SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

18 novembre 2010 *

Nel procedimento C-142/09,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgio), con decisione 18 marzo 2009, pervenuta in cancelleria il 22 aprile 2009, nel procedimento penale a carico di

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dal sig. A. Tizzano, presidente di sezione, dai sigg. A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (relatore) e dalla sig.ra M. Berger, giudici,

* Lingua processuale: l'olandese.

avvocato generale: sig. N. Jääskinen
cancelliere: sig. A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Lahousse e la Lavichy BVBA, dall'avv. E. De Ridder, advocaat,

— per il governo belga, dalle sig.re M. Jacobs e L. Van den Broeck, in qualità di agenti,

— per il governo del Regno Unito, dalla sig.ra H. Walker, in qualità di agente,

— per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. H. van Vliet e G. Wilms, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 16 settembre 2010,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 18 marzo 2002, 2002/24/CE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio (GU L 124, pag. 1).

2 Tale domanda è stata sottoposta nell'ambito di un procedimento penale a carico del sig. Lahousse e della Lavichy BVBA (in prosieguo: gli «imputati»), sospettati di vendere e d'installare materiale nonché di prestare consulenza ai clienti con la finalità di elaborare dei ciclomotori.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

3 La direttiva 2002/24 stabilisce la procedura relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote a livello dell'Unione europea, e sostituisce la direttiva del Consiglio 30 giugno 1992, 92/61/CEE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote (GU L 225, pag. 72), pur conservandone la maggior parte delle disposizioni.

4 L'art. 1 della direttiva 2002/24 definisce come segue l'ambito di applicazione della medesima:

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

La presente direttiva non si applica ai veicoli sottoindicati:

(…)

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

(…)

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

(…)

2. I veicoli di cui al paragrafo 1 si suddividono in:

a) ciclomotori, ossia veicoli a due ruote (...) o veicoli a tre ruote (...) aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 45 km/h e caratterizzati:

i) nel caso dei veicoli a due ruote, da un motore:

— la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm3 se a combustione interna, oppure

— la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici;

ii) nel caso dei veicoli a tre ruote, da un motore:

— la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm3 se ad accensione comandata, oppure

— la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici;

— la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4kW per i motori elettrici;

(…)».

5 Ai sensi dell'art. 2, n. 7, della direttiva 2002/24, con «omologazione» va inteso l'atto mediante il quale uno Stato membro constata che un tipo di veicolo, un sistema, un'entità tecnica o un componente soddisfano tanto le prescrizioni tecniche della presente direttiva o delle direttive particolari quanto le verifiche dell'esattezza dei dati del costruttore, previste dall'elenco esaustivo che figura nell'allegato I della direttiva in parola. A tale riguardo detto allegato I, relativamente a talune caratteristiche tecniche dei componenti e delle entità tecniche, rinvia alle citate direttive, e segnatamente alla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 17 giugno 1997, 97/24/CE, relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote (GU L 226, pag. 1).

6 L'art. 3 della direttiva 2002/24 è così formulato:

«Ogni domanda di omologazione è presentata dal costruttore all'autorità di omologazione di uno Stato membro. Essa è accompagnata da una scheda informativa, conforme al modello contenuto nell'allegato II, se trattasi di omologazione di un veicolo, o conforme al modello contenuto in un allegato o in un'appendice di una direttiva particolare relativa al sistema, all'entità tecnica o al componente in questione, se trattasi di omologazione di sistemi, entità tecniche o componenti, nonché dai documenti menzionati in detta scheda. Per uno stesso tipo di veicolo, di sistema, di entità tecnica o di componente, tale domanda può essere presentata presso un solo Stato membro».

7 L'art. 4, n. 1, della direttiva 2002/24 stabilisce che:

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

(…)

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

8 Ai sensi dell'art. 15 della direttiva in parola:

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

2. Gli Stati membri non possono vietare l'immissione sul mercato, la vendita e l'uso di entità tecniche o di componenti nuovi conformi alla presente direttiva. Possono essere immessi sul mercato e venduti la prima volta per essere utilizzati negli Stati membri soltanto le entità tecniche e i componenti conformi alla presente direttiva.

(…)

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

9 Il terzo «considerando» della direttiva 97/24 è così formulato:

«considerando che l'introduzione di prescrizioni armonizzate per detti elementi e caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, delle procedure di omologazione e di approvazione di cui alla direttiva 92/61/CEE (…)».

