HOTĂRÂREA CURȚII (camera întâi)

18 noiembrie 2010 *

În cauza C-142/09,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde (Belgia), prin decizia din 18 martie 2009, primită de Curte la 22 aprilie 2009, în procedura penală împotriva

Vincent Willy Lahousse,

Lavichy BVBA,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii A. Borg Barthet, M. Ilešič, E. Levits (raportor) și doamna M. Berger, judecători,

* Limba de procedură: olandeza.

avocat general: domnul N. Jääskinen,
grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru domnul Lahousse și Lavichy BVBA, de E. De Ridder, advocaat;

— pentru guvernul belgian, de doamnele M. Jacobs și L. Van den Broeck, în calitate de agenți;

— pentru guvernul Regatului Unit, de doamna H. Walker, în calitate de agent;

— pentru Comisia Comunităților Europene, de domnii H. van Vliet și G. Wilms, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 16 septembrie 2010,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea Directivei 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului (JO L 124, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 35, p. 245).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unei proceduri penale declanșate împotriva domnului Lahousse și împotriva Lavichy BVBA (denumiți în continuare „inculpații"), suspectați de vânzarea și de instalarea de echipamente, precum și de consilierea clienților în vederea modificării motoretelor.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Directiva 2002/24 instituie la nivelul Uniunii Europene procedura privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți. Aceasta abrogă astfel Directiva 92/61/CEE a Consiliului din 30 iunie 1992 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți (JO L 225, p. 72), menținând totodată majoritatea dispozițiilor sale.

4 Articolul 1 din Directiva 2002/24 definește domeniul de aplicare al acesteia după cum urmează:

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

Prezenta directivă nu se aplică următoarelor vehicule:

[…]

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

[…]

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

[…]

(2) Vehiculele menționate la alineatul (1) se subîmpart în:

(a) motorete, adică vehicule cu două roți [...] sau vehicule cu trei roți [...] cu o viteză maximă constructivă de până la 45 km/h și având următoarele caracteristici:

(i) în cazul vehiculului cu două roți, un motor a cărui:

— cilindree nu depășește 50 cm3, în cazul unui motor cu ardere internă, sau

— putere nominală continuă maximă nu depășește 4 kW, în cazul unui motor electric;

(ii) în cazul vehiculului cu trei roți, un motor a cărui:

— cilindree nu depășește 50 cm3, în cazul unui motor cu aprindere prin scânteie, sau

— putere netă maximă nu depășește 4 kW, în cazul altor tipuri de motor cu ardere internă, sau

— putere nominală continuă maximă nu depășește 4 kW, în cazul unui motor electric;

[…]”

5 Potrivit articolului 2 punctul 7 din Directiva 2002/24, prin „omologare” se înțelege procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, unitate tehnică separată sau componentă satisface cerințele tehnice stabilite în prezenta directivă sau în directivele speciale și verificările corectitudinii datelor constructorului, prevăzute în lista exhaustivă menționată în anexa I la directiva menționată. În această privință, anexa I face trimitere, în ceea ce privește anumite caracteristici tehnice ale componentelor și unităților tehnice, la directivele menționate și în special la Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind anumite componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți (JO L 226, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 5, p. 3).

6 Articolul 3 din Directiva 2002/24 are următorul cuprins:

„Cererile pentru omologarea de tip se depun de către constructor la autoritatea de omologare a unui stat membru. Acestea sunt însoțite de un document informativ, al cărui model pentru omologarea de tip a vehiculelor este prezentat în anexa II, iar pentru omologarea de tip a sistemelor, unităților tehnice separate sau a componentelor este cuprins într-o anexă sau într-un apendice la directivă privind sistemul, unitatea tehnică separată sau componenta respectivă, precum și de alte documente menționate în documentul informativ. Cererile pentru un anumit tip de vehicul, sistem, unitate tehnică separată sau componentă pot fi înaintate către un singur stat membru.”

7 Articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2002/24 prevede:

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

[…]

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

8 Articolul 15 din această directivă prevede:

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

(2) Statele membre nu interzic introducerea pe piață, vânzarea sau utilizarea unităților tehnice separate noi sau a componentelor noi care sunt conforme cu dispozițiile din prezenta directivă. Pot fi introduse pe piață și vândute pentru prima dată în vederea utilizării în statele membre numai unitățile tehnice separate sau componentele care sunt conforme cu dispozițiile din prezenta directivă.

