Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

24 janvier 2019*

« Renvoi préjudiciel – Directive 1999/37/CE – Documents d'immatriculation des véhicules – Omissions dans les certificats d'immatriculation – Reconnaissance mutuelle – Directive 2007/46/CE – Véhicules construits antérieurement à l'harmonisation des exigences techniques au niveau de l'Union européenne – Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques techniques du véhicule »

Dans l'affaire C-326/17,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Raad van State (Conseil d'État, Pays-Bas), par décision du 24 mai 2017, parvenue à la Cour le 31 mai 2017, dans la procédure

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

contre

X,

Y,

et

X,

Y

contre

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

et

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

contre

Z,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. T. von Danwitz, président de la septième chambre, faisant fonction de président de la quatrième chambre, M^me^ K. Jürimäe, MM. C. Lycourgos, E. Juhász (rapporteur) et C. Vajda, juges,

* Langues de procédure : l'anglais et le néerlandais.

avocat général : M. N. Wahl,

greffier : M^me^ M. Ferreira, administratrice principale,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 7 juin 2018,

considérant les observations présentées :

– pour la Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), par M. C. B. J. Maenhout, en qualité d'agent, assisté de M^e^ M. van Heezik, advocaat,

– pour X et Y, par M. C. B. Krol Dobrov, en qualité de mandataire,

– pour Z, par M^e^ S. J. C. van Keulen, advocaat,

– pour le gouvernement néerlandais, par M^mes^ M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen et P Huurnink, en qualité d'agents,

– pour le gouvernement italien, par M^me^ G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. F. Meloncelli, avvocato dello Stato,

– pour le gouvernement norvégien, par MM. R. Nordeide et C. Anker, en qualité d'agents,

– pour la Commission européenne, par MM. M. Huttunen et A. Nijenhuis ainsi que par M^me^ N. Yerrell, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 20 septembre 2018,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des dispositions de la directive 1999/37/CE du Conseil, du 29 avril 1999, relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO 1999, L 138, p. 57), et 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 2007, L 263, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant, d'une part, la Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (direction de l'Office de la circulation routière, Pays-Bas, ci-après la « RDW ») à X et à Y et, d'autre part, ces derniers à la RDW ainsi que d'un litige opposant la RDW à Z au sujet du refus, par la RDW, de reconnaître les certificats d'immatriculation de véhicules émis par d'autres États membres et d'immatriculer ces véhicules aux Pays-Bas.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

La directive 70/156

3 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 1970, L 42, p. 1), telle que modifiée par la directive 92/53/CEE du Conseil, du 18 juin 1992 (JO 1992, L 225, p. 1) (ci-après la « directive 70/156), prévoit à son article 2, intitulé « Définitions » :

« Aux fins de la présente directive, on entend par :

[...]

— véhicule : tout véhicule à moteur complet ou incomplet destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers, et de toute machine mobile,

[...] »

La directive 1999/37

4 Les considérants 3 à 6 et 9 de la directive 1999/37 énoncent :

« (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 ;

(4) [...] le contenu du certificat d'immatriculation doit permettre de contrôler que le titulaire d'un permis de conduire délivré en application de la directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire [(JO 1991, L 237, p. 1)], conduit uniquement les catégories de véhicules pour lesquelles il est autorisé ; qu'une telle vérification contribue à améliorer la sécurité routière ;

(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 ».

5 L'article 1er 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 la présente directive. »

6 L'article 2 de ladite directive prévoit :

« Aux fins de la présente directive, on entend par :

a) "véhicule" : tout véhicule conforme à la définition visée à l'article 2 de la directive 70/156/CEE [...], et l'article 1er de la directive 92/61/CEE du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues [(JO 1992, L 225, p. 72)] ;

b) "immatriculation" : l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation ;

c) "certificat d'immatriculation" : le document attestant que le véhicule est immatriculé dans un État membre ;

d) "titulaire du certificat d'immatriculation" : la personne au nom de laquelle un véhicule est immatriculé. »

7 L'article 3 de la directive 1999/37 est libellé comme suit :

« 1. Les États membres délivrent un certificat d'immatriculation pour les véhicules qui sont soumis à immatriculation selon leur législation nationale. Ce certificat se compose soit d'une seule partie conforme à l'annexe I, soit de deux parties conformes aux annexes I et II.

Les États membres peuvent autoriser les services qu'ils habilitent à cet effet, notamment ceux des constructeurs, à remplir les parties techniques du certificat d'immatriculation.