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

«Definizioni

Ai sensi del presente capitolo si intende per:

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

(…)

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

(…)

1.4. “modifica non autorizzata” una modifica che non è consentita dalle disposizioni del presente capitolo;

(...)».

11 Il capitolo 7, n. 2, dell’allegato della direttiva 97/24 comprende in particolare le prescrizioni generali relative all’intercambiabilità di pezzi non identici tra veicoli omologati. Dal n. 2.1.1, di detto capitolo 7, risulta che l’installazione di pezzi non può condurre a che la velocità massima per costruzione del veicolo della categoria A aumenti di più di 5 km/h e in nessun caso tale velocità massima può essere superata.

12 Il capitolo 7, n. 3, dell’allegato della direttiva 97/24, relativo alle prescrizioni particolari per i veicoli delle categorie A e B, così prevede:

«Le prescrizioni particolari che seguono sono vincolanti solo qualora esse, singolarmente o combinate, si dimostrino necessarie per impedire manomissioni che determinino un aumento della velocità massima per costruzione di oltre 5 km/h per i veicoli di categoria A (...). In nessun caso devono essere superate la velocità massima per costruzione o la potenza massima netta del motore della relativa categoria.

(...)».

Il diritto nazionale

13 Ai sensi dell'art. 1, n. 5, della legge 21 giugno 1985, relativa ai requisiti tecnici che devono soddisfare tutti i veicoli per trasporto di superficie, i loro componenti, nonché gli accessori per la sicurezza (*Belgisch Staatsblad* del 13 agosto 1985, pag. 11647):

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

Causa principale e questione pregiudiziale

14 I sigg. Lahousse e Lavichy amministrano la Lavichy BVBA, un negozio per la vendita, il noleggio, la manutenzione e la riparazione di biciclette e di ciclomotori. In siffatto esercizio commerciale vengono venduti e installati anche dispositivi che consentono di aumentare la potenza del motore e/o la velocità dei ciclomotori.

15 Dopo un'indagine, una perquisizione e la raccolta di prove a carico, gli imputati sono stati condannati dal politierechtbank te Sint-Niklaas (tribunale competente per reati minori di Sint-Niklaas) per aver violato l'art. 1, n. 5, della legge del 21 giugno 1985, avendo essi venduto dispositivi aventi ad oggetto l'aumento della potenza del motore e/o della velocità di ciclomotori, nonché offerto assistenza in tal senso.

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

17 Detto giudice ritiene che sussista una potenziale contraddizione fra l'art. 1, n. 5, della legge 21 giugno 1985 e la direttiva 2002/24, in quanto la menzionata disposizione nazionale non prevede eccezioni al suo ambito di applicazione, contrariamente alla direttiva 2002/24. Il rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (tribunale di primo grado di Dendermonde) ha pertanto deciso di sospendere il procedimento e di sollevare dinanzi alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

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

Sulla questione pregiudiziale

Osservazioni preliminari

Sull'applicazione della direttiva 2002/24

18 Dalla decisione di rinvio emerge che i fatti addebitati agli imputati hanno avuto luogo fra il 1º gennaio 2002 e il 7 dicembre 2005.

19 Dal momento che la direttiva 2002/24 è stata adottata il 18 marzo 2002 con la finalità di abrogare la direttiva 92/61, quest'ultima risultava applicabile ad una parte dei fatti contestati agli imputati.

20 Tuttavia, e come si evince dal suo quarto «considerando», la direttiva 2002/24 si limita a precisare talune disposizioni amministrative ed a completare le prescrizioni tecniche degli allegati della direttiva 92/61.

21 Di conseguenza, e così come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 28 delle sue conclusioni, le nozioni di cui il giudice del rinvio chiede l'interpretazione, nonché le modalità della procedura di omologazione previste dal diritto dell'Unione relativamente ai veicoli a motore a due o tre ruote sono rimaste immutate.

Sulla procedura di omologazione per tipo prevista dalle direttive 92/61 e 2002/24

22 Come risulta dal suo terzo «considerando», la direttiva 92/61 si propone di stabilire prescrizioni che fissino caratteristiche tecniche, le quali sostituiscano le diverse regolamentazioni nazionali, al fine di facilitare gli scambi all'interno della Comunità europea relativamente ai veicoli a motore a due o tre ruote.

