ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

18 de Novembro de 2010 *

No processo C-142/09,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 234.º CE, apresentado pelo rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Bélgica), por decisão de 18 de Março de 2009, entrado no Tribunal de Justiça em 22 de Abril de 2009, no processo penal instaurado contra

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: A. Tizzano, presidente de secção, A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (relator) e M. Berger, juízes,

* Língua do processo: neerlandês.

advogado-geral: N. Jääskinen,
secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação de V. W. Lahousse e da Lavichy BVBA, por E. De Ridder, advocaat,

— em representação do Governo belga, por M. Jacobs e L. Van den Broeck, na qualidade de agentes,

— em representação do Governo do Reino Unido, por H. Walker, na qualidade de agente,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por H. van Vliet e G. Wilms, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 16 de Setembro de 2010,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objecto a interpretação da Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho (JO L 124, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um processo penal instaurado contra V. W. Lahousse e a Lavichy BVBA (a seguir «arguidos») suspeitos de vender, instalar material e aconselhar os clientes com vista a aumentar a potência e/ou a velocidade dos ciclomotores.

Quadro jurídico

Direito da União

3 A Directiva 2002/24 institui o processo relativo à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas a nível da União Europeia. Ao fazê-lo, revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas (JO L 225, p. 72), embora conserve a maioria das disposições desta.

4 O artigo 1.º da Directiva 2002/24 define o âmbito de aplicação desta da seguinte forma:

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

A presente directiva não se aplica aos seguintes veículos:

[…]

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

[…]

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

[…]

2. Os veículos referidos no n.º 1 são subdivididos em:

a) Ciclomotores, ou seja, veículos de duas ou três rodas [...] com uma velocidade máxima de projecto não superior a 45 km/h e caracterizados por:

i) sendo de duas rodas, um motor:

— de cilindrada igual ou inferior a 50 cm^3, se se tratar de um motor de combustão interna, ou

— cuja potência nominal máxima contínua seja igual ou inferior a 4 kW, no caso dos motores eléctricos;

ii) sendo de três rodas, um motor:

— de cilindrada igual ou inferior a 50 cm^3, se se tratar de um motor de ignição comandada (positiva), ou

— cuja potência útil máxima seja igual ou inferior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna, ou

— cuja potência nominal máxima contínua seja igual ou inferior a 4 kW, no caso dos motores eléctricos;

[…]»

5 Nos termos do artigo 2.º, n.º 7, da Directiva 2002/24, entende-se por «homologação» o procedimento pelo qual um Estado-Membro certifica que um tipo de veículo, um sistema, uma unidade técnica ou um componente satisfaz os requisitos técnicos estabelecidos na presente directiva ou nas directivas específicas e os controlos da correcção dos dados do fabricante previstos na lista exaustiva do anexo I desta directiva. A este respeito, o referido anexo I remete, no que respeita a determinadas características técnicas dos componentes e das unidades técnicas, para as ditas directivas, e em particular para a Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1997, relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas (JO L 226, p. 1).

6 O artigo 3.º da Directiva 2002/24 está redigido do seguinte modo:

«Os pedidos de homologação devem ser apresentados pelo fabricante à autoridade competente em matéria de homologação de um Estado-Membro. Devem ser acompanhados de uma ficha de informações, da qual se apresenta, no anexo II, um modelo para efeitos de homologação de veículo (sendo que os modelos para efeitos de homologação de sistemas, de unidades técnicas ou de componentes constam de anexos ou apêndices às directivas específicas pertinentes), bem como dos outros documentos contemplados nessa ficha. Os pedidos para cada tipo de veículo, sistema, unidade técnica ou componente podem ser apresentados num só Estado-Membro.»

7 O artigo 4.º, n.º 1, da Directiva 2002/24 estipula:

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

[…]

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

8 O artigo 15.º desta directiva dispõe:

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

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

[…]

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

9 Nos termos do terceiro considerando da Directiva 97/24:

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

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

«Definições

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

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

[…]

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

[…]

1.4. "Modificação não autorizada", uma modificação não permitida pelas disposições do presente capítulo;

[…]».

