aussi contraignantes en matière de sécurité routière et, d'autre part, leur production est nécessairement plus limitée en nombre que celle des cyclomoteurs destinés à circuler sur la voie publique, ce qui rend un mécanisme de réception par type peu pertinent.

34 Il en résulte que c'est moins la destination d'un véhicule qui détermine la possibilité de lui faire bénéficier du mécanisme de réception au niveau de l'Union instauré par les directives 92/61 et 2002/24 que sa faculté à remplir les prescriptions techniques qu'imposent ces directives.

35 Partant, et s'agissant des circonstances de l'affaire au principal, deux cas de figure sont susceptibles de se présenter, à savoir soit le matériel saisi chez les prévenus a fait l'objet d'une réception au niveau de l'Union et bénéficie alors des facilités découlant du mécanisme consacré par les directives 92/61 et 2002/24 quant à sa mise en vente, sa mise en circulation et son utilisation, soit ce matériel n'a pas fait l'objet d'une telle

réception, de sorte que sa mise sur le marché, sa vente, sa mise en circulation ou son utilisation relèvent par nature non pas desdites directives mais du droit national.

36 À cet égard, il convient d'emblée de souligner qu'il n'est indiqué, ni dans la décision de renvoi, ni dans les observations soumises à la Cour, dans quelle mesure le matériel saisi chez les prévenus et pour la vente et l'installation duquel ils sont poursuivis a bénéficié d'une procédure de réception en application des directives 92/61 et 2002/24. Il ressort seulement de cette décision que ce matériel est prévu pour être monté sur des cyclomoteurs et qu'il a pour effet d'augmenter leur vitesse et/ou la puissance de leur moteur afin d'en faire des véhicules destinés à participer à des compétitions sportives.

37 Dans ces conditions, afin de donner une réponse utile à la juridiction de renvoi, il y a lieu de souligner, premièrement, que, parmi les directives particulières visées à l'annexe I de la directive 2002/24, la directive 97/24 a arrêté à son annexe des mesures contre la manipulation, notamment, des cyclomoteurs à deux roues. En particulier, y est proscrite la pose sur un cyclomoteur de composants destinés à des véhicules d'une puissance supérieure à celle d'un cyclomoteur, dès lors qu'elle a pour résultat d'en augmenter la vitesse de plus de 5 km/h. En outre, en aucun cas la vitesse maximale par construction ou la puissance maximale nette du moteur ne doivent être dépassées.

38 Dès lors, d'une part, ces prescriptions techniques feraient nécessairement obstacle à la réception au niveau de l'Union, au sens des directives 92/61 et 2002/24, de composants ou d'entités techniques qui auraient pour effet d'augmenter la vitesse d'un cyclomoteur de plus de 5 km/h ou de permettre de dépasser la vitesse maximale par construction ou la puissance maximale nette du moteur.

39 D'autre part, il y a lieu de rappeler que, pour qu'un composant ou une entité technique puisse bénéficier du mécanisme de réception prévu par les directives 92/61 et 2002/24, il doit se rapporter à un véhicule auquel s'appliquent ces directives, à savoir, notamment, à un véhicule à deux roues caractérisé par un moteur dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm^3 s'il est à combustion interne ou dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique, ou encore être destiné à être monté sur un tel véhicule.

40 Partant, au regard de l'état actuel du droit de l'Union, ne saurait bénéficier du mécanisme de réception au niveau de l'Union un composant ou une entité technique qui aurait pour objet de modifier les caractéristiques techniques d'un cyclomoteur de telle sorte qu'il ne réponde plus à la définition qu'en donnent les directives 92/61 et 2002/24, en particulier en ce qui concerne sa puissance.

41 Deuxièmement, et pour autant que les pièces confisquées dans l'affaire au principal ne bénéficieraient pas du mécanisme de réception au niveau de l'Union prévu par les directives 92/61 et 2002/24, il convient de rappeler que leur mise sur le marché, leur vente et leur utilisation relèvent du droit national.