23 Essendo le prescrizioni comuni alla totalità degli Stati membri, le direttive 92/61 e 2002/24 realizzano un meccanismo di omologazione per tipo, vale a dire, una procedura che da ultimo consente alle autorità di ciascuno Stato membro di accertarsi che i veicoli che sono stati oggetto di un'omologazione in un altro Stato membro e destinati ad essere messi in vendita, in circolazione o utilizzati nel suo territorio siano conformi a tali prescrizioni.

24 In tal modo, con la procedura di omologazione per tipo, uno Stato membro constata che un tipo di veicolo, un sistema, un'entità tecnica o un componente soddisfano tanto le prescrizioni tecniche delle direttive 92/61 e 2002/24 o delle direttive particolari, quanto le verifiche dell'esattezza dei dati del costruttore, previste dall'elenco esaustivo che figura nell'allegato I, rispettivamente, delle direttive 92/61 e 2002/24.

25 È onere del costruttore di un veicolo che può essere soggetto alle direttive 92/61 e 2002/24 presentare una domanda di omologazione alle autorità competenti dello Stato membro nel quale egli intende mettere in vendita un tipo di veicolo. Dette autorità controlleranno quindi che il tipo di veicolo in parola soddisfi le prescrizioni tecniche delle direttive pertinenti.

26 Per ogni veicolo per il quale l'autorità nazionale competente abbia proceduto ad un'omologazione, è redatto dal costruttore un certificato di conformità che accompagna ciascun veicolo. In seguito, le autorità degli altri Stati membri cui sia stata presentata una domanda di immissione sul mercato o di messa in circolazione del veicolo in questione si limitano allora a constatare che questo corrisponda al certificato di conformità che l'accompagna. Una procedura identica si applica alle componenti e alle entità tecniche dei veicoli interessati dalle direttive 92/61 e 2002/24 o destinate a far parte di tali veicoli, relativamente alle prescrizioni tecniche previste dalle direttive particolari.

27 Per mezzo della procedura di omologazione per tipo a livello dell'Unione si configura quindi un meccanismo di mutuo riconoscimento dei controlli della conformità alle prescrizioni delle direttive 92/61 e 2002/24 e delle direttive particolari, effettuati dalle autorità di omologazione dei vari Stati membri.

28 Di conseguenza, una procedura del genere consente di rendere più agevole la circolazione nel mercato comune dei veicoli a motore a due o tre ruote e parimenti delle

loro entità tecniche e componenti, poiché, da un lato, le merci prodotte in conformità con un tipo omologato non sono ulteriormente oggetto di un controllo sotto il profilo delle prescrizioni tecniche delle direttive 92/61 e 2002/24 nonché delle direttive particolari, e, dall'altro, ai sensi dell'art. 15, nn. 1 e 2, delle direttive 92/61 e 2002/24, dal momento che un veicolo, un'entità tecnica o un componente nuovi sono conformi a tali direttive o alle direttive particolari, gli Stati membri non possono restringerne l'immissione sul mercato, la vendita, la messa in circolazione o l'uso, fatti salvi l'art. 15, n. 5, della direttiva 92/61 e l'art. 15, n. 4, della direttiva 2002/24.

Sulla questione pregiudiziale

29 Con la sua questione pregiudiziale il giudice del rinvio mira, sostanzialmente, ad accertare se le direttive 92/61 e 2002/24 debbano essere interpretate nel senso che uno Stato membro possa estendere la procedura di omologazione per tipo configurata dalle citate direttive per i veicoli, allorché i componenti e le entità tecniche sono collegati a veicoli che non rientrano nel loro ambito di applicazione, vale a dire quelli da competizione, su strada o fuori strada.

30 In primo luogo, occorre ricordare che dall'art. 1, n. 1, delle direttive 92/61 e 2002/24 risulta che queste si applicano a tutti i veicoli a motore a due o tre ruote, gemellate o no, destinati a circolare su strada, ossia, segnatamente, ai ciclomotori, nonché alle loro componenti e entità tecniche. In proposito, ai sensi del n. 2 dell'articolo in parola, ciclomotori sono, in sostanza, i veicoli a due o tre ruote muniti di un motore a combustione interna la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm^3, o muniti di un motore elettrico la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW.

31 Dall'art. 1, n. 1, secondo comma, quarto trattino, della direttiva 92/61 e dall'art. 1, n. 1, secondo comma, lett. d), della direttiva 2002/24 risulta che dette direttive non si applicano ai veicoli da competizione, su strada o fuori strada, né ai loro componenti o entità tecniche.