2. Au cas où un nouveau certificat d'immatriculation est délivré pour un véhicule immatriculé avant la mise en œuvre de la présente directive, les États membres utilisent un modèle de certificat conforme à la présente directive et peuvent se limiter à l'inscription des seules mentions pour lesquelles les données requises sont disponibles.

3. Les données reprises dans le certificat d'immatriculation, conformément aux annexes I et II, sont représentées par les codes communautaires harmonisés figurant dans ces annexes. »

8 L'article 4 de cette directive dispose :

« 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. »

9 L'article 8, paragraphe 1, de ladite directive prévoit que les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à celle-ci avant le 1er juin 2004.

La directive 2007/46

10 L'article 1er de la directive 2007/46, intitulé « Objet », prévoit :

« La présente directive établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, en vue de faciliter leur immatriculation, leur vente et leur mise en service dans [l'Union européenne].

[...] »

11 L'article 2 de cette directive, relatif au « [c]hamp d'application » de celle-ci, dispose, à son paragraphe 1 :

« La présente directive s'applique à la réception par type des véhicules conçus et construits en une seule ou en plusieurs étapes pour circuler sur route, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques conçus et construits pour ces véhicules.

Elle s'applique également à la réception individuelle de ces véhicules.

La présente directive s'applique également aux pièces et aux équipements destinés aux véhicules visés par la présente directive. »

12 L'article 3 de ladite directive, intitulé « Définitions », prévoit :

« Aux fins de la présente directive et des actes réglementaires énumérés à l'annexe IV, sauf dispositions contraires y figurant, on entend par :

[...]

11. "véhicule à moteur" : tout véhicule à moteur, complet, complété ou incomplet, se déplaçant par ses propres moyens, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h ;

12. "remorque" : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur ;

13. "véhicule" : tout véhicule à moteur ou sa remorque, selon les définitions données aux points 11 et 12 ;

[...]

19. "véhicule incomplet" : tout véhicule dont l'achèvement requiert encore au moins une étape pour que ledit véhicule satisfasse aux exigences techniques applicables de la présente directive ;

20. "véhicule complété" : tout véhicule constituant l'aboutissement du processus de réception multiétape et qui satisfait aux exigences techniques applicables de la présente directive ;

21. "véhicule complet" : tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la présente directive ;

[...] »

13 L'article 4, paragraphe 3, de la directive 2007/46 est libellé comme suit :

« Les États membres n'immatriculent ou n'autorisent la vente ou la mise en service que pour des véhicules, des composants et des entités techniques conformes aux exigences de la présente directive.

Ils ne peuvent interdire, restreindre ou entraver l'immatriculation, la vente, la mise en service ou la circulation sur route de véhicules, de composants ou d'entités techniques, pour des motifs liés à des aspects de leur construction et de leur fonctionnement couverts par la présente directive, s'ils répondent aux exigences de celle-ci. »

14 L'article 24 de cette directive, intitulé « Réceptions individuelles », dispose :

« 1. Les États membres peuvent dispenser un véhicule donné, qu'il soit unique ou non, de l'application d'une ou de plusieurs dispositions de la présente directive ou d'un ou de plusieurs des actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV ou à l'annexe XI, à condition qu'ils imposent le respect d'autres exigences.

Il n'est accordé de dispense quant à l'application des dispositions visées au premier alinéa que lorsqu'un État membre a de bonnes raisons de le faire.

Par "autres exigences" on entend des dispositions administratives et des exigences techniques visant à garantir un niveau de sécurité routière et de protection de l'environnement équivalent, dans toute la mesure du possible, au niveau prévu par les dispositions de l'annexe IV ou de l'annexe XI, selon le cas.

[...]

6. La validité de la réception individuelle est limitée au territoire de l'État membre qui l'a accordée.

Lorsqu'un demandeur souhaite vendre, immatriculer ou mettre en service dans un autre État membre un véhicule pour lequel a été obtenue une réception individuelle, l'État membre qui a accordé la réception lui fournit à sa demande une déclaration mentionnant les dispositions techniques en vertu desquelles ledit véhicule a été réceptionné.

S'agissant d'un véhicule pour lequel une réception individuelle a été accordée par un État membre conformément aux dispositions du présent article, les autres États membres autorisent la vente, l'immatriculation ou la mise en service de ce véhicule à moins qu'ils n'aient de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné ne sont pas équivalentes à leurs propres dispositions.

7. À la demande du constructeur ou du propriétaire du véhicule, les États membres accordent une réception individuelle à tout véhicule conforme aux dispositions de la présente directive et des actes réglementaires mentionnés à l'annexe IV ou à l'annexe XI, selon le cas.