11 O capítulo 7, n.º 2, do anexo da Directiva 97/24 inclui nomeadamente as prescrições gerais relativas à intermutabilidade de peças não idênticas entre veículos homologados. Decorre do ponto 2.1.1 do referido capítulo 7 que a colocação de peças não pode ter como resultado um aumento da velocidade máxima de projecto de um veículo da categoria A em mais de 5 km/h e que, em caso algum, deverá esta velocidade máxima ser excedida.

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

«As prescrições do presente ponto são obrigatórias apenas nos casos em que, individual ou conjuntamente, sejam necessárias para impedir qualquer transformação abusiva que tenha como resultado a velocidade máxima de projecto de um veículo da categoria A aumentar mais de 5 km/h […]. Em caso algum deverá a velocidade máxima de projecto ou a potência máxima efectiva do motor da categoria relevante ser excedida.

[…]»

Direito nacional

13 Nos termos do artigo 1.º, n.º 5, da Lei de 21 de Junho de 1985 relativa aos requisitos técnicos a que devem obedecer todos os veículos de transporte terrestre, os respectivos componentes e os seus acessórios de segurança (*Belgisch Staatsblad*, de 13 de Agosto de 1985, p. 11647):

«É proibido fabricar, importar, deter para revenda, colocar à venda, vender e distribuir a título gratuito equipamentos destinados a aumentar a potência do motor e/ou a velocidade dos ciclomotores, bem como oferecer serviços e/ou aconselhamento na montagem desses equipamentos.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

14 V. W. Lahousse e o Sr. Lavichy são gerentes da sociedade Lavichy BVBA, uma loja de venda, aluguer, manutenção e reparação de bicicletas e de ciclomotores. Para tal, nesta são vendidos e montados equipamentos que permitem aumentar a potência do motor e/ou velocidade dos ciclomotores.

15 Na sequência de um inquérito, de uma busca e da apreensão de peças como prova, os arguidos foram condenados pelo politierechtbank te Sint-Niklaas por violação do artigo 1.º, n.º 5, da Lei de 21 de Junho de 1985, na medida em que venderam equipamentos destinados a aumentar a potência do motor e/ou a velocidade dos ciclomotores e prestaram serviços para esse efeito.

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

17 Este último considera existir uma potencial contradição entre o artigo 1.º, n.º 5, da Lei de 21 de Junho de 1985 e a Directiva 2002/24, na medida em que esta disposição nacional não prevê excepções ao seu âmbito de aplicação, contrariamente à Directiva 2002/24. Por conseguinte, o rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

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

Quanto à questão prejudicial

Observações preliminares

Quanto à aplicação da Directiva 2002/24

18 Resulta da decisão de reenvio que os factos de que os arguidos são acusados ocorreram entre 1 de Janeiro de 2002 e 7 de Dezembro de 2005.

19 Dado que a Directiva 2002/24 foi adoptada em 18 de Março de 2002 com vista a revogar a Directiva 92/61, esta última era aplicável em parte aos factos imputados aos arguidos.

20 No entanto, e como resulta do seu quarto considerando, a Directiva 2002/24 limita-se a clarificar algumas prescrições administrativas e a completar as normas constantes dos anexos da Directiva 92/61.

21 Consequentemente, e como observou o advogado-geral no n.º 28 das suas conclusões, os conceitos cuja interpretação é solicitada pelo órgão jurisdicional de reenvio e as regras do procedimento de homologação previstas pelo direito da União no que diz respeito aos veículos a motor de duas ou três rodas permaneceram inalterados.

Quanto ao procedimento de homologação por tipo previsto pelas Directivas 92/61 e 2002/24

22 Como resulta do seu terceiro considerando, a Directiva 92/61 visa estabelecer prescrições que fixam características técnicas que se substituam às diferentes prescrições nacionais, a fim de facilitar as trocas na Comunidade Europeia relativamente aos veículos a motor de duas ou três rodas.

23 Na medida em que as prescrições são comuns a todos os Estados-Membros, as Directivas 92/61 e 2002/24 instituem um mecanismo de homologação por tipo, isto é, um procedimento que permite *in fine* às autoridades de cada Estado-Membro assegurar que os veículos que foram objecto de uma homologação noutro Estado-Membro e destinados a serem postos à venda, em circulação ou a serem utilizados no seu território cumprem estas prescrições.

