

## ARRÊT DE LA COUR (deuxième chambre)

6 septembre 2012 (\*)

«Manquement d'État – Directive 1999/37/CE – Documents d'immatriculation des véhicules  
– Véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre – Changement de  
propriétaire – Obligation de contrôle technique – Demande de production du certificat de  
conformité – Contrôle technique effectué dans un autre État membre – Non-reconnaissance  
– Absence de justifications»

Dans l'affaire C-150/11,

ayant pour objet un recours en manquement au titre de l'article 258 TFUE, introduit le 28 mars 2011,

**Commission européenne**, représentée par M<sup>me</sup> O. Beynet et M. A. Marghelis, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

**Royaume de Belgique**, représenté par MM. T. Materne et J.-C. Halleux, en qualité d'agents, assistés de M<sup>es</sup> F. Libert et S. Rodrigues, avocats,

partie défenderesse,

LA COUR (deuxième chambre),

composée de M. J. N. Cunha Rodrigues, président de chambre, MM. U. Löhmus (rapporteur), A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev et C. G. Fernlund, juges,

avocat général: M. P. Mengozzi,

greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 29 mars 2012,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

### Arrêt

- 1 Par sa requête, la Commission européenne demande à la Cour de constater que, en exigeant, outre la production du certificat d'immatriculation, celle du certificat de conformité d'un véhicule en vue du contrôle technique préalable à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, ainsi qu'en soumettant de tels véhicules à un contrôle technique préalablement à leur immatriculation, sans prendre en compte les résultats du contrôle technique mené dans un autre État membre, le Royaume de Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de la directive 1999/37/CE du

Conseil, du 29 avril 1999, relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138, p. 57), telle que modifiée par la directive 2006/103/CE du Conseil, du 20 novembre 2006, (JO L 363, p. 344, ci-après la «directive 1999/37»), et de l'article 34 TFUE.

## **Le cadre juridique**

### *La réglementation de l'Union*

La directive 1999/37

2 La directive 1999/37 énonce à ses considérants 1, 3, 5, 6 et 9:

«(1) [...] la Communauté a arrêté un certain nombre de mesures destinées à établir un marché intérieur comportant un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée selon les dispositions du traité;

[...]

(3) [...] l'harmonisation de la présentation et du contenu du certificat d'immatriculation facilite sa compréhension et contribue ainsi, pour les véhicules immatriculés dans un État membre, à la libre circulation routière sur le territoire des autres États membres;

[...]

(5) [...] tous les États membres exigent notamment, comme condition nécessaire pour immatriculer un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, un certificat qui atteste cette immatriculation ainsi que les caractéristiques techniques du véhicule;

(6) [...] l'harmonisation de ce certificat d'immatriculation facilite la remise en circulation des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre et contribue au bon fonctionnement du marché intérieur;

[...]

(9) [...] afin de faciliter les contrôles destinés notamment à lutter contre la fraude et le commerce illicite de véhicules volés, il convient d'instituer une coopération étroite entre les États membres, basée sur un système efficace d'échange d'informations».

3 L'article 1<sup>er</sup> de cette directive dispose:

«La présente directive s'applique aux documents délivrés par les États membres lors de l'immatriculation des véhicules.

Elle ne préjuge pas du droit des États membres d'utiliser, pour l'immatriculation temporaire des véhicules, des documents qui, le cas échéant, ne répondent pas en tous points aux exigences de [cette] directive.»

4 L'article 4 de la même directive prévoit:

«Aux fins de la présente directive, le certificat d'immatriculation délivré par un État membre est reconnu par les autres États membres en vue de l'identification du véhicule en circulation internationale ou en vue de sa nouvelle immatriculation dans un autre État membre.»

## La directive 2009/40/CE

5 La directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil, du 6 mai 2009, relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 141, p. 12), entrée en vigueur le 26 juin 2009, a remplacé la directive 96/96/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 46, p. 1), à laquelle la Commission s'est référée pendant la procédure précontentieuse. Eu égard à la date d'expiration du délai indiqué dans l'avis motivé, à savoir le 9 décembre 2009, c'est la directive 2009/40 qui s'applique au présent recours. À cet égard, comme il est indiqué au considérant 1 de la directive 2009/40, celle-ci a, dans un souci de clarté, procédé à une refonte de la directive 96/96, alors que les dispositions pertinentes en l'espèce n'ont pas été modifiées.

6 Les considérants 2, 5, 10 à 12 et 26 de la directive 2009/40 énoncent:

«(2) Dans le cadre de la politique commune des transports, la circulation de certains véhicules dans l'espace communautaire devrait avoir lieu dans les meilleures conditions, aussi bien sur le plan de la sécurité que sur celui de la concurrence entre transporteurs des divers États membres.

[...]

(5) Il convient donc de définir par des directives particulières les normes et les méthodes communautaires minimales pour le contrôle des points énumérés dans la présente directive.

[...]

(10) Pour ce qui concerne les systèmes de freinage, la présente directive devrait couvrir principalement les véhicules qui ont été homologués conformément à la directive 71/320/CEE du Conseil du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques [JO L 202, p. 37]. Certains types de véhicules ont cependant été homologués conformément à des normes nationales qui peuvent s'écarter de ladite directive.

(11) Les États membres peuvent étendre le contrôle des freins à des catégories de véhicules ou à des points de contrôle non couverts par la présente directive.

(12) Les États membres peuvent prévoir des contrôles plus sévères ou plus fréquents pour les systèmes de freinage.

[...]

(26) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir harmoniser la réglementation en matière de contrôle technique, empêcher toute distorsion de concurrence entre les transporteurs et garantir que les véhicules seront correctement contrôlés et entretenus, ne peuvent pas être réalisés par les États membres seuls et peuvent donc, en raison de la dimension de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité.[...]

7 Aux termes de l'article 3 de la directive 2009/40:

«1. Les États membres prennent les mesures qu'ils estiment nécessaires pour qu'il puisse être prouvé que le véhicule a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive.

