SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 18 de noviembre de 2010 *

En el asunto C-142/09,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Bélgica), mediante resolución de 18 de marzo de 2009, recibida en el Tribunal de Justicia el 22 de abril de 2009, en el procedimiento penal contra

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Tizzano, Presidente de Sala, y los Sres. A. Borg Barthet, M. Ilešič y E. Levits (Ponente) y la Sra. M. Berger, Jueces;

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Lahousse y de Lavichy BVBA, por el Sr. E. De Ridder, advocaat;

— en nombre del Gobierno belga, por las Sras. M. Jacobs y L. Van den Broeck, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. H. Walker, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. H. van Vliet y G. Wilms, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 16 de septiembre de 2010;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación de la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo (DO L 124, p. 1).

2 Dicha petición se presentó en el marco de un procedimiento penal incoado contra el Sr. Lahousse y Lavichy BVBA (en lo sucesivo, «imputados»), sospechosos de vender e instalar material y de asesorar a clientes sobre cómo rectificar ciclomotores.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 La Directiva 2002/24 establece el procedimiento para homologar vehículos de motor de dos o tres ruedas en el ámbito de la Unión Europea. Con ello deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (DO L 225, p. 72), manteniendo la mayor parte de sus disposiciones.

4 El artículo 1 de la Directiva 2002/24 define el ámbito de aplicación de ésta como sigue:

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

La presente Directiva no se aplicará a los vehículos siguientes:

[…]

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

[…]

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

[…]

2. Los vehículos a que se refiere el apartado 1 se subdividirán en:

a) ciclomotores, es decir, los vehículos de dos ruedas […] o los vehículos de tres ruedas […], con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y caracterizados:

i) en el caso de los de dos ruedas, por un motor:

— de cilindrada inferior o igual a 50 cm^3, si es de combustión interna, o bien

— con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico,

ii) los de tres ruedas, por un motor:

— cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm^3 para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien

— cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien

— cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos;

[…]»

5 A tenor del artículo 2, punto 7, de la Directiva 2002/24, se entenderá por «homologación» el procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, un sistema, una unidad técnica o un componente cumple los requisitos técnicos establecidos en la presente Directiva o en las directivas específicas y ha pasado las comprobaciones de la exactitud de los datos del fabricante previstas en la lista exhaustiva que figura en el anexo I de dicha Directiva. A este respecto, el citado anexo I remite, en lo relativo a algunas características técnicas de los componentes y de las unidades técnicas, a dichas Directivas y, en particular, a la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1997, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (DO L 226, p. 1).

6 El artículo 3 de la Directiva 2002/24 tiene el siguiente tenor:

«Las solicitudes de homologación serán presentadas por el fabricante a las autoridades competentes en materia de homologación de un Estado miembro. Irán acompañadas de una ficha de características cuyo modelo, en el caso de la homologación de vehículos, figura en el anexo II y, en el caso de la homologación de sistemas, unidades técnicas o de componentes, en el anexo o apéndice de cada directiva específica relativa al sistema, la unidad técnica o al componente de que se trate, así como de los documentos que se mencionan en la ficha de características. Para un mismo tipo de vehículo, de sistema, de unidad técnica o de componente, sólo podrán presentarse las solicitudes ante un único Estado miembro.»

7 El artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2002/24 señala:

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

[…]

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

8 El artículo 15 de esa Directiva establece:

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

2. Los Estados miembros no podrán prohibir la puesta en el mercado, la venta y la utilización de unidades técnicas o componentes nuevos que sean conformes a lo dispuesto en la presente Directiva. Sólo podrán ser puestos en el mercado y venderse por primera vez para ser utilizados en los Estados miembros las unidades técnicas y los componentes que sean conformes a lo dispuesto en la presente Directiva.

[…]

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

9 A tenor del tercer considerando de la Directiva 97/24:

«Considerando que el establecimiento de disposiciones armonizadas para esos elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas es necesario para permitir la aplicación a cada tipo de dichos vehículos de los procedimientos de homologación contemplados en la Directiva 92/61/CEE […]».