42 Dès lors, et ainsi que M. l'avocat général l'a relevé aux points 82 et 83 de ses conclusions, rien ne s'oppose, en principe, à ce qu'un État membre applique de manière analogue le mécanisme de réception au niveau de l'Union tel que prévu par les directives 92/61 et 2002/24 et permette la mise sur son marché national de véhicules, de composants ou d'entités techniques ayant fait l'objet d'une réception isolée dans un autre État membre, dans la mesure où ces derniers ne bénéficient pas déjà du mécanisme de réception au niveau de l'Union.

43 Toutefois, il appartient dans ce cas à l'État membre de respecter, dans l'exercice de ses compétences législatives, le droit de l'Union, et en particulier les articles 34 TFUE et 36 TFUE.

44 En l'espèce, force est de constater que l'interdiction générale de vendre ou d'utiliser du matériel permettant d'augmenter la puissance et/ou la vitesse des cyclomoteurs, telle que celle en cause au principal, est susceptible d'entraver la libre circulation de ces marchandises (voir, par analogie, arrêt du 10 février 2009, Commission/Italie, C-110/05, Rec. p. I-519, point 58). Une telle entrave est prohibée par l'article 34 TFUE dans la mesure où elle ne serait pas susceptible d'être justifiée par l'une des raisons d'intérêt général énumérées à l'article 36 TFUE ou par des exigences impératives.

45 Si la disposition nationale en cause au principal peut trouver une justification, notamment, dans l'objectif de garantir la sécurité routière, encore faudrait-il qu'une telle mesure soit propre à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et n'aille pas au-delà de ce qui est nécessaire pour qu'il soit atteint (voir, en ce sens, arrêt Commission/Italie, précité, point 59).

46 En l'occurrence, l'interdiction générale de la vente et de l'utilisation de matériel permettant d'augmenter la puissance et/ou la vitesse des cyclomoteurs circulant sur la voie publique a nécessairement pour effet d'en empêcher l'usage, notamment, à des fins sportives en dehors de la circulation publique. Partant, il conviendrait de s'interroger notamment sur l'existence d'une mesure moins contraignante qu'une interdiction générale, permettant de garantir de façon aussi efficiente la sécurité routière.

47 La Cour ne disposant toutefois d'aucune indication à cet égard, il appartient à la juridiction de renvoi de procéder à ces vérifications.

48 Par conséquent, il convient de répondre à la question posée que les directives 92/61 et 2002/24 sont à interpréter en ce sens que, dès lors qu'un véhicule ou un composant ou une entité technique s'y rapportant ne bénéficient pas de la procédure de réception qu'elles mettent en place, au motif notamment qu'ils ne relèvent pas du champ

d'application de ces directives, leurs dispositions ne s'opposent pas à ce que, pour ledit véhicule, ledit composant ou ladite entité technique, un État membre instaure, dans le cadre de son droit national, un mécanisme analogue de reconnaissance des contrôles effectués par d'autres États membres. En tout état de cause, une telle réglementation doit respecter le droit de l'Union, en particulier les articles 34 TFUE et 36 TFUE.

Sur les dépens

49 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) dit pour droit:

Les directives 92/61/CEE du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues, ainsi que 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61, sont à interpréter en ce sens que, dès lors qu'un véhicule ou un composant ou une entité technique s'y rapportant ne bénéficient pas de la procédure de réception qu'elles mettent en place, au motif notamment qu'ils ne relèvent pas du champ d'application de ces directives, leurs dispositions ne s'opposent pas à ce que, pour ledit véhicule, ledit composant

ou ladite entité technique, un État membre instaure, dans le cadre de son droit national, un mécanisme analogue de reconnaissance des contrôles effectués par d'autres États membres. En tout état de cause, une telle réglementation doit respecter le droit de l'Union, en particulier les articles 34 TFUE et 36 TFUE.

Signatures