Ces mesures sont communiquées aux autres États membres et à la Commission.

2. Chaque État membre reconnaît la preuve délivrée dans un autre État membre et établissant qu'un véhicule à moteur immatriculé sur le territoire de ce dernier, ainsi que sa remorque ou semi-remorque, a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive, au même titre que s'il avait lui-même délivré cette preuve.

3. Les États membres appliquent les procédures appropriées pour assurer, dans la mesure du possible, que les performances de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire satisfont aux prescriptions de la présente directive.»

8 L'article 5 de la directive 2009/40 précise:

«Nonobstant les dispositions des annexes I et II, les États membres peuvent:

a) avancer la date du premier contrôle technique obligatoire et, le cas échéant, exiger que le véhicule soit soumis à un contrôle préalable à son immatriculation,

[...]

d) augmenter le nombre des points à contrôler;

[...]

f) prescrire des contrôles spéciaux additionnels;

g) imposer pour les systèmes de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire des normes minimales d'efficacité plus sévères que celles indiquées à l'annexe II [...]

9 L'annexe II de ladite directive décrit les points de contrôle obligatoires, notamment pour les dispositifs de freinage.

#### *La réglementation belge*

10 L'article 23, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, § 2 et § 7, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 28 mars 1968, errata *Moniteur belge* du 23 avril 1968), dans sa version telle que modifiée par l'arrêté royal du 20 mai 2009 (*Moniteur belge* du 5 juin 2009, p. 40090, ci-après l'«arrêté royal»), dispose:

«§ 1<sup>er</sup>. Les véhicules mis en circulation sont soumis à des contrôles en vue de vérifier leur conformité aux dispositions réglementaires qui leur sont applicables.

[...]

§ 2. Contrôles à effectuer:

A. Les contrôles comprennent les contrôles énoncés à l'annexe 15 et les contrôles complémentaires prévus par des dispositions réglementaires particulières.

[...]

§ 7. À l'occasion de ces contrôles et pour autant que le véhicule doive être pourvu de ces documents, celui qui présente le véhicule au contrôle remet le dernier certificat de visite ainsi que la vignette de contrôle à l'organisme agréé et présente les documents suivants:

- 1° le certificat d'immatriculation;
- 2° le certificat de conformité ou le certificat de conformité européen;
- 3° le rapport d'identification ou la fiche technique.»

11 L'article 23 bis de l'arrêté royal prévoit:

«§ 1<sup>er</sup>. Les contrôles tels que prévus à l'article 23 sont répartis en:

- 1° contrôles complets;
- 2° contrôles partiels.

Les contrôles complets consistent à vérifier:

- a) l'identification du véhicule au cours de laquelle sont contrôlés le numéro de châssis, le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité ou le certificat de conformité européen du véhicule;
- b) l'état technique du véhicule en vue de vérifier s'il satisfait aux normes en vigueur en matière de sécurité et d'environnement.

Les contrôles partiels sont répartis en:

- a) contrôles administratifs qui ont uniquement trait à la vérification du certificat d'immatriculation et du certificat de conformité ou du certificat de conformité européen en vue de la validation d'une demande d'immatriculation d'un véhicule usagé;
- b) revisites administratives qui ont uniquement trait à la vérification du numéro de châssis, de la plaquette d'identification et des documents, ou sans que le véhicule soit représenté, à la présentation des documents;
- c) revisites techniques, à savoir, tous les autres contrôles partiels.

§ 2. Selon la régularité avec laquelle ils ont lieu, les contrôles complets sont répartis en:

- 1° contrôles périodiques visés à l'article 23 ter;
- 2° contrôles non périodiques ayant lieu dans des circonstances précises telles que déterminées à l'article 23 sexies.

[...]»

12 Aux termes de l'article 23 sexies, § 1<sup>er</sup> et § 4, de l'arrêté royal:

«§ 1<sup>er</sup>. Indépendamment des règles concernant les contrôles périodiques, des contrôles non périodiques sont obligatoires:

[...]

3° avant l'immatriculation des véhicules [à moteur conçus et construits pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum], y compris des véhicules de camping [...], et [...] y compris les corbillards au nom d'un autre titulaire.

[...]

§ 4. Lors du contrôle non périodique mentionné au § 1<sup>er</sup>, 3°, du présent article, le véhicule doit être présenté avec le dernier certificat d'immatriculation délivré pour celui-ci, ainsi que, soit la marque d'immatriculation correspondante, soit une plaque commerciale et le certificat d'immatriculation correspondant.

Pour ce contrôle, un contrôle supplémentaire selon l'annexe 22 est réalisé, en plus d'un contrôle complet du véhicule.

Toutefois, si un rapport d'un centre de diagnostic agréé, datant de moins de deux mois à compter du moment où le véhicule est présenté pour ce contrôle non périodique, et portant au moins sur les points visés à l'annexe 22, est présenté, ce contrôle consiste exclusivement en un contrôle complet du véhicule.

Le résultat de ce contrôle est décrit de manière détaillée dans un rapport d'occasion qui est délivré en même temps que le certificat de visite.

La validation de la demande d'immatriculation se fait à condition que le certificat de visite délivré soit conforme à l'article 23 decies, paragraphe 1, et que le contrôle supplémentaire ait eu lieu, si requis, selon l'annexe 22.»

- 13 L'annexe 15 de l'arrêté royal reprend les points à contrôler et les causes de défektivité énoncés à l'annexe II de la directive 2009/40.
- 14 L'annexe 22 de l'arrêté royal prévoit plusieurs points sur lesquels porte le «contrôle supplémentaire» à effectuer pour le contrôle non périodique mentionné à l'article 23 sexies, § 1<sup>er</sup>, 3°, de cet arrêté. Suivant le libellé de ladite annexe, le contrôle supplémentaire se rapporte, au moins, à l'état général du véhicule (par exemple, la corrosion n'influençant pas la sécurité, l'état de l'intérieur), aux «On Board Diagnostics» (notamment, les éléments de sécurité actifs et passifs), aux pièces mécaniques (entre autres, l'embrayage, le moteur, la transmission), aux pièces de garnissage (par exemple, les pare-chocs, le capot, les ailerons), aux feux et aux équipements (notamment, la climatisation, la commande des vitres).