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

«1. Definiciones

A efectos del presente capítulo, se entenderá por:

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

[…]

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

[…]

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

[…]».

11 El punto 2 del capítulo 7 del anexo de la Directiva 97/24 contiene los requisitos generales relativos a la intercambiabilidad de piezas no idénticas entre vehículos homologados. Del punto 2.1.1 de dicho capítulo 7 se deduce que la colocación de piezas en ningún caso podrá llevar a sobrepasar la velocidad máxima de fabricación de un vehículo de categoría A en más de 5 km/h y que en ningún caso esa velocidad máxima deberá sobrepasarse.

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

«Las especificaciones de la presente sección sólo serán obligatorias en los casos en que de manera individual o combinada sean necesarias para impedir una manipulación que implique un aumento de más de 5 km/h de la velocidad máxima en el caso de los vehículos de la categoría A […]. En ningún caso podrá sobrepasarse la velocidad máxima de fabricación o la potencia máxima del motor de la categoría de que se trate.

[…]»

Derecho nacional

13 El artículo 1, apartado 5, de la Ley de 21 de junio de 1985, relativa a los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos de transporte terrestre, sus elementos y sus accesorios de seguridad *(Belgisch Staatsblad* de 13 de agosto de 1985, p. 11647), dispone lo siguiente:

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

Litigio principal y cuestión prejudicial

14 Los Sres. Lahousse y Lavichy son los administradores de Lavichy BVBA, una tienda de venta, alquiler, mantenimiento y reparación de bicicletas y motocicletas. En ella se venden e instalan equipos que permiten aumentar la potencia del motor o la velocidad de las motocicletas.

15 A raíz de una investigación, un registro y una incautación de pruebas materiales, los imputados fueron declarados culpables por el politierechtbank te Sint-Niklaas (tribunal de policía de Sint-Niklaas, Bélgica) de haber infringido el artículo 1, apartado 5, de la Ley de 21 de junio de 1985, por haber comercializado equipos destinados a aumentar la potencia del motor o la velocidad de las motocicletas y haber prestado servicios en ese sentido.

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

17 Tal órgano considera que existe una contradicción potencial entre el artículo 1, apartado 5, de la Ley de 21 de junio de 1985 y la Directiva 2002/24, en la medida en que esa ley interna, a diferencia de la Directiva 2002/24, no reconoce ninguna excepción en su ámbito de aplicación. Por ello, el rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

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

Sobre la cuestión prejudicial

Observaciones preliminares

Sobre la aplicación de la Directiva 2002/24

18 De la resolución de remisión se deduce que los hechos que se reprochan a los imputados se desarrollaron entre el 1 de enero de 2002 y el 7 de diciembre de 2005.

19 Dado que la Directiva 2002/24 fue adoptada el 18 de marzo de 2002 para derogar la Directiva 92/61, esta última era aplicable a una parte de los hechos que se imputan.

20 Ahora bien, según se deduce de su cuarto considerando, la Directiva 2002/24 se limita a aclarar ciertos requisitos administrativos y completar las prescripciones contenidas en los anexos de la Directiva 92/61.

21 Por consiguiente, tal como el Abogado General señaló en el punto 28 de sus conclusiones, los conceptos que el órgano jurisdiccional remitente pide que se interpreten y los requisitos del procedimiento de homologación previstos por el Derecho de la Unión para los vehículos de motor de dos o tres ruedas no fueron objeto de modificación alguna.

Sobre el procedimiento de homologación por tipo, regulado en las Directivas 92/61 y 2002/24

22 Del tercer considerando de la Directiva 92/61 se deduce que esta pretende establecer requisitos que fijen características técnicas y que reemplacen a los distintos requisitos nacionales, con el fin de facilitar los intercambios comerciales en el interior de la Comunidad Europea por lo que respecta a los vehículos de motor de dos o tres ruedas.