24 Deste modo, através do procedimento de homologação por tipo, um Estado-Membro certifica que um tipo de veículo, um sistema, uma unidade técnica ou um componente satisfaz os requisitos técnicos estabelecidos nas Directivas 92/61 e 2002/24 ou nas directivas específicas e os controlos da correcção dos dados do fabricante, previstos na lista exaustiva do anexo I, respectivamente, das Directivas 92/61 e 2002/24.

25 Compete ao fabricante de um veículo susceptível de ser abrangido pelas Directivas 92/61 e 2002/24 apresentar um pedido de homologação às autoridades competentes do Estado-Membro no qual pretende vender um tipo de veículo. As referidas autoridades verificam então se este tipo de veículo satisfaz as prescrições técnicas das directivas pertinentes.

26 Para cada veículo em relação ao qual a autoridade nacional procedeu a uma homologação, é emitida pelo fabricante uma declaração de conformidade que acompanha cada veículo. Em seguida, as autoridades dos outros Estados-Membros que recebam um pedido de colocação no mercado ou de entrada em serviço do referido veículo limitam-se então a verificar se o mesmo corresponde à declaração de conformidade que o acompanha. Um procedimento idêntico aplica-se aos componentes e às unidades técnicas dos veículos abrangidos pelas Directivas 92/61 e 2002/24 ou destinados a ser montados nestes veículos, relativamente às prescrições técnicas previstas pelas directivas específicas.

27 Através do procedimento de homologação por tipo ao nível da União é, portanto, instaurado um mecanismo de reconhecimento mútuo dos controlos da conformidade com as prescrições previstas pelas Directivas 92/61 e 2002/24, bem como pelas directivas específicas, efectuados pelas autoridades de homologação dos diferentes Estados-Membros.

28 Consequentemente, tal procedimento permite facilitar a circulação no mercado comum dos veículos a motor de duas ou três rodas, das suas unidades técnicas e dos

seus componentes, dado que, por um lado, as mercadorias produzidas em conformidade com um tipo homologado já não são objecto de controlo relativamente às prescrições técnicas das Directivas 92/61 e 2002/24 e das directivas específicas e, por outro, nos termos do artigo 15.º, n.ºs 1 e 2, das Directivas 92/61 e 2002/24, quando um veículo, uma unidade técnica ou um componente são conformes com estas directivas ou com as directivas específicas, os Estados-Membros não podem restringir a sua colocação no mercado, a venda, a entrada em serviço ou a utilização, sem prejuízo do artigo 15.º, n.º 5, da Directiva 92/61 e do artigo 15.º, n.º 4, da Directiva 2002/24.

Quanto à questão prejudicial

29 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende, no essencial, saber se as Directivas 92/61 e 2002/24 devem ser interpretadas no sentido de que um Estado-Membro pode alargar o procedimento de homologação por tipo instituído por estas directivas para os veículos, componentes e unidades técnicas abrangidos pelas mesmas a veículos que não cabem no seu âmbito de aplicação, a saber, os veículos destinados a competições em estrada ou todo-o-terreno.

30 Em primeiro lugar, importa recordar que resulta do artigo 1.º, n.º 1, das Directivas 92/61 e 2002/24 que estas se aplicam a todos os veículos a motor de duas ou três rodas, duplas ou não, destinados a circular na estrada, isto é, designadamente, aos ciclomotores e aos seus componentes e unidades técnicas. A este respeito, nos termos do n.º 2 deste artigo, entende-se por ciclomotor, no essencial, os veículos de duas ou três rodas munidos de um motor de combustão interna de cilindrada igual ou inferior a 50 cm^3, ou munidos de um motor eléctrico cuja potência nominal máxima contínua seja igual ou inferior a 4 kW.

31 Resulta do artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo, quarto travessão, da Directiva 92/61 e do artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo, alínea d), da Directiva 2002/24 que estas não se aplicam a veículos destinados a competições em estrada ou todo-o-terreno, nem aos respectivos componentes ou unidades técnicas.