### **La procédure précontentieuse**

- 15 Considérant que certaines dispositions de la législation belge relative à la procédure d'immatriculation des véhicules n'étaient pas conformes au droit de l'Union, la Commission a, par lettre du 1<sup>er</sup> décembre 2008, mis le Royaume de Belgique en demeure de présenter ses observations.
- 16 Dans sa réponse du 30 janvier 2009, le Royaume de Belgique a contesté toute violation alléguée. N'étant pas satisfaite de cette réponse, la Commission a, le 8 octobre 2009, émis un avis motivé invitant le Royaume de Belgique à prendre les mesures nécessaires pour s'y conformer dans un délai de deux mois à compter de sa réception. Le Royaume de Belgique y a répondu par lettre du 15 décembre 2009, annonçant son intention de se conformer à cet avis motivé. Toutefois, dans une lettre datée du 11 février 2010, il a défendu la réglementation belge existante.

- 17 Le 7 juin 2010, un avis circonstancié a été envoyé à cet État membre lui accordant un délai de quatre semaines pour proposer une solution qui permettrait d'éviter la saisine de la Cour. Par courrier du 30 juin 2010, le Royaume de Belgique s'est engagé à modifier la législation litigieuse, tout en manifestant son souhait de maintenir le contrôle technique avant l'immatriculation du véhicule au nom d'un autre propriétaire mais en le limitant au seul contrôle des points visés à la nouvelle annexe 42 (contrôle essentiellement visuel), si certaines conditions sont remplies. Par cette modification prévue, la présentation du certificat de conformité ne serait plus nécessaire dans des conditions déterminées. Un projet d'arrêté royal allant dans ce sens a été communiqué à la Commission avec l'engagement de l'adopter vers la fin de l'année 2010.
- 18 Cependant, la Commission a considéré que les mesures proposées n'étaient pas susceptibles de mettre fin à l'infraction. Après un échange de lettres, un nouveau projet d'arrêté royal a été transmis le 11 janvier 2011, qui a fait l'objet d'une discussion, le 26 janvier 2011, entre les services de la Commission et les autorités belges.
- 19 Considérant que le Royaume de Belgique ne s'était pas conformé à l'avis motivé, la Commission a décidé d'introduire le présent recours.

### **Sur le recours**

- 20 À l'appui de son recours, la Commission avance deux griefs. Par le premier grief, la Commission fait valoir que, en soumettant les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre à un contrôle technique préalable à leur immatriculation sans prendre en compte les résultats du contrôle technique mené dans un autre État membre, le Royaume de Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 34 TFUE. Par le second grief, la Commission soutient que, en exigeant, outre la production du certificat d'immatriculation, la production du certificat de conformité en vue du contrôle technique préalable à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, le Royaume de Belgique a manqué aux obligations lui incombant en vertu de la directive 1999/37.

#### *Sur la recevabilité du second grief*

#### *Argumentation des parties*

- 21 Le Royaume de Belgique soutient que le second grief du recours de la Commission, en ce qu'il vise à faire constater que cet État membre a manqué à l'ensemble des obligations qui lui incombent en vertu de la directive 1999/37, est irrecevable, dès lors que, dans la lettre de mise en demeure, dans l'avis motivé ainsi que dans l'exposé du cadre juridique et les motifs de sa requête, la Commission a limité ses observations à un manquement à l'article 4 de cette directive.
- 22 Selon cet État membre, l'irrecevabilité de ce grief ne peut pas être partielle dès lors que les conclusions de la requête y afférentes ne visent aucun article de la directive 1999/37, contrairement à celles dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 16 juillet 2009, Commission/Pologne (C-165/08, Rec. p. I-6843, points 45 à 48). De plus, le fait que le Royaume de Belgique ait compris que le grief ne porte que sur l'article 4 de la directive 1999/37, en concentrant sa défense sur cet article, ne saurait libérer la Commission de son obligation de formuler des conclusions précises et ne serait pas de nature à rendre celles-ci a posteriori recevables.
- 23 La Commission est d'avis que le second grief est recevable. Il aurait été clair pour cet État

membre que ce grief concernait l'article 4 de cette directive, si bien que les droits de la défense dudit État membre n'ont pas été violés. Toutefois, la Commission a procédé, dans sa réplique, à une reformulation dudit grief, en limitant le manquement allégué audit article.