23 Al ser los requisitos comunes a todos los Estados miembros, las Directivas 92/61 y 2002/24 instauran un mecanismo de homologación por tipo, es decir, un procedimiento que permite *in fine* que las autoridades de todos los Estados miembros se cercioren de que los vehículos homologados en otro Estado miembro y destinados a ser puestos a la venta, en circulación o utilizados en su territorio cumplen tales requisitos.

24 De este modo, mediante el procedimiento de homologación por tipo, un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, un sistema, una unidad técnica o un componente cumple los requisitos técnicos establecidos en las Directivas 92/61 y 2002/24 o en las directivas específicas y ha pasado las comprobaciones de la exactitud de los datos del fabricante previstas en la lista exhaustiva que figura en el respectivo anexo I de las Directivas 92/61 y 2002/24.

25 Corresponde al fabricante de un vehículo que pueda estar comprendido en el ámbito de aplicación de las Directivas 92/61 y 2002/24 presentar una solicitud de homologación ante las autoridades competentes del Estado miembro en el que tenga la intención de comercializar ese tipo de vehículo. Dichas autoridades controlarán entonces si ese tipo de vehículo satisface los requisitos técnicos de las Directivas pertinentes.

26 Para cada vehículo homologado por la autoridad nacional competente el fabricante emitirá un certificado de conformidad que acompañará a cada vehículo. Posteriormente, las autoridades de los demás Estados miembros que reciban una solicitud de comercialización o de puesta en circulación de ese vehículo se limitarán a comprobar que éste se corresponde con el certificado de conformidad que lo acompaña. Un procedimiento idéntico se aplicará a los componentes y unidades técnicas de los vehículos cubiertos por las Directivas 92/61 y 2002/24 o destinados a ser montados en tales vehículos, por lo que respecta a los requisitos técnicos previstos por las Directivas específicas.

27 Por tanto, a través del procedimiento de homologación por tipo en el ámbito de la Unión se instaura un mecanismo de reconocimiento mutuo de los controles de la conformidad con los requisitos establecidos en las Directivas 92/61 y 2002/24 y en las directivas específicas, efectuados por las autoridades de homologación de los distintos Estados miembros.

28 En consecuencia, tal procedimiento permite facilitar la circulación en el mercado común de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, así como de sus unidades

técnicas o componentes, puesto que, por una parte, las mercancías fabricadas de conformidad con un tipo homologado ya no serán objeto de control respecto de los requisitos técnicos de las Directivas 92/61 y 2002/24 y de las directivas específicas, y, por otra parte, a tenor del artículo 15, apartados 1 y 2, de cada una de las Directivas 92/61 y 2002/24, cuando un vehículo, unidad técnica o componente nuevos son conformes a lo dispuesto en esas Directivas o en las directivas específicas, los Estados miembros no podrán restringir su comercialización, venta, puesta en circulación o utilización, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15, apartado 5, de la Directiva 92/61 y el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2002/24.

Sobre la cuestión prejudicial

29 Mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en sustancia, si las Directivas 92/61 y 2002/24 deben interpretarse en el sentido de que un Estado miembro puede extender el procedimiento de homologación por tipo regulado en dichas Directivas para los vehículos, componentes y unidades técnicas incluidos en su ámbito de aplicación a vehículos que no están incluidos en el mismo, a saber, los destinados a la competición, en carretera o todo terreno.

30 En primer lugar, procede recordar que del artículo 1, apartado 1, de las Directivas 92/61 y 2002/24 se desprende que éstas se aplican a todos los vehículos de motor de dos o tres ruedas, gemelas o no, destinados a circular por carretera, es decir, en particular, a los ciclomotores, así como a sus componentes o unidades técnicas. A este respecto, según el apartado 2 de ese artículo se entenderá por ciclomotor, en sustancia, el vehículo de dos o tres ruedas dotado de un motor de combustión interna con cilindrada inferior o igual a 50 cm^3, o dotado de un motor eléctrico con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW.

31 Del artículo 1, apartado 1, párrafo segundo, cuarto guión, de la Directiva 92/61 y del artículo 1, apartado 1, párrafo segundo, letra d), de la Directiva 2002/24 se desprende que éstas no se aplican a los vehículos destinados a la competición, en carretera o todo terreno, ni a sus componentes o unidades técnicas.