Dans ce cas de figure, les États membres acceptent la réception individuelle et autorisent la vente, l'immatriculation et la mise en service du véhicule.

[...] »

15 Aux termes de l'article 26 de ladite directive, intitulé « Immatriculation, vente et mise en service de véhicules » :

« 1. Sans préjudice des dispositions des articles 29 et 30, les États membres n'immatriculent des véhicules et n'en permettent la vente ou la mise en service que si ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité délivré conformément à l'article 18.

Dans le cas de véhicules incomplets, les États membres en autorisent la vente mais peuvent en refuser l'immatriculation permanente ou la mise en service tant qu'ils demeurent incomplets.

[...] »

16 L'article 48 de la directive 2007/46, intitulé « Transposition », dispose :

« 1. Les États membres adoptent et publient, avant le 29 avril 2009, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux modifications de fond apportées par la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à compter du 29 avril 2009.

[...] »

17 L'article 49 de la directive 2007/46, intitulé « Abrogation », prévoit :

« La directive 70/156/CEE est abrogée avec effet au 29 avril 2009, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne et d'application des directives indiqués à l'annexe XX, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XXI. »

La directive 2009/40/CE

18 Le considérant 2 de 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 2009, L 141, p. 12), énonce que, « [d]ans 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 ».

19 L'article 1er de cette directive dispose :

« 1. Dans chaque État membre, les véhicules à moteur immatriculés dans cet État, ainsi que leurs remorques et semi-remorques, sont soumis à un contrôle technique périodique, conformément à la présente directive.

2. Les catégories de véhicules à contrôler, la périodicité du contrôle technique et les points de contrôle obligatoires sont indiqués aux annexes I et II. »

20 L'article 3, paragraphe 2, de ladite directive est libellé comme suit :

« 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. »

21 L'article 5, sous a), de cette même directive dispose :

« 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 ».

Le droit néerlandais

22 Aux termes de l'article 52a, paragraphe 1, de la wegenverkeerswet 1994 (loi de 1994 sur la circulation routière), la « RDW délivre un certificat d'immatriculation confirmant l'inscription au registre des immatriculations avec indication du nom du titulaire du certificat d'immatriculation ».

23 L'article 25b du kentekenreglement (règlement sur les certificats d'immatriculation) prévoit :

« 1. Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule pour lequel il sollicite la première immatriculation avec indication du nom du titulaire du certificat d'immatriculation et qui avait précédemment été immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne présente la partie I du certificat d'immatriculation délivré dans cet État membre et, si celle-ci a été délivrée, également la partie II.

2. L'immatriculation avec indication du nom du titulaire du certificat d'immatriculation visée au paragraphe 1 est refusée si la partie II du certificat d'immatriculation, pour autant qu'elle ait été délivrée, fait défaut.

3. Dans des cas exceptionnels, la RDW peut par dérogation au paragraphe 2 immatriculer un véhicule et indiquer le nom du titulaire du certificat d'immatriculation, à condition que les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule était précédemment immatriculé aient confirmé par écrit ou par voie électronique que le demandeur a le droit de le faire immatriculer dans un autre État membre.

4. La RDW conserve pendant six mois les documents d'immatriculation ou parties de ceux-ci qu'il a recueillis et en informe les autorités de l'État membre qui ont délivré le certificat d'immatriculation dans les deux mois qui suivent la date où ils ont été recueillis. À leur demande, la RDW renvoie les documents d'immatriculation recueillis aux autorités de l'État membre qui ont délivré le certificat d'immatriculation. »

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

24 X et Y, d'une part, et Z, d'autre part, ont chacun déposé, respectivement les 14 janvier et 10 juin 2014, une demande auprès de la RDW en vue d'inscrire un véhicule à moteur au registre des immatriculations néerlandais. L'un de ces véhicules a été produit en 1950 par Bentley Motors Limited, qui a apposé le numéro d'identification (*Vehicle identification number,* ci-après le « VIN ») B28J0 sur celui-ci, et a été immatriculé la même année en Angleterre. L'autre véhicule a été produit en 1938 par Alvis Car and Engineering Company Limited, qui a apposé le VIN 14827 sur ce véhicule.