#### Appréciation de la Cour

- 24 Il convient, à titre liminaire, de rappeler que, dans le cadre d'un recours en manquement, la procédure précontentieuse a pour but de donner à l'État membre concerné l'occasion, d'une part, de se conformer à ses obligations découlant du droit de l'Union et, d'autre part, de faire utilement valoir ses moyens de défense à l'encontre des griefs formulés par la Commission (arrêts du 14 octobre 2004, *Commission/France*, C-340/02, Rec. p. I-9845, point 25, et du 26 avril 2012, *Commission/Pays-Bas*, C-508/10, non encore publié au Recueil, point 33).
- 25 L'objet d'un recours introduit en application de l'article 258 TFUE est, par conséquent, circonscrit par la procédure précontentieuse prévue à cette disposition. La régularité de cette procédure constitue une garantie essentielle voulue par le traité FUE non seulement pour la protection des droits de l'État membre en cause, mais également pour assurer que la procédure contentieuse éventuelle aura pour objet un litige clairement défini (voir arrêts du 13 décembre 2001, *Commission/France*, C-1/00, Rec. p. I-9989, point 53, du 29 avril 2010, *Commission/Allemagne*, C-160/08, Rec. p. I-3713, point 42, et *Commission/Pays-Bas*, précité, point 34).
- 26 En vertu des articles 21, premier alinéa, du statut de la Cour de justice de l'Union européenne et 38, paragraphe 1, sous c), du règlement de procédure de celle-ci, il incombe à la Commission, dans toute requête déposée au titre de l'article 258 TFUE, d'indiquer les griefs précis sur lesquels la Cour est appelée à se prononcer ainsi que, de manière à tout le moins sommaire, les éléments de droit et de fait sur lesquels ces griefs sont fondés (voir, notamment, arrêts du 13 décembre 1990, *Commission/Grèce*, C-347/88, Rec. p. I-4747, point 28; du 16 juin 2005, *Commission/Italie*, C-456/03, Rec. p. I-5335, point 23, et *Commission/Pays-Bas*, précité, point 35).
- 27 Il s'ensuit que le recours de la Commission doit contenir un exposé cohérent et détaillé des raisons l'ayant amenée à la conviction que l'État membre intéressé a manqué à l'une des obligations qui lui incombent en vertu des traités (arrêt *Commission/Pays-Bas*, précité, point 36).
- 28 Dans le cadre du présent recours, force est de constater que celui-ci contient un exposé clair des éléments de fait et de droit sur lesquels il est fondé. Certes, il est constant que, dans les conclusions de sa requête, la Commission ne précise aucun article particulier de la directive 1999/37. Cependant, il ressort tant de la procédure précontentieuse, et notamment de l'avis motivé adressé par la Commission au Royaume de Belgique, que de l'exposé du cadre juridique et des motifs de la requête que cette institution allègue un manquement à l'article 4 de cette directive.
- 29 Il convient de relever également que, en l'espèce, le Royaume de Belgique a pu faire valoir utilement ses moyens de défense à l'encontre des griefs formulés par la Commission.
- 30 Il résulte de ce qui précède que le second grief de manquement de la Commission doit être déclaré recevable.

*Sur le fond*



Sur le premier grief, relatif au contrôle technique obligatoire préalable à l'immatriculation du véhicule

– Argumentation des parties

- 31 Selon la Commission, les articles 23, § 1<sup>er</sup> et § 7, ainsi que 23 bis, § 1<sup>er</sup>, et 23 sexies, § 1<sup>er</sup> et § 4, de l'arrêté royal imposent de manière générale et systématique un contrôle préalable à l'immatriculation des véhicules d'occasion précédemment immatriculés dans d'autres États membres, sans tenir compte des contrôles déjà effectués dans ces derniers. Elle considère qu'il ressort des arrêts du 20 septembre 2007, Commission/Pays-Bas (C-297/05, Rec. p. I-7467, points 67 à 71), et du 5 juin 2008, Commission/Pologne (C-170/07, points 36 à 41), que, dès lors que la directive 96/96 n'a pas opéré une harmonisation exhaustive, une réglementation n'intégrant pas le principe de reconnaissance des documents émis par les autres États membres, tel que prévu à l'article 3, paragraphe 2, de cette directive, ne saurait être validée sur le fondement de celle-ci, mais devrait être appréciée au regard de l'article 34 TFUE.
- 32 La Commission souligne qu'il découle de la jurisprudence de la Cour que la réglementation nationale litigieuse constitue une mesure d'effet équivalent à une restriction quantitative à l'importation en ce qu'elle dissuade certains intéressés d'importer, en Belgique, de tels véhicules (arrêts du 16 novembre 2000, Commission/Belgique, C-217/99, Rec. p. I-10251, point 18, et du 7 juin 2007, Commission/Belgique, C-254/05, Rec. p. I-4269, point 30). Bien qu'elle pourrait être justifiée par des raisons de sécurité routière ainsi que de protection de l'environnement et du consommateur, cette réglementation ne serait pas proportionnée. En effet, le même résultat pourrait être atteint par des mesures moins restrictives telles qu'une reconnaissance des documents attestant le passage au contrôle technique délivrés dans un autre État membre, combinée à la coopération de l'administration douanière ou à la possibilité pour les autorités belges de mettre en œuvre une réserve, lors de l'immatriculation en Belgique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, informant le consommateur que son véhicule a été immatriculé sur la base du certificat de contrôle technique d'un autre État membre et devra éventuellement subir ultérieurement des contrôles supplémentaires.
- 33 Le Royaume de Belgique estime, à titre principal, que la réglementation litigieuse n'est pas constitutive d'une entrave à la libre circulation des marchandises et qu'elle n'est pas discriminatoire.
- 34 À cet effet, il avance qu'un contrôle technique préalable à l'immatriculation est permis en vertu de l'article 5, sous a), de la directive 2009/40 qui donne aux autorités nationales une marge d'appréciation pour la détermination des exigences à satisfaire pour passer un contrôle technique et de leurs modalités de mise en œuvre. En outre, ce contrôle non périodique ne concernerait que le cas où le véhicule change de propriétaire et il pèserait sans discrimination sur tous les véhicules, qu'ils soient précédemment immatriculés en Belgique ou dans un autre État membre, et ce quelle que soit la date de validité du certificat de visite délivré lors du contrôle périodique.
- 35 Cet État membre fait ensuite valoir qu'un projet d'arrêté royal, dont il avait fait état lors de la procédure précontentieuse et dont l'entrée en vigueur était prévue pour le mois d'août 2011, prévoit qu'il est tenu compte des résultats des contrôles techniques périodiques, datant de moins de deux mois, réalisés en Belgique ou dans un autre État membre, de manière à ce que le contrôle non périodique avant immatriculation au nom d'un autre propriétaire se limiterait à un test de freinage ainsi qu'à une inspection visuelle de l'état technique du

véhicule, et porterait sur les points de contrôle prévus à l'annexe II de la directive 2009/40 et à l'annexe 22 de l'arrêté royal. Ainsi, toute redondance des tests réalisés en Belgique ou dans un autre État membre serait évitée.