32 La Comisión de las Comunidades Europeas señaló en sus observaciones escritas que para esos vehículos no se consideró necesario, o se consideró desproporcionado, establecer especificaciones armonizadas en el ámbito de la Unión.

33 En efecto, debe señalarse que ese tipo de vehículos responde a necesidades distintas de las que cubren las Directivas 92/61 y 2002/24, en la medida en que no están destinados a circular por la vía pública. Así, por una parte, tales vehículos no están sujetos a normas tan rigurosas en materia de seguridad vial y, por otra, la producción de los mismos es necesariamente más limitada en número que la de los ciclomotores destinados a circular por la vía pública, lo que hace poco pertinente un mecanismo de homologación por tipo.

34 De ello se deduce que lo que determina la posibilidad de que un vehículo se acoja al mecanismo de homologación en el ámbito de la Unión instaurado por las Directivas 92/61 y 2002/24 no es tanto el destino del vehículo como su idoneidad para cumplir los requisitos técnicos que esas Directivas establecen.

35 Por tanto, en lo que atañe a los hechos del litigio principal, pueden presentarse dos supuestos, a saber, bien el material incautado en los locales de los imputados fue homologado en el ámbito de la Unión, beneficiándose con ello de las facilidades derivadas del mecanismo establecido en las Directivas 92/61 y 2002/24 para su comercialización, puesta en circulación y utilización, bien dicho material no fue objeto de tal homologación, de manera que su comercialización, venta, puesta en circulación o

utilización no se incluyen por naturaleza en el ámbito de aplicación de esas Directivas, sino del Derecho nacional.

36 A este respecto, de entrada procede señalar que ni en la resolución de remisión ni en las observaciones presentadas al Tribunal de Justicia se indica en qué medida el material incautado en los locales de los imputados, por cuya venta e instalación fueron procesados, se benefició de un procedimiento de homologación en aplicación de las Directivas 92/61 y 2002/24. De dicha resolución sólo se deduce que ese material está concebido para ser montado en ciclomotores y hace que aumente la velocidad de estos o la potencia de su motor con el fin de convertirlos en vehículos destinados a participar en competiciones deportivas.

37 En estas circunstancias, para dar una respuesta útil al órgano jurisdiccional remitente, procede señalar, en primer lugar, que entre las directivas específicas a que se refiere el anexo I de la Directiva 2002/24, la Directiva 97/24 estableció, en su anexo, medidas contra la manipulación, en particular, de ciclomotores de dos ruedas. Concretamente, en ella se prohíbe la colocación en un ciclomotor de componentes destinados a vehículos con potencia superior a la de un ciclomotor, cuando ello tenga como consecuencia aumentar su velocidad en más de 5 km/h. Además, en ningún caso podrá sobrepasarse la velocidad máxima de fabricación o la potencia máxima neta del motor.

38 En consecuencia, por una parte, tales requisitos técnicos impiden necesariamente la homologación en el ámbito de la Unión, en el sentido de las Directivas 92/61 y 2002/24, de componentes o unidades técnicas que hagan aumentar la velocidad de un ciclomotor en más de 5 km/h o que permitan superar la velocidad máxima de fabricación o la potencia máxima neta del motor.

39 Por otra parte, procede recordar que, para que un componente o una unidad técnica pueda acogerse al mecanismo de homologación previsto en las Directivas 92/61 y 2002/24, debe estar relacionado con un vehículo al que se apliquen tales Directivas –a saber, en particular, con un vehículo de dos ruedas caracterizado por un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm^3 si es de combustión interna o cuya potencia nominal continua máxima sea inferior o igual a 4 kW si se trata de un motor eléctrico– o incluso estar destinado a ser montado en tal vehículo.

40 Por consiguiente, a la vista del estado actual del Derecho de la Unión, no puede acogerse al mecanismo de homologación en el ámbito de la Unión un componente o una unidad técnica que tenga por objeto modificar las características técnicas de un ciclomotor de tal modo que deje de responder a la definición que de él dan las Directivas 92/61 y 2002/24, en particular en lo relativo a su potencia.