25 Le véhicule de marque Bentley a été transformé d'une manière considérable en 2013. Le 29 octobre 2013, les autorités belges ont délivré un certificat d'immatriculation concernant ce véhicule, contenant des données sommaires. La juridiction de renvoi précise qu'il ressort d'une inspection de ce véhicule, réalisée au mois de février 2014, que celui-ci est désormais constitué d'un châssis d'origine Bentley Mark VI, d'un moteur en ligne 8-cylindres de Rolls Royce et d'une nouvelle carrosserie d'apparence différente, sur le modèle d'une Bentley Speed Six et que son châssis et le groupe motopropulseur ont été en grande partie conservés. Compte tenu des modifications apportées par rapport au modèle d'origine, la RDW a rejeté, par une décision du 10 février 2014, la demande d'inscription au registre des immatriculations présentée par X et Y.

26 Sur la base d'un second certificat d'immatriculation, délivré par l'autorité belge compétente le 19 mai 2014, X et Y ont soumis, le 4 juin 2014, une nouvelle demande d'immatriculation. Par courrier du 18 juillet 2014, la RDW a fait savoir qu'une demande d'information avait été adressée aux autorités belges. Il ressortirait des réponses à cette demande que les autorités belges auraient, aux fins de délivrer un certificat d'immatriculation, repris le certificat d'immatriculation original anglais de 1950. Compte tenu de ces éléments, la RDW a, par décision du 27 août 2014, rejeté la seconde demande d'immatriculation.

27 Le véhicule à moteur de marque Alvis, pour lequel un certificat d'immatriculation anglais a été délivré le 14 octobre 2013, sur la base des données figurant dans les documents d'accompagnement rédigés par le constructeur, avait également subi plusieurs modifications considérables. En conséquence, aux fins de se prononcer sur la demande d'immatriculation déposée par Z, la RDW a demandé des renseignements à l'autorité anglaise compétente. Cette dernière lui a fait savoir qu'elle avait immatriculé ce véhicule sur la base des données figurant dans les documents d'accompagnement rédigés par le constructeur et sur la base de photographies et d'informations d'un club de propriétaires de véhicules. En outre, la RDW n'a pas pu obtenir de réponse sur la question concernant les données de l'Alvis au regard desquelles le certificat d'immatriculation anglais avait été délivré. Par décision du 29 septembre 2014, la RDW a rejeté la demande d'immatriculation de Z.

28 La RDW a indiqué, dans ses décisions des 10 février 2014 et 29 septembre 2014, qu'elle a refusé les immatriculations au motif que les véhicules en cause, en raison du fait qu'ils ne satisfont pas aux exigences techniques posées par la directive 2007/46, ne sont pas des véhicules au sens tant de l'article 3 de cette directive que de l'article 2, sous a), de la directive 1999/37, de sorte que cette dernière directive n'est pas applicable en l'espèce. En tout état de cause, dans la mesure où ces véhicules relèveraient de la directive 1999/37, la RDW considère que les certificats d'immatriculation qui ont déjà été délivrés pour lesdits véhicules par des autorités d'autres États membres ne sont pas des certificats d'immatriculation harmonisés au sens de cette dernière directive et, partant, ne doivent pas être reconnus sur la base de celle-ci. En outre, la RDW considère que ces certificats ne permettent pas d'identifier ces mêmes véhicules. Enfin, selon la RDW, les véhicules concernés, dans leur composition actuelle, n'auraient jamais été admis à la circulation à la date à laquelle ils ont obtenu leur premier certificat d'immatriculation, respectivement en 1950 et en 1938, et il ne ressort pas clairement des éléments dont elle dispose que ces véhicules ont obtenu une réception individuelle aux fins d'une telle admission après leur modification.

29 X et Y, d'une part, et Z, d'autre part, ont formé un recours juridictionnel contre les décisions de refus d'immatriculation les concernant. Selon les juridictions saisies en première instance, les véhicules en cause relèvent du champ d'application de la directive 1999/37, si bien que cette directive est applicable et qu'ils doivent être identifiés sur la base de leurs certificats d'immatriculation, qui constituent des certificats harmonisés aux fins de ladite directive. Ces juridictions ont ainsi considéré que la RDW était tenue de délivrer un certificat d'immatriculation néerlandais à X et à Y et que la RDW devait se prononcer à nouveau sur la demande d'immatriculation présentée par Z.

30 La RDW a formé des appels contre ces jugements, devant la juridiction de renvoi. X et Y ont également interjeté appel devant cette juridiction du jugement les concernant.