- 36 À titre subsidiaire, le Royaume de Belgique soutient que la mesure nationale est justifiée par les objectifs de la sécurité routière, de la protection du consommateur en limitant la fraude aux kilomètres, ainsi que de la protection de l'environnement, en contribuant à la réduction de l'impact environnemental du véhicule mis en circulation. La mesure serait également proportionnée.
- 37 S'agissant, notamment, de la sécurité routière, le contrôle du système de freinage serait, en particulier, la seule méthode efficace pour évaluer l'état d'usure des pièces ainsi que pour garantir que la performance des freins satisfait aux normes en vigueur. Le maintien dans le nouvel arrêté royal, adopté le 1<sup>er</sup> juin 2011, de ce test avec l'équipement approprié serait justifié dès lors qu'une défectuosité de ce système peut apparaître peu après un dernier contrôle. En outre, même si d'autres mesures, telles que celles proposées par la Commission, permettraient de réaliser l'objectif de la sécurité routière dans les mêmes conditions, un État membre devrait avoir la possibilité, dans le cadre de sa marge d'appréciation, de réaliser cet objectif par une mesure nationale qu'il estime appropriée.
- 38 Cet État membre souligne également que, en l'absence d'une harmonisation complète en matière de contrôle technique, il appartient aux États membres de décider du niveau de sécurité routière à assurer tout en prenant en considération les exigences de la libre circulation des marchandises (arrêt du 27 mars 1984, Commission/Italie, 50/83, Rec. p. 1633, point 12, et, par analogie, arrêt du 13 juillet 1994, Commission/Allemagne, C-131/93, Rec. p. I-3303, point 16).
- 39 Dans sa réplique, la Commission fait valoir que le Royaume de Belgique, en insistant sur le caractère nécessaire du maintien du test de freinage dans le nouvel arrêté royal, admet implicitement que la duplication de l'ensemble du contrôle technique n'est ni nécessaire ni proportionnée.
- 40 En ce qui concerne les amendements à la réglementation litigieuse proposés par l'État membre défendeur, qui consisteraient essentiellement dans le maintien d'un contrôle réduit et qui ne seraient de toute façon pas suffisants pour mettre un terme à l'infraction alléguée, la Commission fait référence à la jurisprudence constante de la Cour selon laquelle il ne peut être tenu compte des mesures arrêtées par l'État membre concerné pour satisfaire à ses obligations postérieurement à l'introduction du recours en manquement (arrêts du 1<sup>er</sup> octobre 1998, Commission/Espagne, C-71/97, Rec. p. I-5991, point 18, et du 8 mars 2001, Commission/Portugal, C-276/98, Rec. p. I-1699, point 20).
- 41 En outre, même les arguments concernant la nécessité et la proportionnalité de la duplication du contrôle de freinage ne peuvent prospérer selon la Commission. En effet, d'une part, si le véhicule provenait d'un autre État membre, le test de freinage aurait été effectué conformément à l'annexe II de la directive 2009/40 et la validité de ce test devrait être reconnue dans les autres États membres. Si le Royaume de Belgique avait néanmoins encore des doutes sur le fait de savoir si les tests de freinage effectués dans un autre État membre correspondent au niveau de sécurité existant en Belgique, une évaluation au cas par cas d'éventuelles différences de performance de freinage et de tests d'efficacité entre le Royaume de Belgique et l'État membre concerné, au lieu d'un contrôle systématique et général, serait suffisante.
- 42 D'autre part, ledit test ne s'avérerait pas nécessaire pour éviter les éventuelles défectuosités

récentes du système de freinage car celles-ci peuvent aussi survenir sur des véhicules d'importation qui ne changent pas de propriétaire, pour lesquels un tel contrôle n'est pas prévu. Il en est de même des véhicules immatriculés en Belgique qui ne changent pas de propriétaire, lesquels représentent la majorité des véhicules circulant sur les routes belges.

– Appréciation de la Cour

- 43 À titre liminaire, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, l'existence d'un manquement doit être appréciée en fonction de la situation de l'État membre telle qu'elle se présentait au terme du délai fixé dans l'avis motivé (voir, notamment, arrêt du 20 septembre 2007, *Commission/Pays-Bas*, précité, point 64 et jurisprudence citée). Les changements intervenus par la suite ne peuvent être pris en compte par la Cour (voir, notamment, arrêts du 18 novembre 2004, *Commission/Irlande*, C-482/03, point 11, et du 4 février 2010, *Commission/Suède*, C-185/09, point 9).
- 44 L'avis motivé de la Commission, daté du 8 octobre 2009, ayant été reçu par le Royaume de Belgique le 9 octobre suivant et le délai imparti à cet État membre ayant été fixé à deux mois à compter de la réception de cet avis, c'est donc à la date du 9 décembre 2009 qu'il convient de se placer pour apprécier l'existence ou non du manquement reproché. Dès lors, l'arrêté royal adopté postérieurement à cette date n'est pas à prendre en compte en l'espèce.
- 45 En outre, il doit être relevé que, nonobstant l'absence de mention explicite lors de la procédure écrite, la Commission, dans sa réponse à la question écrite posée par la Cour ainsi que lors de l'audience, a circonscrit le premier grief de son recours aux seuls véhicules immatriculés dans un autre État membre qui changent de propriétaire lors de leur réimmatriculation en Belgique.
- 46 En l'espèce, la Commission reproche au Royaume de Belgique d'avoir manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 34 TFUE, en ce qu'il impose un contrôle technique à un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre avant son immatriculation en Belgique en ne prenant pas en compte les résultats du contrôle technique mené dans cet autre État membre.
- 47 La conformité au droit de l'Union dudit contrôle technique doit d'abord être examinée à la lumière des obligations des États membres découlant de la directive 2009/40, avant de l'être au regard de l'article 34 TFUE.
- 48 S'agissant de la directive 2009/40, les objectifs de celle-ci, énoncés à son considérant 26, sont d'harmoniser la réglementation en matière de contrôle technique, d'empêcher toute distorsion de concurrence entre les transporteurs et de garantir que les véhicules seront correctement contrôlés et entretenus.
- 49 Nonobstant la marge d'appréciation des États membres en vertu de l'article 5 de cette directive, une réglementation n'intégrant pas le principe de reconnaissance des documents émis par les autres États membres attestant qu'un contrôle technique a été passé avec succès, tel que prévu à l'article 3, paragraphe 2, de ladite directive, ne saurait être validée sur le fondement de la même directive et doit dès lors être appréciée au regard de l'article 34 TFUE (voir, en ce sens, arrêts précités du 20 septembre 2007, *Commission/Pays-Bas*, points 67 à 71, et du 5 juin 2008, *Commission/Pologne*, points 36 à 42).
- 50 À cet égard, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence bien établie, l'interdiction des mesures d'effet équivalent à des restrictions quantitatives à l'importation édictée à l'article 34 TFUE vise toute mesure des États membres susceptible d'entraver directement