[…]

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

9 Potrivit considerentului (3) al Directivei 97/24:

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

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

„Definiții

În înțelesul prezentului capitol:

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

[…]

1.3.1. Vehicule de categoria A – motorete

[…]

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

[…]”

11 Punctul 2 din capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24 cuprinde în special dispoziții generale privind interschimbabilitatea pieselor care nu sunt identice dintre vehiculele cu componente omologate. Din cuprinsul punctului 2.1.1 din respectivul capitol 7 reiese că montarea unor piese nu poate conduce la creșterea vitezei maxime proiectate a unui vehicul din categoria A cu mai mult de 5 km/h și în niciun caz nu poate fi depășită această viteză maximă.

12 Punctul 3 din capitolul 7 din anexa la Directiva 97/24, privind cerințele specifice pentru vehiculele din categoriile A și B, prevede următoarele:

„Cerințele prezentului punct nu sunt obligatorii [decât] dacă o singură cerință sau combinație de cerințe […] se dovedește necesară pentru împiedicarea modificărilor având drept rezultat creșterea vitezei maxime proiectate a vehiculului cu mai mult de 5 km/h în cazul vehiculelor din categoria A [...]. În niciun caz nu poate fi depășită viteza maximă sau puterea netă a motorului pentru categoria respectivă.

[…]”

Dreptul național

13 Potrivit articolului 1 alineatul 5 din Legea din 21 iunie 1985 privind cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească orice vehicul de transport terestru, elementele acestuia, precum și accesoriile de siguranță (*Belgisch Staatblad* din 13 august 1985, p. 11647):

„Se interzice fabricarea, importul, deținerea în vederea vânzării, oferirea spre vânzare, vânzarea și distribuirea cu titlu gratuit de echipamente având ca obiect creșterea puterii motorului și/sau a vitezei motoretelor, precum și oferirea de servicii sau indicații în vederea montării acestor echipamente."

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

14 Domnii Lahousse și Lavichy sunt directorii Lavichy BVBA, un magazin de vânzare, închiriere, întreținere și reparare de biciclete și de motorete. În magazin se vând și se montează echipamente care permit creșterea puterii motorului și/sau a vitezei motoretelor.

15 În urma unei anchete, a unei percheziții și a ridicării de probe, inculpații au fost găsiți vinovați de politierechtbank te Sint-Niklaas (Tribunalul de Poliție din Sint-Niklaas) pentru încălcarea articolului 1 alineatul 5 din Legea din 21 iunie 1985, întrucât au vândut echipamente având ca obiect creșterea puterii motorului și/sau a vitezei motoretelor și au oferit servicii în acest sens.

16 Inculpații au formulat apel împotriva acestei hotărâri în fața instanței de trimitere.

17 Aceasta apreciază că există o posibilă contradicție între articolul 1 alineatul 5 din Legea din 21 iunie 1985 și Directiva 2002/24, în măsura în care, contrar Directivei 2002/24, nu există excepții de la domeniul de aplicare al acestei dispoziții naționale. Prin urmare, rechtbank van eerste aanleg te Dendermonde a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

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

Cu privire la întrebarea preliminară

Observații introductive

Cu privire la aplicarea Directivei 2002/24

18 Din decizia de trimitere reiese că faptele imputate inculpaților s-au desfășurat între 1 ianuarie 2002 și 7 decembrie 2005.

19 În măsura în care Directiva 2002/24 a fost adoptată la 18 martie 2002 în vederea abrogării Directivei 92/61, aceasta din urmă era aplicabilă pentru o parte din faptele imputate inculpaților.

20 Cu toate acestea și astfel cum rezultă din considerentul (4) al acesteia, Directiva 2002/24 se limitează la clarificarea anumitor instrucțiuni administrative și la suplimentarea normelor cuprinse în anexele la Directiva 92/61.

21 Prin urmare și astfel cum a arătat avocatul general la punctul 28 din concluziile prezentate, noțiunile a căror interpretare este solicitată de către instanța de trimitere, precum și modalitățile procedurii de omologare prevăzute de dreptul Uniunii în ceea ce privește autovehiculele cu două sau trei roți au rămas neschimbate.