31 La juridiction de renvoi relève que le litige porte sur la question de savoir si la RDW a violé l'article 25b du règlement sur les certificats d'immatriculation, tel qu'interprété à la lumière de l'article 4 de la directive 1999/37, en ne reconnaissant pas, en vue de leur immatriculation aux Pays-Bas, les documents d'immatriculation délivrés concernant les véhicules de marque Bentley et Alvis, ce qui implique de déterminer si cette directive est applicable. Cette juridiction ajoute que, en l'espèce, ces documents respectent formellement le modèle prévu par cette directive, mais que certaines données obligatoires, pouvant être aisément trouvées lors de l'inspection du véhicule, ne figurent pas sur lesdits documents. Enfin, ladite juridiction se demande si la RDW peut, à l'occasion d'une demande de reconnaissance du certificat d'immatriculation délivré par un autre État membre, contrôler les véhicules en cause afin de vérifier s'ils répondent aux exigences techniques prévues par la directive 2007/46.

32 Estimant que la solution des litiges dont il est saisi, et qui ont été joints par lui, nécessitait l'interprétation des dispositions des directives 1999/37 et 2007/46, le Raad van State (Conseil d'État, Pays-Bas) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) La directive [1999/37] est-elle applicable à des véhicules à moteur qui existaient avant le 29 avril 2009, date à laquelle les États membres devaient appliquer les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour mettre en œuvre la directive [2007/46/CE] ?

2) Un véhicule à moteur composé, d'une part, de pièces essentielles fabriquées avant l'entrée en vigueur de la directive 2007/46 et, d'autre part, de pièces essentielles qui n'ont été ajoutées qu'après est-il un véhicule à moteur qui existait déjà avant l'entrée en vigueur de cette directive ou doit-il être considéré comme un véhicule qui n'a été construit qu'après celle-ci ?

3) Eu égard à l'article 3, paragraphe 2, de la directive 1999/37, l'obligation de reconnaissance visée à l'article 4 de cette directive s'applique-t-elle sans restriction lorsque, dans le certificat d'immatriculation, des données n'ont pas été indiquées en regard de certains codes communautaires (à remplir obligatoirement conformément aux annexes de cette directive), mais peuvent aisément être trouvées ?

4) Un État membre peut-il, sur la base de l'article 4 de la directive 1999/37, reconnaître un certificat d'immatriculation d'un autre État membre mais soumettre néanmoins le véhicule à un contrôle technique au sens de l'article 24, paragraphe 6, de la directive 2007/46 et, si le véhicule ne répond pas à ses exigences techniques, en tirer la conséquence que la délivrance du certificat d'immatriculation doit être refusée ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

33 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 2, sous a), de la directive 1999/37, lu en combinaison avec l'article 3, points 11 et 13, de la directive 2007/46, doit être interprété en ce sens que la directive 1999/37 est applicable aux documents délivrés par les États membres lors de l'immatriculation de véhicules construits antérieurement au 29 avril 2009, date d'expiration du délai de transposition de la directive 2007/46.

34 En vertu de l'article 2, sous a), de la directive 1999/37, un véhicule s'entend, aux fins de cette directive, comme tout véhicule conforme à la définition visée à l'article 2 de la directive 70/156.

35 Il s'ensuit que, dès la date de son adoption, la directive 1999/37 avait vocation à s'appliquer à des véhicules mis sur le marché avant le 29 avril 2009.

36 Cette constatation est corroborée par l'article 3, paragraphe 2, de la directive 1999/37, en vertu duquel, lorsqu'un nouveau certificat d'immatriculation est délivré pour un véhicule immatriculé avant la mise en œuvre de cette directive, les États membres utilisent un modèle de certificat conforme à cette directive et peuvent se limiter à l'inscription des seules mentions pour lesquelles les données requises sont disponibles.

37 Cette disposition constitue en effet une règle spécifique pour les véhicules ayant été immatriculés avant la mise en œuvre de la directive 1999/37, dont la date limite de transposition, prévue à l'article 8 de cette directive, était fixée au 1er juin 2004.

38 Ladite constatation est également corroborée par l'objectif poursuivi par la directive 1999/37 consistant à faciliter, ainsi qu'il ressort de son considérant 6, par l'harmonisation du certificat d'immatriculation, la remise en circulation des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre. En effet, l'exclusion des documents d'immatriculation des véhicules construits avant le 29 avril 2009 délivrés par les États membres du champ d'application de cette directive irait à l'encontre de cet objectif.

39 La seule circonstance que la directive 70/156 a été abrogée, avec effet au 29 avril 2009, par la directive 2007/46, dont l'article 49 dispose que les références faites à ladite directive abrogée s'entendent comme étant faites à la directive 2007/46 et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XXI, ne peut pas modifier un tel constat.