ou indirectement, actuellement ou potentiellement, le commerce intracommunautaire (voir, notamment, arrêts du 16 novembre 2000, Commission/Belgique, précité, point 16; du 26 octobre 2006, Commission/Grèce, C-65/05, Rec. p. I-10341, point 27; du 15 mars 2007, Commission/Finlande, C-54/05, Rec. p. I-2473, point 30; du 24 avril 2008, Commission/Luxembourg, C-286/07, point 27, et du 6 octobre 2011, Bonnarde, C-443/10, non encore publié au Recueil, point 26).

51 En l'espèce, en imposant un contrôle technique obligatoire des véhicules, préalablement à l'immatriculation de ceux-ci par un autre propriétaire, les autorités belges soumettent à ce contrôle, de manière générale et systématique, tous les véhicules d'occasion qui changent de propriétaire, précédemment immatriculés dans d'autres États membres, et cela sans tenir aucunement compte d'éventuels contrôles déjà effectués par ces derniers. Dès lors, ce contrôle non périodique, en ce qu'il s'ajoute aux contrôles techniques récemment effectués dans d'autres États membres sans reconnaissance de leur résultat, peut dissuader certains intéressés d'acheter de tels véhicules provenant d'autres États membres (voir, par analogie, arrêts précités du 20 septembre 2007, Commission/Pays-Bas, point 73, et du 5 juin 2008, Commission/Pologne, point 44).

52 Il en résulte que l'exigence d'un tel contrôle technique non périodique d'un véhicule avant son immatriculation au nom d'un autre propriétaire en Belgique constitue une mesure d'effet équivalent à des restrictions quantitatives à l'importation, interdite par l'article 34 TFUE, à moins qu'elle ne puisse être objectivement justifiée.

53 À cet égard, il ressort d'une jurisprudence constante qu'une réglementation nationale qui constitue une mesure d'effet équivalent à des restrictions quantitatives peut être justifiée par l'une des raisons d'intérêt général énumérées à l'article 36 TFUE ou par des exigences impératives. Dans l'un et l'autre cas, la disposition nationale doit être propre à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour qu'il soit atteint (voir, notamment, arrêts du 20 septembre 2007, Commission/Pays-Bas, précité, point 75; du 5 juin 2008, Commission/Pologne, précité, point 46, et du 10 février 2009, Commission/Italie, C-110/05, Rec. p. I-519, point 59).

54 Selon une jurisprudence également constante, il incombe aux autorités nationales compétentes de démontrer que leur réglementation répond aux critères rappelés au point précédent (voir, en ce sens, arrêts du 10 avril 2008, Commission/Portugal, C-265/06, Rec. p. I-2245, point 39; du 20 septembre 2007, Commission/Pays-Bas, précité, point 76, et Commission/Luxembourg, précité, point 37). Une telle démonstration ne peut être faite que concrètement, par rapport aux circonstances du cas d'espèce (arrêt du 8 mai 2003, ATRAL, C-14/02, Rec. p. I-4431, point 67).

55 À cet égard, les justifications invoquées par le Royaume de Belgique portent sur la nécessité d'assurer les objectifs de la protection du consommateur et de l'environnement ainsi que celui de la sécurité routière qui constituent, selon la jurisprudence, des raisons impérieuses d'intérêt général susceptibles de justifier une entrave à la libre circulation des marchandises (voir, en ce sens, arrêts précités du 20 septembre 2007, Commission/Pays-Bas, point 77; du 10 avril 2008, Commission/Portugal, point 38; du 5 juin 2008, Commission/Pologne, point 49, et du 10 février 2009, Commission/Italie, point 60).

56 Quant à la protection des consommateurs et de l'environnement, le Royaume de Belgique soutient que certains des examens du contrôle technique permettent de limiter les risques de fraude aux kilomètres ainsi que l'impact environnemental du véhicule mis en circulation. Toutefois, il ne précise pas quels examens sont concernés, ni dans quelle mesure ceux-ci

servent à garantir lesdits objectifs.

57 Force est donc de constater que le Royaume de Belgique n'a pas démontré in concreto le caractère approprié du contrôle technique ni sa nécessité pour garantir la protection des consommateurs et de l'environnement. En effet, la seule invocation in abstracto de tels objectifs ne saurait suffire à justifier une mesure telle que le contrôle technique litigieux.

58 S'agissant du caractère approprié de l'objectif d'assurer la sécurité routière, il convient de relever que le Royaume de Belgique se réfère, dans son mémoire en défense, audit objectif par rapport au maintien du contrôle du système de freinage prévu par le nouvel arrêté royal adopté le 1<sup>er</sup> juin 2011, lequel, ainsi qu'il a été rappelé au point 44 du présent arrêt, ne peut être pris en compte aux fins du présent recours. Dans sa duplique, le Royaume de Belgique invoque la protection de la sécurité routière par rapport au contrôle technique, c'est-à-dire à l'ensemble de points de contrôle autres que le test de freinage, même si, en particulier, il ne mentionne que le contrôle de l'état général du véhicule et la vérification de pièces mécaniques. Le Royaume de Belgique fait valoir que la circulation d'un véhicule dont les caractéristiques techniques sont défectueuses présente un danger pour la sécurité routière.