Cu privire la procedura de omologare de tip prevăzută de Directivele 92/61 și 2002/24

22 După cum rezultă din al treilea considerent al acesteia, Directiva 92/61 urmărește să instituie dispoziții care stabilesc caracteristici tehnice, înlocuind diferitele dispoziții naționale, cu scopul facilitării schimburilor în interiorul Comunității Europene în privința autovehiculelor cu două sau trei roți.

23 Dispozițiile fiind comune tuturor statelor membre, Directivele 92/61 și 2002/24 instituie un mecanism de omologare de tip, și anume o procedură care permite în final autorităților fiecărui stat membru să se asigure că vehiculele care au făcut obiectul unei omologări în alt stat membru și care sunt destinate punerii în vânzare, introducerii în circulație sau utilizării pe teritoriul lor național îndeplinesc aceste condiții.

24 Astfel, prin procedura de omologare, un stat membru constată că un tip de vehicul, un sistem, o unitate tehnică sau o componentă îndeplinește atât cerințele tehnice ale Directivelor 92/61 și 2002/24 sau ale directivelor speciale, cât și verificările corectitudinii datelor constructorului, prevăzute în lista exhaustivă menționată în anexa I la Directiva 92/61 și, respectiv, la Directiva 2002/24.

25 Revine constructorului unui vehicul susceptibil de a fi reglementat de Directivele 92/61 și 2002/24 sarcina de a depune o cerere de omologare la autoritățile competente ale statului membru în care dorește să pună în vânzare un tip de vehicul. Autoritățile respective controlează atunci îndeplinirea de acest tip de vehicul a cerințelor tehnice ale directivelor relevante.

26 Pentru fiecare vehicul pentru care autoritatea națională competentă a efectuat o omologare, constructorul eliberează un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul. Ulterior, autoritățile celorlalte state membre sesizate cu o cerere de autorizație de introducere pe piață sau de introducere în circulație a vehiculului respectiv se limitează la a constata că acesta corespunde certificatului de conformitate însoțitor. O procedură identică se aplică componentelor și unităților tehnice ale vehiculelor reglementate de Directivele 92/61 și 2002/24 sau destinate montării pe astfel de vehicule, în ceea ce privește cerințele tehnice prevăzute de directivele speciale.

27 Prin intermediul procedurii de omologare de tip, s-a instituit, așadar, la nivelul Uniunii un mecanism de recunoaștere reciprocă a controalelor de conformitate cu cerințele prevăzute de Directivele 92/61 și 2002/24, precum și de directivele speciale, efectuate de autoritățile de omologare din diferite state membre.

28 Prin urmare, o astfel de procedură permite facilitarea circulației în cadrul pieței comune a autovehiculelor cu două sau trei roți, precum și a unităților tehnice și a

componentelor lor întrucât, pe de o parte, mărfurile produse în conformitate cu un tip omologat nu mai fac obiectul unui control în raport cu cerințele tehnice ale Directivelor 92/61 și 2002/24, precum și ale directivelor speciale și, pe de altă parte, potrivit articolului 15 alineatele (1) și (2) din Directivele 92/61 și 2002/24, din moment ce un vehicul, o unitate tehnică sau o componentă este conformă cu aceste directive sau cu directivele speciale, statele membre nu pot restrânge introducerea pe piață, vânzarea, introducerea în circulație sau utilizarea acestora, sub rezerva articolului 15 alineatul (5) din Directiva 92/61 și a articolului 15 alineatul (4) din Directiva 2002/24.

Cu privire la întrebarea preliminară

29 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere urmărește, în esență, să afle dacă Directivele 92/61 și 2002/24 trebuie interpretate în sensul că un stat membru poate extinde procedura de omologare de tip, instituită prin aceste directive pentru vehiculele, componentele și unitățile tehnice pe care le reglementează, la vehicule care nu intră în domeniul lor de aplicare, și anume la cele destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren.

30 În primul rând, trebuie amintit că din articolul 1 alineatul (1) din Directivele 92/61 și 2002/24 rezultă că acestea se aplică tuturor autovehiculelor cu două sau trei roți, indiferent dacă au roți jumelate sau nu, destinate transportului rutier, și anume, printre altele, motoretelor, precum și componentelor sau unităților tehnice ale acestora. În această privință, potrivit alineatului (2) al acestui articol, motoretă înseamnă, în esență, vehiculele cu două sau trei roți prevăzute cu un motor cu ardere internă a căror cilindree nu depășește 50 cm3 sau prevăzute cu un motor electric a cărui putere nominală continuă maximă nu depășește 4 kW.