40 Certes, il ressort de cette annexe XXI que les références à l'article 2 de la directive 70/156 doivent être lues comme des références à l'article 3 de la directive 2007/46. Il est vrai également que, en vertu du point 11 de cet article 3, lu en combinaison avec le point 13 de celui-ci, un véhicule à moteur est soit complet, soit complété, soit incomplet et que, en vertu des points 19 à 21 dudit article 3, le véhicule incomplet doit être achevé conformément aux exigences techniques imposées par la directive 2007/46, alors que les véhicules complets et complétés satisfont à de telles exigences.

41 Toutefois, le renvoi ainsi opéré à l'article 3 de la directive 2007/46, aux seules fins de la définition du terme « véhicule », ne peut être interprété comme imposant le respect desdites exigences techniques pour les véhicules mis en circulation avant le 29 avril 2009.

42 En effet, il y a lieu de relever, à l'instar de la Commission, que de telles exigences techniques n'ont vocation à s'appliquer, en vertu de l'article 1er de la directive 2007/46 lui-même, qu'à la réception, à compter du 29 avril 2009, de véhicules neufs.

43 II convient donc de répondre à la première question que l'article 2, sous a), de la directive 1999/37, lu en combinaison avec l'article 3, points 11 et 13, de la directive 2007/46, doit être interprété en ce sens que la directive 1999/37 est applicable aux documents délivrés par les États membres lors de l'immatriculation de véhicules construits antérieurement au 29 avril 2009, date d'expiration du délai de transposition de la directive 2007/46.

Sur la deuxième question

44 Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la deuxième question.

Sur la troisième question

45 Par sa troisième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 4 de la directive 1999/37, lu en combinaison avec l'article 3, paragraphe 2, de cette directive, doit être interprété en ce sens que les autorités de l'État membre dans lequel une nouvelle immatriculation d'un véhicule d'occasion est demandée sont en droit de refuser de reconnaître le certificat d'immatriculation émis par l'État membre dans lequel le véhicule a été précédemment immatriculé, au motif que certaines données obligatoires des certificats sont manquantes mais peuvent être aisément trouvées.

46 Tout d'abord, 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 à l'annexe de cette directive doit être reconnu par les autres États membres en vue de la nouvelle immatriculation du véhicule dans ces États, que cet article 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 (arrêt du 6 septembre 2012, Commission/Belgique, C-150/11, EU:C:2012:539, point 73).

47 La Cour a jugé que 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 (voir, en ce sens, arrêt du 6 septembre 2012, Commission/Belgique, C-150/11, EU:C:2012:539, point 79).

48 La Cour a toutefois considéré qu'un État membre était en droit, avant d'immatriculer un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, de procéder à l'identification de ce véhicule et d'exiger à cette fin la présentation de celui-ci impliquant un examen physique, en vue de vérifier si ledit véhicule est effectivement présent sur son territoire et correspond aux données mentionnées sur le certificat d'immatriculation (voir, en ce sens, arrêt du 20 septembre 2007, Commission/Pays-Bas, C-297/05, EU:C:2007:531, points 54, 55 et 57 à 63).

49 Une telle présentation a été qualifiée par la Cour de simple formalité administrative, qui n'introduit aucun contrôle supplémentaire, mais est inhérente au traitement même de la demande d'immatriculation et au déroulement de la procédure (voir, en ce sens, arrêt du 20 septembre 2007, Commission/Pays-Bas, C-297/05, EU:C:2007:531, point 58).

50 En ce qui concerne les objectifs de la directive 1999/37, il convient de rappeler que 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 (arrêt du 6 septembre 2012, Commission/Belgique, C-150/11, EU:C:2012:539, point 74).

51 En outre, selon le considérant 4 de ladite directive, le contenu d'un certificat d'immatriculation doit permettre de contrôler que le titulaire d'un permis de conduire conduit uniquement les catégories de véhicules pour lesquelles il est autorisé, une telle vérification contribuant à améliorer la sécurité routière.

52 À cet égard, le certificat d'immatriculation délivré précédemment par un État membre doit permettre l'identification du véhicule concerné, celui-ci devant correspondre aux données mentionnées sur ce certificat aux fins de sa nouvelle immatriculation dans un autre État membre (voir, en ce sens, arrêt du 20 septembre 2007, Commission/Pays-Bas, C-297/05, EU:C:2007:531, points 54 à 56), en vue d'assurer que les exigences de sécurité routière sont respectées.

53 Il convient d'ajouter que, aux termes de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 1999/37, dans le cas où, comme dans les litiges au principal, un nouveau certificat d'immatriculation est délivré pour un véhicule immatriculé avant la mise en œuvre de cette directive, intervenue le 1er juin 2004, les États membres peuvent se limiter à l'inscription des seules mentions pour lesquelles les données requises sont disponibles.