59 Certes, selon une jurisprudence bien établie, en l'absence de dispositions d'harmonisation complète au niveau de l'Union, il appartient aux États membres de décider du niveau auquel ils entendent assurer la sécurité routière sur leur territoire, tout en tenant compte des exigences de la libre circulation des marchandises à l'intérieur de l'Union européenne (voir, en ce sens, arrêt du 27 mars 1984, Commission/Italie, précité, point 12, ainsi que, par analogie, arrêts précités du 13 juillet 1994, Commission/Allemagne, point 16, et du 10 février 2009, Commission/Italie, point 61).

60 Toutefois, ainsi qu'il est rappelé au point 54 du présent arrêt, il incombe aux autorités nationales compétentes de démontrer que leur réglementation est propre à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour que celui-ci soit atteint.

61 En l'occurrence, si l'aptitude à réaliser l'objectif de la sécurité routière n'a pas été mise en cause, force est de constater que le Royaume de Belgique ne démontre pas concrètement la nécessité, par rapport à l'objectif poursuivi, du contrôle technique des véhicules provenant d'autres États membres lors de leur réimmatriculation en Belgique. Il y a lieu, notamment, d'observer que le danger pour la sécurité routière que suppose la circulation d'un véhicule dont les caractéristiques techniques sont défectueuses peut également survenir sur les véhicules d'importation qui ne changent pas de propriétaire, pour lesquels un tel contrôle n'est pas prévu. Il en est de même des véhicules immatriculés en Belgique qui ne changent pas de propriétaire, qui représentent la majorité des véhicules circulant sur les routes belges.

62 Eu égard à ces éléments, il y a lieu de constater que, en soumettant les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre à un contrôle technique préalable à leur immatriculation au nom d'un autre propriétaire sans prendre en compte les résultats du contrôle technique mené dans un autre État membre, le Royaume de Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 34 TFUE.

Sur le second grief, relatif à l'obligation de la production du certificat de conformité en vue du contrôle technique préalable à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre

– Argumentation des parties

63 Selon la Commission, la réglementation belge, qui exige que le certificat de conformité

d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre conformément aux règles de l'Union soit présenté en plus du certificat d'immatriculation pour que ce véhicule puisse être soumis au contrôle technique préalable à sa nouvelle immatriculation, est contraire à l'article 4 de la directive 1999/37 et vide de sa substance le principe de reconnaissance des certificats d'immatriculation harmonisés délivrés par d'autres États membres.

64 La réglementation nationale aurait un effet restrictif sur l'importation de véhicules d'occasion en Belgique dès lors que, dans la plupart des États membres, le certificat de conformité ne suivrait pas le véhicule. La Commission estime que cette mesure ne peut être justifiée par des raisons telles que la nécessité de connaître les caractéristiques techniques du véhicule pour mener une politique de sécurité routière ou par la protection des consommateurs, notamment contre la fraude ou le vol des véhicules. De toute façon, ladite mesure serait disproportionnée à de tels objectifs eu égard aux nombreux instruments mis en place au niveau européen poursuivant les mêmes objectifs.

65 À cet égard, la Commission a rappelé, dans sa réplique ainsi que lors de l'audience devant la Cour, que l'autorité de chaque État membre qui émet un certificat de conformité doit envoyer à ses homologues des autres États membres un exemplaire de la fiche de réception par type contenant les caractéristiques techniques de chaque véhicule, en vertu de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 42, p. 1), dont le contenu a été repris à l'article 8, paragraphe 5, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263, p. 1).

66 En outre, dans la mesure où la solution proposée par le Royaume de Belgique consistant en la création d'une base de données informatisée contenant toutes les données techniques des véhicules, qui rendrait la production du certificat de conformité superflue, ne peut être mise en œuvre avant la fin de l'année 2012, cet État membre n'aurait pas adopté sa législation dans le délai imparti et ne saurait exciper de situations internes pour justifier le non-respect des obligations et des délais résultant des normes de l'Union.

67 Le Royaume de Belgique estime que, si ce grief était recevable, la réglementation nationale visée serait conforme à l'article 4 de la directive 1999/37, justifiée et proportionnée. De l'avis de cet État membre, la problématique de la production du certificat de conformité dépasse la simple immatriculation des véhicules dans la mesure où toutes les caractéristiques techniques reprises sur le certificat de conformité ne sont pas mentionnées dans les documents d'immatriculation déjà existants.

68 Le Royaume de Belgique avance comme justification les mêmes trois objectifs invoqués en réponse au premier grief, à savoir la protection de l'environnement, la protection des consommateurs ainsi que la sécurité routière.

69 Il conteste que les mesures auxquelles la Commission se rapporte dans sa requête seraient moins restrictives et davantage adaptées aux objectifs poursuivis par la présentation du certificat de conformité que la réglementation litigieuse. Faisant référence aux doutes sur l'efficacité du système actuel d'échange d'informations que la Commission a exprimés elle-même lors d'une consultation publique datant du mois de mars 2011 sur l'immatriculation des véhicules, système qui a été proposé par la Commission comme une alternative valable pour les mesures litigieuses, et à défaut d'une base de données fonctionnelle et accessible par l'ensemble des services compétents, cet État membre considère que la production du certificat de conformité est la seule, la plus pragmatique et la moins onéreuse des solutions

pour mener à bien les politiques en matière d'environnement et de sécurité routière.

70 Dans sa réplique, la Commission estime que le Royaume de Belgique a admis, dans sa lettre du 26 janvier 2010 ainsi qu'en élargissant sa défense pour invoquer également l'article 36 TFUE, que la demande de certificat de conformité peut soulever des inconvénients pour certains consommateurs et constitue un obstacle à la libre circulation contraire à l'article 34 TFUE. Toutefois, et contrairement à ce que fait valoir l'État membre défendeur en déduisant de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 1999/37 une possibilité de dérogation et, dès lors, une harmonisation non complète, cette mesure nationale doit, selon la Commission, être appréciée uniquement au regard de l'article 4 de cette directive, laquelle aurait fait l'objet d'une harmonisation complète. N'admettant pas non plus une dérogation au titre de la protection de l'environnement, la Commission estime que les arguments avancés par les autorités belges à cet égard sont inopérants.