31 Din articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf a patra liniuță din Directiva 92/61 și din articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf litera (d) din Directiva 2002/24 rezultă că acestea nu se aplică vehiculelor destinate utilizării în competiții, pe drumuri sau pe orice teren și nici componentelor sau unităților tehnice ale acestora.

32 După cum a subliniat Comisia Comunităților Europene în observațiile sale scrise, pentru aceste vehicule nu s-a considerat necesar sau s-a considerat disproporționat să se stabilească specificații armonizate la nivelul Uniunii.

33 Astfel, se impune constatarea că acest tip de vehicule răspunde unor nevoi diferite de cele acoperite de Directivele 92/61 și 2002/24, în măsura în care nu sunt destinate circulației pe drumuri publice. Prin urmare, pe de o parte, aceste vehicule nu sunt supuse unor norme la fel de constrângătoare în materie de siguranță rutieră și, pe de altă parte, producția lor este în mod necesar mai limitată ca număr decât cea a motoretelor destinate circulației pe drumuri publice, fapt care face mai puțin pertinent un mecanism de omologare.

34 Rezultă că posibilitatea ca un vehicul să beneficieze de mecanismul de omologare la nivelul Uniunii instituit prin Directivele 92/61 și 2002/24 este determinată nu atât de destinația sa, cât de aptitudinea acestuia de a îndeplini cerințele tehnice impuse de aceste directive.

35 Prin urmare și în ceea ce privește circumstanțele acțiunii principale, sunt posibile două situații , și anume fie echipamentul confiscat de la inculpați a făcut obiectul unei omologări la nivelul Uniunii și atunci beneficiază de facilitățile care decurg din mecanismul consacrat prin Directivele 92/61 și 2002/24 în ceea ce privește vânzarea, introducerea în circulație și utilizarea sa, fie acest echipament nu a făcut obiectul unei astfel de omologări, astfel încât introducerea sa pe piață, vânzarea, introducerea în

circulație sau utilizarea sa nu intră, prin natura lor, în domeniul de aplicare al directivelor menționate, ci al dreptului național.

36 În această privință, trebuie subliniat de la bun început că nici în decizia de trimitere, nici în observațiile prezentate Curții nu se arată în ce măsură echipamentul confiscat de la inculpați, pentru vânzarea și instalarea căruia sunt urmăriți aceștia, a beneficiat de o procedură de omologare în aplicarea Directivelor 92/61 și 2002/24. Din decizia menționată reiese numai că acest material este prevăzut în scopul montării pe motorete și că are ca efect creșterea vitezei lor și/sau a puterii motorului acestora în vederea transformării lor în vehicule destinate participării la competiții sportive.

37 În aceste condiții, pentru a da un răspuns util instanței de trimitere, trebuie subliniat, în primul rând, că printre directivele speciale prevăzute în anexa I la Directiva 2002/24, Directiva 97/24 a prevăzut în anexă măsuri împotriva modificărilor, printre altele, ale motoretelor cu două roți. În special, se interzice montarea pe o motoretă a unor componente destinate unor vehicule cu o putere superioară celei a unei motorete atunci când are ca rezultat creșterea vitezei sale cu mai mult de 5 km/h. În plus, în niciun caz nu poate fi depășită viteza maximă prin construcție sau puterea netă a motorului.

38 Prin urmare, pe de o parte, aceste cerințe tehnice s-ar opune în mod necesar omologării la nivelul Uniunii, în sensul Directivelor 92/61 și 2002/24, a unor componente sau unități tehnice care ar avea ca efect creșterea vitezei unei motorete cu mai mult de 5 km/h sau să permită depășirea vitezei maxime prin construcție ori a puterii nete a motorului.

39 Pe de altă parte, trebuie amintit că, pentru ca o componentă sau o unitate tehnică să poată beneficia de mecanismul de omologare prevăzut de Directivele 92/61 și 2002/24, aceasta trebuie să aibă legătură cu un vehicul căruia i se aplică aceste directive, și anume, printre altele, un vehicul cu două roți cu un motor a cărui cilindree nu depășește 50 cm3, în cazul unui motor cu ardere internă, sau a cărui putere nominală continuă maximă nu depășește 4 kW, în cazul unui motor electric, ori să fie destinată montării pe un astfel de vehicul.