32 Come posto in evidenza dalla Commissione delle Comunità europee nelle sue osservazioni scritte, per tali veicoli, non si è ritenuto necessario o è stato ritenuto sproporzionato stabilire specificazioni armonizzate a livello dell'Unione.

33 Va pertanto constatato che siffatto tipo di veicoli risponde a necessità diverse rispetto a quelle considerate dalle direttive 92/61 e 2002/24, in quanto non sono destinati a circolare sulla pubblica via. Quindi, da un lato, questi veicoli non sono assoggettati a norme talmente restrittive in materia di sicurezza stradale e, dall'altro, la loro produzione è necessariamente numericamente più limitata rispetto a quella dei ciclomotori destinati a circolare sulla pubblica via, elemento che rende un meccanismo di omologazione per tipo poco appropriato.

34 Ne discende che la destinazione di un veicolo determina la possibilità di farlo beneficiare del meccanismo di omologazione a livello dell'Unione fissato dalle direttive 92/61 e 2002/24 in misura minore rispetto all'idoneità a soddisfare le prescrizioni tecniche imposte dalle menzionate direttive.

35 Pertanto, e per quanto riguarda le circostanze della causa principale, possono presentarsi due ipotesi, ossia, o il materiale confiscato presso gli imputati è stato oggetto di omologazione a livello dell'Unione, e allora gode delle agevolazioni derivanti dal meccanismo configurato dalle direttive 92/61 e 2002/24 quanto alla sua messa in vendita, alla sua messa in circolazione e al suo uso, oppure detto materiale non è stato oggetto di siffatta omologazione, cosicché la sua immissione sul mercato, la sua messa

in vendita, la sua messa in circolazione o il suo uso rientrano per loro natura non nell'ambito delle direttive in parola, ma invece in quello del diritto nazionale.

36 A tale riguardo occorre innanzitutto sottolineare che né nella decisione di rinvio, né nelle osservazioni presentate alla Corte è indicato in quale misura il materiale confiscato agli imputati, per la cui vendita e installazione, sono sottoposti a procedimento abbia beneficiato di una procedura di omologazione in applicazione delle direttive 92/61 e 2002/24. Dalla decisione in parola emerge unicamente che detto materiale è concepito per essere montato su ciclomotori e che esso ha l'effetto di aumentare la loro velocità e/o la potenza del loro motore, con la finalità di farne dei veicoli destinati a partecipare a competizioni sportive.

37 In tale contesto, per fornire una soluzione utile al giudice del rinvio, occorre porre in evidenza, in primo luogo, che, fra le direttive particolari di cui all'allegato I della direttiva 2002/24, la direttiva 97/24 ha previsto nel suo allegato misure contro la manomissione, segnatamente, dei ciclomotori a due ruote. In particolare, emerge il divieto di installare su di un ciclomotore componenti destinati a veicoli di una potenza superiore a quella di un ciclomotore, quando ciò abbia il risultato di aumentarne la velocità di oltre 5 km/h. Inoltre, in nessun caso devono essere superate la velocità massima per costruzione o la potenza massima netta del motore.

38 Pertanto, da un lato, dette prescrizioni tecniche costituirebbero necessariamente un ostacolo all'omologazione a livello dell'Unione ai sensi delle direttive 92/61 e 2002/24 di componenti o di entità tecniche aventi l'effetto di aumentare la velocità di un ciclomotore di oltre 5 km/h o di consentire di superare la velocità massima per costruzione o la potenza massima netta del motore.

39 D'altro lato, occorre rammentare che un componente o un'entità tecnica, per poter beneficiare del meccanismo di omologazione ai sensi delle direttive 92/61 e 2002/24, deve riguardare un veicolo cui si applichino le menzionate direttive, vale a dire, segnatamente, un veicolo a due ruote caratterizzato da un motore la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm^3 se a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici, o ancora essere destinato a fare parte di un veicolo del genere.

40 Pertanto, considerato lo stato attuale del diritto dell'Unione, un componente o un'entità tecnica che abbia la finalità di modificare le caratteristiche tecniche di un ciclomotore in modo tale che non corrisponda più alla definizione fornita dalle direttive 92/61 e 2002/24, in particolare relativamente alla sua potenza, non può beneficiare del meccanismo di omologazione a livello dell'Unione.