71 À titre subsidiaire, la Commission estime que l'argumentation de l'État membre défendeur relative à la justification de la restriction n'est pas convaincante. En effet, le fait qu'un véhicule ait déjà été immatriculé dans un autre État membre impliquerait que les autorités compétentes de cet État auraient considéré que ce véhicule satisfaisait aux exigences techniques applicables en vertu du droit de l'Union. Le Royaume de Belgique devant être au courant des caractéristiques techniques de chaque véhicule en vertu de l'échange d'informations entre les autorités compétentes, une mesure générale d'exigence du certificat de conformité ne serait ni nécessaire ni proportionnée. En outre, l'argument du Royaume de Belgique tiré du doute de l'efficacité du système actuel d'échange d'informations ne serait pas pertinent car cela n'exonérerait pas les États membres du respect des dispositions en vigueur.

72 Dans sa duplique, le Royaume de Belgique rappelle que la directive 1999/37 prévoit une possibilité de dérogation, en faisant observer qu'il ressort de l'article 1<sup>er</sup> de cette directive que celle-ci s'applique aux documents délivrés par les États membres lors de l'immatriculation des véhicules et qu'elle ne préjuge en rien du droit des États membres d'utiliser, pour l'immatriculation temporaire des véhicules, des documents qui, le cas échéant, ne répondent pas en tout point aux exigences de ladite directive.

– Appréciation de la Cour

73 Il convient de constater qu'il ressort du libellé même de l'article 4 de la directive 1999/37, qui prévoit qu'un certificat d'immatriculation délivré par un État membre conformément au modèle figurant en annexe à cette directive doit être reconnu par les autres États membres en vue de la nouvelle immatriculation du véhicule dans ces États, que cette disposition ne laisse aucune marge d'appréciation aux États membres en ce qui concerne le respect du principe de reconnaissance des certificats d'immatriculation des véhicules.

74 En effet, ainsi qu'il ressort des considérants 3, 5 et 6 de la directive 1999/37, cette directive vise à contribuer à la libre circulation routière sur le territoire des autres États membres en prévoyant comme condition nécessaire pour immatriculer un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre un certificat qui atteste cette immatriculation ainsi que les caractéristiques techniques du véhicule, dans le but de faciliter la remise en circulation desdits véhicules dans un autre État membre et de contribuer ainsi au bon fonctionnement du marché intérieur.

75 Or, la Cour a déjà jugé que les caractéristiques techniques des véhicules d'occasion précédemment immatriculés dans d'autres États membres peuvent être déterminées sur la base des documents d'immatriculation déjà existants (arrêt du 5 juin 2008, Commission/Pologne, précité, point 38).

- 76 Le Royaume de Belgique ne saurait dès lors justifier l'exigence systématique de produire un certificat de conformité par la nécessité de vérifier les caractéristiques techniques des véhicules qui disposent d'un certificat d'immatriculation.
- 77 Ainsi que la Commission l'a fait valoir à juste titre, une telle exigence revient à vider de toute substance le principe de reconnaissance des certificats d'immatriculation délivrés par d'autres États membres, tel que prévu à l'article 4 de la directive 1999/37.
- 78 Ainsi qu'il ressort de l'article 1<sup>er</sup>, second alinéa, de la directive 1999/37, ce n'est que dans le cas d'une immatriculation temporaire que les États membres sont en droit d'utiliser des documents qui ne répondent pas au certificat d'immatriculation prévu par cette directive.
- 79 En l'espèce, le Royaume de Belgique ne saurait invoquer l'une des raisons d'intérêt général définies à l'article 36 TFUE ou l'une des exigences impératives consacrées par la jurisprudence de la Cour, dès lors qu'il ressort de ce qui précède que, sauf dans le cas d'une immatriculation temporaire, la directive 1999/37 ne permet pas aux États membres d'exiger un document autre que le certificat d'immatriculation lors de l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre. En effet, lorsqu'une question est réglée de manière harmonisée au niveau de l'Union, toute mesure nationale y relative doit être appréciée au regard des dispositions de cette mesure d'harmonisation et non pas de celles du droit primaire (voir, en ce sens, arrêts du 12 octobre 1993, Vanacker et Lesage, C-37/92, Rec. p. I-4947, point 9; du 13 décembre 2001, DaimlerChrysler, C-324/99, Rec. p. I-9897, point 32, ainsi que du 30 avril 2009, Lidl Magyarország, C-132/08, Rec. p. I-3841, point 42).
- 80 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de constater que, en exigeant de manière systématique, en vue du contrôle technique obligatoire d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre avant son immatriculation en Belgique, outre la production du certificat d'immatriculation harmonisé, celle du certificat de conformité du véhicule, le Royaume de Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 4 de la directive 1999/37.
- 81 Dans ces conditions, il y a lieu de considérer le recours introduit par la Commission comme fondé.

### **Sur les dépens**

- 82 Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant conclu à la condamnation du Royaume de Belgique et celui-ci ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de le condamner aux dépens.

Par ces motifs, la Cour (deuxième chambre) déclare et arrête:

- 1) En exigeant de manière systématique, outre la production du certificat d'immatriculation, celle du certificat de conformité d'un véhicule en vue du contrôle technique préalable à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, ainsi qu'en soumettant de tels véhicules, qui changent de propriétaire, à un contrôle technique préalablement à leur immatriculation, sans prendre en compte les résultats du contrôle technique mené dans un autre État membre, le Royaume de Belgique a manqué aux**



**obligations qui lui incombent en vertu de l'article 4 de la directive 1999/37/CE du Conseil, du 29 avril 1999, relative aux documents d'immatriculation des véhicules, telle que modifiée par la directive 2006/103/CE du Conseil, du 20 novembre 2006, et de l'article 34 TFUE.**

**2) Le Royaume de Belgique est condamné aux dépens.**

Signatures

---

\* Langue de procédure: le français.