32 Como a Comissão das Comunidades Europeias assinalou nas suas observações, em relação a estes veículos, não se julgou necessário ou entendeu-se ser desproporcionado estabelecer especificações harmonizadas a nível da União.

33 Com efeito, importa observar que este tipo de veículos responde a necessidades diferentes dos abrangidos pelas Directivas 92/61 e 2002/24, dado que não se destinam a circular na via pública. Assim, por um lado, estes veículos não estão sujeitos a normas tão estritas em matéria de segurança rodoviária e, por outro, a sua produção é necessariamente mais limitada em termos de número que a dos ciclomotores destinados a circular na via pública, pelo que um mecanismo de homologação por tipo é pouco pertinente.

34 Daqui resulta que o destino de um veículo determina menos a possibilidade de este beneficiar do mecanismo de homologação a nível da União instituído pelas Directivas 92/61 e 2002/24 do que a sua faculdade de cumprir as prescrições técnicas impostas por estas directivas.

35 Por conseguinte, quanto às circunstâncias do processo principal, podem configurar-se dois casos, a saber, o material apreendido aos arguidos foi objecto de uma homologação a nível da União e beneficia então das facilidades decorrentes do mecanismo consagrado pelas Directivas 92/61 e 2002/24 quanto à sua venda, entrada em serviço e utilização ou este material não foi objecto de tal homologação, pelo que a sua

colocação no mercado, a sua venda, entrada em serviço ou utilização não estão por natureza abrangidas pelas referidas directivas, mas pelo direito nacional.

36 A este respeito, importa desde logo sublinhar que não é indicado, nem na decisão de reenvio nem nas observações apresentadas no Tribunal de Justiça, em que medida o material apreendido aos arguidos e de cuja venda e montagem estes são acusados beneficiou de um procedimento de homologação nos termos das Directivas 92/61 e 2002/24. Resulta apenas dessa decisão que o material estava destinado a ser montado em ciclomotores e que tem como efeito aumentar a velocidade e/ou potência do respectivo motor a fim de destinar estes veículos a participarem em competições desportivas.

37 Nestas condições, a fim de dar uma resposta útil ao órgão jurisdicional de reenvio, há que assinalar, em primeiro lugar, que, entre as directivas específicas referidas no anexo I da Directiva 2002/24, a Directiva 97/24 prevê no seu anexo medidas contra a transformação abusiva, designadamente, dos ciclomotores de duas rodas. Em particular, nesta proíbe-se a montagem num ciclomotor de componentes destinados a veículos de potência superior à de um ciclomotor, quando tem por resultado aumentar-lhe a velocidade em mais de 5 km/h. Além disso, em caso algum a velocidade máxima de projecto ou a potência máxima efectiva do motor pode ser excedida.

38 Por conseguinte, por um lado, estas prescrições técnicas constituem necessariamente um obstáculo à homologação a nível da União, na acepção das Directivas 92/61 e 2002/24, de componentes ou de unidades técnicas que tenham por efeito aumentar a velocidade de ciclomotores em mais de 5 km/h ou permitir exceder a velocidade máxima de projecto ou a potência máxima efectiva do motor.

39 Por outro lado, há que recordar que, para que um componente ou uma unidade técnica possa beneficiar do mecanismo de homologação previsto pelas Directivas 92/61 e 2002/24, deve estar relacionado com um veículo ao qual se aplicam estas directivas, a saber, designadamente com um veículo de duas rodas caracterizado por um motor de cilindrada igual ou inferior a 50 cm^3, se se tratar de um motor de combustão interna, ou cuja potência nominal máxima contínua seja igual ou inferior a 4 kW, no caso dos motores eléctricos, ou ainda estar destinado a ser montado em tal veículo.

40 Portanto, atendendo ao estado actual do direito da União, um componente ou uma unidade técnica que se destine a modificar as características técnicas de um ciclomotor de tal forma que este já não corresponda à definição que dele dão as Directivas 92/61 e 2002/24, em particular no que diz respeito à sua potência, não pode beneficiar do mecanismo de homologação a nível da União.