41 In secondo luogo, e qualora i pezzi confiscati nella causa principale non beneficiassero del meccanismo di omologazione a livello dell'Unione previsto dalle direttive 92/61 e 2002/24, si deve ricordare che la loro immissione sul mercato, la loro vendita e il loro uso rientrano nella sfera del diritto nazionale.

42 Di conseguenza, e come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 82 e 83 delle sue conclusioni, nulla osta, in via di principio, a che uno Stato membro applichi in modo analogo il meccanismo di omologazione a livello dell'Unione previsto dalle direttive 92/61 e 2002/24 e consenta l'immissione sul proprio mercato nazionale di veicoli, di componenti o di entità tecniche che sono stati oggetto di omologazione singola in un altro Stato membro, nei limiti in cui questi ultimi non beneficino già del meccanismo di omologazione a livello dell'Unione.

43 Ciò nondimeno, in tal caso spetta allo Stato membro osservare, nell'esercizio delle sue competenze legislative, il diritto dell'Unione, e in particolare gli artt. 34 TFUE e 36 TFUE.

44 Nella fattispecie è giocoforza constatare che il divieto generale di vendere o di usare materiale che consente di aumentare la potenza e/o la velocità dei ciclomotori, come quello di cui alla causa principale, è idoneo ad ostacolare la libera circolazione di tali merci (v., per analogia, sentenza 10 febbraio 2009, causa C-110/05, Commissione/Italia, Racc. pag. I-519, punto 58). Un ostacolo del genere è vietato dall'art. 34 TFUE in quanto non potrebbe essere giustificato da uno dei motivi di interesse generale indicati nell'art. 36 TFUE o da una ragione imperativa.

45 Se la disposizione nazionale di cui alla causa principale può trovare una giustificazione, segnatamente nello scopo di garantire la sicurezza stradale, tale misura deve comunque essere idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non eccedere quanto necessario per il suo raggiungimento (v., in tal senso, sentenza Commissione/Italia, cit., punto 59).

46 Nella fattispecie, il divieto generale della vendita e dell'uso di materiale che consente di aumentare la potenza e/o la velocità dei ciclomotori che circolano sulla pubblica via ha necessariamente l'effetto di impedirne l'uso, segnatamente, a fini sportivi al di fuori della pubblica circolazione. Occorrerebbe pertanto interrogarsi in particolare sull'esistenza di una misura meno restrittiva di un divieto generale, che consenta di garantire in modo altrettanto efficace la sicurezza stradale.

47 Dal momento che la Corte non dispone tuttavia di indicazione alcuna a tale riguardo, spetta al giudice del rinvio procedere a siffatte verifiche.

48 Di conseguenza, si deve risolvere la questione posta dichiarando che le disposizioni delle direttive 92/61 e 2002/24 sono da interpretare nel senso che, quando un veicolo o un componente o un'entità tecnica a questo collegati non beneficiano della procedura di omologazione da esse configurata, segnatamente per la ragione che

non rientrano nell'ambito di applicazione delle direttive medesime, le disposizioni di queste ultime non ostano a che, per il veicolo interessato, per detto componente o per detta entità tecnica, uno Stato membro stabilisca, nella sfera del proprio diritto nazionale, un meccanismo analogo di riconoscimento dei controlli effettuati da altri Stati membri. In ogni caso, una disciplina siffatta deve rispettare il diritto dell'Unione, in particolare gli artt. 34 TFUE e 36 TFUE.

Sulle spese

49 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi la Corte (Prima Sezione) dichiara:

La direttiva del Consiglio 30 giugno 1992, 92/61/CEE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote e la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 18 marzo 2002, 2002/24/CE, relativa all'omologazione dei veicoli a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61, sono da interpretare nel senso che, quando un veicolo o un componente o un'entità tecnica a questo collegati non beneficiano della procedura di omologazione da esse configurata, segnatamente per la ragione che non rientrano nell'ambito di applicazione delle direttive medesime, le disposizioni di queste ultime non ostano a che, per il veicolo interessato, per detto componente o per detta entità tecnica, uno Stato

membro stabilisca, nella sfera del proprio diritto nazionale, un meccanismo analogo di riconoscimento dei controlli effettuati da altri Stati membri. In ogni caso, una disciplina siffatta deve rispettare il diritto dell'Unione, in particolare gli artt. 34 TFUE e 36 TFUE.

Firme