54 Ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 67 de ses conclusions, l'usage d'une telle exception par les États membres n'implique pas que le certificat d'immatriculation concerné ne devrait plus, par la suite, être reconnu.

55 Toutefois, dans la mesure où il ressort de la demande de décision préjudicielle que, à tout le moins, certaines des données manquantes sur les certificats d'immatriculation en cause au principal, telles que le nombre de places, qui sont obligatoires, peuvent être aisément trouvées, ces données doivent être considérées comme étant disponibles au moment de l'élaboration de ces certificats. En outre, les véhicules en cause au principal ayant subi des modifications considérables, certaines caractéristiques techniques importantes ne figureraient pas dans ces certificats d'immatriculation et la RDW a considéré qu'elle n'était pas en mesure d'identifier ces véhicules.

56 À cet égard, il convient de relever que, ainsi qu'il ressort du point 48 du présent arrêt, les données mentionnées sur un certificat d'immatriculation délivré avant la mise en œuvre de ladite directive doivent correspondre au véhicule que ce certificat décrit et doivent permettre l'identification du véhicule concerné sur la base d'un simple examen n'impliquant aucun contrôle supplémentaire, tel que celui visé aux points 48 et 49 du présent arrêt.

57 Lorsque tel n'est pas le cas, les autorités de l'État membre dans lequel la nouvelle immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre est demandée sont en droit de refuser la reconnaissance d'un tel certificat.

58 En ce qui concerne les situations en cause au principal, il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier non seulement que les données inscrites sur les certificats en cause au principal correspondent aux véhicules qu'ils décrivent, mais également qu'elles permettent leur identification.

59 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre à la troisième question que l'article 4 de la directive 1999/37, lu en combinaison avec l'article 3, paragraphe 2, de cette directive, doit être interprété en ce sens que les autorités de l'État membre dans lequel la nouvelle immatriculation d'un véhicule d'occasion est demandée sont en droit de refuser de reconnaître le certificat d'immatriculation émis par l'État membre dans lequel ce véhicule a été précédemment immatriculé, lorsque certaines données obligatoires sont manquantes, que les données mentionnées sur celui-ci ne correspondent pas audit véhicule et que ce certificat ne permet pas l'identification de ce même véhicule.

Sur la quatrième question

60 Par sa quatrième question, la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 24, paragraphe 6, de la directive 2007/46 doit être interprété en ce sens qu'il permet de soumettre à un contrôle technique un véhicule immatriculé dans un État membre lorsque celui-ci est présenté aux fins d'une nouvelle immatriculation dans un autre État membre.

61 Comme il a été relevé au point 42 du présent arrêt, la directive 2007/46, y compris son article 24, vise uniquement des véhicules neufs.

62 Or, les véhicules en cause au principal sont des véhicules d'occasion, produits respectivement en 1950 et en 1938.

63 Comme le relève à juste titre la Commission, la question de savoir si ces véhicules ont ou non été modifiés d'une manière telle, depuis leur année de fabrication, qu'ils doivent être assimilés à des véhicules neufs, impliquant une éventuelle réception individuelle de ceux-ci, ne se pose pas dans les litiges au principal, car il est constant que lesdits véhicules n'ont subi aucune modification substantielle entre les dates des certificats d'immatriculation et les dates des demandes d'inscription dans le registre des immatriculations néerlandais.

64 Dans ces conditions, de tels véhicules ne peuvent être considérés comme des véhicules neufs, au sens de la directive 2007/46, de telle sorte que l'article 24, paragraphe 6, de ladite directive ne saurait leur être applicable.

65 Toutefois, la circonstance qu'une juridiction nationale a, sur un plan formel, formulé sa demande de décision préjudicielle en se référant à certaines dispositions du droit de l'Union ne fait pas obstacle à ce que la Cour fournisse à cette juridiction tous les éléments d'interprétation qui peuvent être utiles au jugement de l'affaire dont elle est saisie, qu'elle y ait fait référence ou non dans l'énoncé de ses questions. Il appartient, à cet égard, à la Cour d'extraire de l'ensemble des éléments fournis par la juridiction nationale, et notamment de la motivation de la décision de renvoi, les éléments de droit de l'Union qui appellent une interprétation compte tenu de l'objet du litige (arrêt du 29 septembre 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, point 43 et jurisprudence citée).