41 En segundo lugar, en la medida en que las piezas incautadas en el litigio principal no puedan acogerse al mecanismo de homologación en el ámbito de la Unión previsto por las Directivas 92/61 y 2002/24, procede recordar que su comercialización, venta y utilización entran en el ámbito de aplicación del Derecho interno.

42 Por tanto, según señaló el Abogado General en los puntos 82 y 83 de sus conclusiones, nada impide, en principio, que un Estado miembro aplique de manera análoga el mecanismo de homologación en el ámbito de la Unión tal como está previsto en las Directivas 92/61 y 2002/24 y permita la comercialización nacional de vehículos, componentes o unidades técnicas que hayan sido objeto de una homologación aislada en otro Estado miembro, en la medida en que estos últimos no se beneficien ya del mecanismo de homologación en el ámbito de la Unión.

43 No obstante, en tal supuesto el Estado miembro deberá respetar, en el ejercicio de sus competencias legislativas, el Derecho de la Unión y, en particular, los artículos 34 TFUE y 36 TFUE.

44 Procede señalar, en el caso de autos, que la prohibición general –controvertida en el litigio principal– de vender o utilizar material que permita aumentar la potencia o la velocidad de los ciclomotores puede obstaculizar la libre circulación de esas mercancías (véase, por analogía, la sentencia de 10 de febrero de 2009, Comisión/Italia, C-110/05, Rec. p. I-519, apartado 58). Tal obstáculo está prohibido por el artículo 34 TFUE, en la medida en que no pueda justificarse por alguno de los motivos de interés general enumerados en el artículo 36 TFUE o por exigencias imperativas.

45 Si la disposición nacional controvertida en el litigio principal pudiera justificarse, en particular, por el objetivo de garantizar la seguridad vial, aún sería necesario que tal medida fuera adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no fuera más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo (véase, en este sentido, la sentencia Comisión/Italia, antes citada, apartado 59).

46 En el caso de autos, la prohibición general de venta y utilización de material que permita aumentar la potencia o la velocidad de los ciclomotores que circulan por la vía pública necesariamente tiene como consecuencia impedir el uso de estos, en particular, con fines deportivos al margen de la circulación vial. Por tanto, cabría preguntarse, si existe alguna medida que, siendo menos rigurosa que una prohibición general, permita garantizar la seguridad vial con la misma eficiencia.

47 No obstante, al no disponer el Tribunal de Justicia de ninguna indicación al respecto, corresponde al órgano jurisdiccional remitente realizar tal comprobación.

48 En consecuencia, procede responder a la cuestión planteada que las Directivas 92/61 y 2002/24 deben interpretarse en el sentido de que cuando un vehículo, un componente o una unidad técnica relacionada con él no puedan acogerse al procedimiento de homologación que las citadas Directivas establecen, concretamente, por no estar incluidos en su ámbito de aplicación, las disposiciones de tales Directivas no se

oponen a que un Estado miembro establezca, para el vehículo, componente o unidad técnica de que se trate, un mecanismo análogo de reconocimiento de los controles efectuados por otros Estados miembros. En todo caso, tal normativa deberá respetar el Derecho de la Unión, en particular los artículos 34 TFUE y 36 TFUE.

Costas

49 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

Las Directivas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61, deben interpretarse en el sentido de que cuando un vehículo, un componente o una unidad técnica relacionada con él no puedan acogerse al procedimiento de homologación que las citadas Directivas establecen, concretamente, por no estar incluidos en su ámbito de aplicación, las disposiciones de tales Directivas no se oponen a que un Estado miembro establezca, para el

vehículo, componente o unidad técnica de que se trate, un mecanismo análogo de reconocimiento de los controles efectuados por otros Estados miembros. En todo caso, tal normativa deberá respetar el Derecho de la Unión, en particular los artículos 34 TFUE y 36 TFUE.

Firmas