41 Em segundo lugar, e na medida em que as peças confiscadas no processo principal não tenham beneficiado do mecanismo de homologação a nível da União previsto pelas Directivas 92/61 e 2002/24, importa recordar que a sua colocação no mercado, a sua venda e a sua utilização são regidas pelo direito nacional.

42 Por conseguinte, e como assinalou o advogado-geral nos n.os 82 e 83 das suas conclusões, nada se opõe, em princípio, a que um Estado-Membro aplique de modo análogo o mecanismo de homologação ao nível da União tal como previsto nas Directivas 92/61 e 2002/24 e permita a colocação no seu mercado nacional de veículos, de componentes ou de unidades técnicas que tenham sido objecto de uma homologação isolada noutro Estado-Membro, na medida em que estes já não podem beneficiar do mecanismo de homologação a nível da União.

43 No entanto, incumbe neste caso ao Estado-Membro respeitar, no exercício das suas competências legislativas, o direito da União, e, em particular, os artigos 34.º TFUE e 36.º TFUE.

44 No caso em apreço, há que assinalar que a proibição geral de vender ou utilizar o material que permite aumentar a potência e/ou a velocidade dos ciclomotores, como a que está em causa no processo principal, é susceptível de criar um obstáculo à livre circulação destas mercadorias (v., por analogia, acórdão de 10 de Fevereiro de 2009, Comissão/Itália, C-110/05, Colect., p. I-519, n.º 58). Tal obstáculo é proibido pelo artigo 34.º TFUE na medida em que não possa ser justificado por uma das razões de interesse geral enumeradas no artigo 36.º TFUE ou por exigências imperativas.

45 Se a disposição nacional em causa no processo principal puder encontrar uma justificação, designadamente, no objectivo de garantir a segurança rodoviária, ainda é necessário que tal medida seja adequada para garantir a realização do objectivo prosseguido e não ultrapasse o necessário para atingir esse objectivo (v., neste sentido, acórdão Comissão/Itália, já referido, n.º 59).

46 No caso em apreço, a proibição geral da venda ou da utilização de material que permite aumentar a potência e/ou a velocidade dos ciclomotores que circulam na via pública tem necessariamente como efeito impedir o uso destes, designadamente para fins desportivos fora da circulação pública. Por conseguinte, importa esclarecer designadamente se existe uma medida menos gravosa do que uma proibição geral, que permita garantir de forma igualmente eficaz a segurança rodoviária.

47 No entanto, uma vez que o Tribunal de Justiça não dispõe de nenhuma indicação a este respeito, compete ao órgão jurisdicional de reenvio proceder a estas averiguações.

48 Consequentemente, há que responder à questão submetida que as Directivas 92/61 e 2002/24 devem ser interpretadas no sentido de que, quando um veículo ou um componente ou uma unidade técnica relacionados com este não beneficiam do procedimento de homologação instituído por estas directivas, pelo facto de, designadamente, não estarem abrangidos pelo âmbito de aplicação das mesmas, as suas disposições

não se opõem a que, em relação ao referido veículo, ao referido componente ou à referida unidade técnica, um Estado-Membro instaure, no quadro do seu direito nacional, um mecanismo análogo de reconhecimento dos controlos efectuados por outros Estados-Membros. Em qualquer caso, tal regulamentação deve respeitar o direito da União, em particular, os artigos 34.º TFUE e 36.º TFUE.

Quanto às despesas

49 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Primeira Secção) declara:

As Directivas 92/61/CEE do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas, e 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Directiva 92/61, devem ser interpretadas no sentido de que, quando um veículo ou um componente ou uma unidade técnica relacionados com este não beneficiam do procedimento de homologação instituído por estas directivas, pelo facto de, designadamente, não estarem abrangidos pelo âmbito de aplicação das mesmas, as suas disposições não se opõem a que, em relação ao referido veículo, ao referido componente ou à

referida unidade técnica, um Estado-Membro instaure, no quadro do seu direito nacional, um mecanismo análogo de reconhecimento dos controlos efectuados por outros Estados-Membros. Em qualquer caso, tal regulamentação deve respeitar o direito da União, em particular, os artigos 34.º TFUE e 36.º TFUE.

Assinaturas