66 En l'occurrence, il ressort de la décision de renvoi que la RDW a constaté que les véhicules en cause au principal avaient subi d'importantes transformations depuis la date de leur première mise en circulation et que les certificats présentés comportaient certaines omissions. Or, ainsi que l'a fait valoir la Commission, si de telles constatations suscitaient des doutes quant à la sécurité routière desdits véhicules, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, la situation en cause au principal serait susceptible de relever de la directive 2009/40.

67 À cet égard, l'article 3, paragraphe 2, de cette directive énonce que chaque État membre reconnaît la preuve délivrée dans un autre État membre qu'un véhicule à moteur, immatriculé sur le territoire de ce dernier, a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de cette directive, au même titre que s'il avait lui-même délivré cette preuve. En revanche, l'article 5, sous a), de ladite directive prévoit expressément que les États membres peuvent 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.

68 Ainsi qu'il découle de la jurisprudence de la Cour, les États membres sont en principe tenus de prendre dûment en compte, pour les véhicules précédemment immatriculés dans d'autres États membres, les résultats des contrôles techniques menés dans ces derniers États membres et le contrôle technique ne saurait être imposé de manière générale et systématique pour ces véhicules (voir, en ce sens, arrêts du 5 juin 2008, Commission/Pologne, C-170/07, non publié, EU:C:2008:322, points 39 et 44, ainsi que du 6 septembre 2012, Commission/Belgique, C-150/11, EU:C:2012:539, point 62). Néanmoins, compte tenu de l'importance de l'objectif consistant à garantir la sécurité de la circulation routière au sein de l'Union que poursuit la directive 2009/40, ainsi qu'il ressort de son considérant 2, il est loisible à l'État membre de soumettre un véhicule importé à un contrôle préalable à son immatriculation dans cet État s'il existe, malgré la prise en compte des résultats des contrôles techniques menés dans un autre État membre, des indices concrets que ledit véhicule présente effectivement un risque pour la sécurité routière (voir, en ce sens, arrêt du 6 septembre 2012, Commission/Belgique, C-150/11, EU:C:2012:539, points 59 à 61).

69 Par conséquent, il convient de répondre à la quatrième question que l'article 24, paragraphe 6, de la directive 2007/46 doit être interprété en ce sens que le régime qu'il prévoit ne s'applique pas à un véhicule d'occasion ayant déjà été immatriculé dans un État membre lorsque celui-ci est, sur la base de l'article 4 de la directive 1999/37, présenté aux fins de sa nouvelle immatriculation à l'autorité d'un

autre État membre compétente en la matière. Cependant, s'il existe des indices que ce véhicule présente un risque pour la sécurité routière, cette autorité peut, en vertu de l'article 5, sous a), de la directive 2009/40, exiger que ledit véhicule soit soumis à un contrôle préalable à son immatriculation.

Sur les dépens

70 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (quatrième chambre) dit pour droit :

1) **L'article 2, sous a), de la directive 1999/37/CE du Conseil, du 29 avril 1999, relative aux documents d'immatriculation des véhicules, lu en combinaison avec l'article 3, points 11 et 13, 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, doit être interprété en ce sens que la directive 1999/37 est applicable aux documents délivrés par les États membres lors de l'immatriculation de véhicules construits antérieurement au 29 avril 2009, date d'expiration du délai de transposition de la directive 2007/46.**

2) **L'article 4 de la directive 1999/37, lu en combinaison avec l'article 3, paragraphe 2, de cette directive, doit être interprété en ce sens que les autorités de l'État membre dans lequel la nouvelle immatriculation d'un véhicule d'occasion est demandée sont en droit de refuser de reconnaître le certificat d'immatriculation émis par l'État membre dans lequel ce véhicule a été précédemment immatriculé, lorsque certaines données obligatoires sont manquantes, que les données mentionnées sur celui-ci ne correspondent pas audit véhicule et que ce certificat ne permet pas l'identification de ce même véhicule.**

3) **L'article 24, paragraphe 6, de la directive 2007/46 doit être interprété en ce sens que le régime qu'il prévoit ne s'applique pas à un véhicule d'occasion ayant déjà été immatriculé dans un État membre lorsque celui-ci est, sur la base de l'article 4 de la directive 1999/37, présenté aux fins de sa nouvelle immatriculation à l'autorité d'un autre État membre compétente en la matière. Cependant, s'il existe des indices que ce véhicule présente un risque pour la sécurité routière, cette autorité peut, en vertu de l'article 5, sous a), de 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, exiger que ledit véhicule soit soumis à un contrôle préalable à son immatriculation.**

Signatures