40 Prin urmare, având în vedere stadiul actual al dreptului Uniunii, o componentă sau o unitate tehnică care ar avea ca obiect modificarea caracteristicilor tehnice ale unei motorete astfel încât aceasta să nu mai corespundă definiției date de Directivele 92/61 și 2002/24, în special în ceea ce privește puterea sa, nu poate beneficia de mecanismul de omologare la nivelul Uniunii.

41 În al doilea rând și în măsura în care piesele confiscate în acțiunea principală nu ar beneficia de mecanismul de omologare la nivelul Uniunii prevăzut de Directivele 92/61 și 2002/24, trebuie amintit că introducerea lor pe piață, vânzarea și utilizarea lor intră în domeniul de aplicare al dreptului național.

42 Prin urmare și astfel cum a arătat avocatul general la punctele 82 și 83 din concluziile prezentate, nimic nu se opune, în principiu, ca un stat membru să aplice în mod analog mecanismul de omologare la nivelul Uniunii, astfel cum este prevăzut de Directivele 92/61 și 2002/24, și să permită introducerea pe piața națională a unor vehicule, componente sau unități tehnice care au făcut obiectul unei omologări izolate într-un alt stat membru, în măsura în care acestea nu beneficiază deja de mecanismul de omologare la nivelul Uniunii.

43 Cu toate acestea, revine în acest caz statului membru sarcina de a respecta, în exercitarea competențelor sale legislative, dreptul Uniunii și în special articolele 34 TFUE și 36 TFUE.

44 În speță, se impune constatarea că o interdicție generală de a vinde sau de a utiliza echipamente care permit creșterea puterii și/sau a vitezei motoretelor, precum cea în cauză în acțiunea principală, poate să împiedice libera circulație a acestor mărfuri (a se vedea, prin analogie, Hotărârea din 10 februarie 2009, Comisia/Italia, C-110/05, Rec., p. I-519, punctul 58). Un astfel de obstacol este interzis de articolul 34 TFUE în măsura în care nu poate fi justificat de unul dintre motivele de interes general enumerate la articolul 36 TFUE sau de cerințe imperative.

45 Deși dispoziția națională în cauză în acțiunea principală poate fi justificată, în special de obiectivul de garantare a siguranței rutiere, ar mai trebui ca o astfel de măsură să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Italia, citată anterior, punctul 59).

46 În speță, interdicția generală de vânzare și de utilizare de echipamente care permit creșterea puterii și/sau a vitezei motoretelor care circulă pe drumuri publice are în mod necesar ca efect împiedicarea utilizării acestora, printre altele, în scopuri sportive, în afara circulației publice. Prin urmare, ar trebui să se cerceteze în special existența unei măsuri mai puțin constrângătoare decât o interdicție generală, care să permită asigurarea într-un mod la fel de eficient a siguranței rutiere.

47 Însă, întrucât Curtea nu dispune de nicio indicație în această privință, este de competența instanței de trimitere să efectueze aceste verificări.

48 Prin urmare, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că dispozițiile Directivelor 92/61 și 2002/24 trebuie interpretate în sensul că, atunci când un vehicul sau o componentă ori o unitate tehnică care are legătură cu acesta nu beneficiază de procedura de omologare pe care o instituie, în special pentru motivul că acestea nu intră

în domeniul de aplicare al acestor directive, dispozițiile lor nu se opun ca, pentru vehiculul, componenta sau unitatea tehnică respectivă, un stat membru să instituie, în cadrul dreptului său național, un mecanism similar de recunoaștere a controalelor efectuate de alte state membre. În orice caz, o astfel de reglementare trebuie să respecte dreptul Uniunii, în special articolele 34 TFUE și 36 TFUE.

Cu privire la cheltuielile de judecată

49 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

Directiva 92/61/CEE a Consiliului din 30 iunie 1992 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți, precum și Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61 trebuie interpretate în sensul că, atunci când un vehicul sau o componentă ori o unitate tehnică care are legătură cu acesta nu beneficiază de procedura de omologare pe care o instituie, în special pentru motivul că acestea nu intră în domeniul de aplicare al directivelor menționate, dispozițiile lor nu se opun ca, pentru vehiculul, componenta

sau unitatea tehnică respectivă, un stat membru să instituie, în cadrul dreptului său național, un mecanism similar de recunoaștere a controalelor efectuate de alte state membre. În orice caz, o astfel de reglementare trebuie să respecte dreptul Uniunii, în special articolele 34 TFUE și 36 TFUE.

Semnături