l'article 36 du traité dans la mesure où, d'une part, visant des véhicules mis en circulation avant cette immatriculation, elle est nécessaire pour atteindre l'objectif de la protection de la santé et de la vie des personnes et où, d'autre part, elle s'applique sans opérer de distinction selon l'origine nationale ou importée des véhicules concernés.

Est en tout état de cause inadmissible au regard des articles précités la soumission à un contrôle technique n'ayant d'autre objet que d'obtenir du détenteur d'un véhicule importé une simple déclaration écrite relative aux conditions d'utilisation du véhicule.

2. La redevance perçue à l'occasion d'un contrôle technique obligatoire contraire aux articles 30 et suivants du traité est elle-même contraire au traité.

3. La redevance perçue à l'occasion d'un contrôle technique préalable à l'immatriculation d'un véhicule importé, justifié au regard de l'article 36 du traité, est conforme au traité dès lors que son taux n'est pas supérieur à celui de la redevance frappant dans les mêmes circonstances un véhicule de provenance nationale.

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. G. FEDERICO MANCINI

présentées le 7 mai 1986 *

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

1. Dans le cadre d'une affaire qui oppose M. Bernhard Schloh à la SPRL Auto contrôle technique, le juge de paix du troisième canton de Schaerbeek (Belgique) vous demande d'interpréter les articles 30 et 13 du traité CEE par rapport aux modalités établies par la réglementation belge pour l'admission et l'immatriculation des véhicules automobiles importés. En particulier, le juge a quo désire savoir si les règles nationales selon lesquelles les voitures provenant d'un État membre et dotées du certificat de conformité sont soumises à des contrôles techniques, sont compatibles avec le traité et si la perception de taxes à l'occasion de ces contrôles est légale.

Au début de l'année 1979, M. Schloh, ressortissant allemand résidant en Belgique et fonctionnaire du Conseil des Communautés européennes, a acheté, en République fédérale d'Allemagne, une voiture à usage mixte (c'est-à-dire susceptible d'être employée pour le transport des personnes et des choses) de marque Ford et de type Granada qui, semble-t-il, a été mise pour la première fois en circulation le 19 janvier de la même année. Ayant l'intention d'importer la voiture dans sa nouvelle résidence, M.

* Traduit de l'italien.

Schloh a obtenu, le 13 février 1979, de la SA Ford Motor Company d'Anvers, un certificat attestant sa conformité au type homologué en Belgique. Le 20 mars suivant, il a présenté la voiture au siège de la société Auto contrôle technique, qui est l'organisme reconnu par le ministre des Communications pour la vérification technique nécessaire à l'immatriculation. L'opération, pour laquelle le propriétaire du véhicule a payé une taxe de 500 BFR, a eu lieu le 22 mars 1979.

Quatre jours plus tard, M. Schloh a été invité à soumettre la voiture à un second contrôle et prévenu qu'il aurait alors à présenter la déclaration relative à l'usage du véhicule. Par lettre du 2 avril 1979, il a fait parvenir cette déclaration à la société; il a observé toutefois que le contrôle réclamé lui semblait abusif et il en a demandé le renvoi à une date ultérieure, au 23 avril. L'Auto contrôle technique lui a répondu le 30 mai 1979 en soulignant que, selon la réglementation en vigueur, le véhicule devait être soumis à inspection technique « malgré le contrôle effectué pour obtenir le certificat de conformité en date du 22 mars 1979 ». Le nouveau contrôle a donc eu lieu le 11 juin et, à l'issue de celui-ci, après un nouveau paiement de 500 BFR, M. Schloh s'est vu délivrer une carte de circulation valable pour quatre ans.

Le même jour, cependant, il s'est adressé au ministre des Communications en l'invitant à vérifier si le contrôle technique d'un véhicule neuf est réellement conforme à la réglementation belge et en se réservant de toute façon de faire constater la compatibilité de cette dernière avec le droit communautaire par la procédure visée à l'article 177 du traité CEE. Le 17 août 1979, le ministre lui a répondu en soutenant que la procédure suivie était correcte: tout véhicule importé à l'état usagé — a-t-il affirmé — devait être soumis à un contrôle technique avant l'immatriculation, tandis que, pour les voitures à usage mixte, un second contrôle était prévu « avant remise en service au nom du nouveau possesseur » et, donc, « après l'immatriculation ». Les demandes d'une déclaration concernant l'usage du véhicule et le paiement d'une taxe devaient également être considérées comme légales.

Dans ces circonstances, M. Schloh a décidé de recourir aux voies légales. Après s'être adressé en vain au Conseil d'État et au juge de paix du quatrième canton de Bruxelles (les deux recours ont été, bien que pour des raisons différentes, déclarés irrecevables), il a intenté l'action qui est à la base de notre procédure en citant l'Auto contrôle technique devant le juge de paix du troisième canton de Schaerbeek afin d'obtenir la restitution des sommes payées à l'occasion des deux contrôles. Statuant en dernière instance en vertu de l'article 617, paragraphe 1, du code judiciaire (affaire de valeur inférieure à 15 000 BFR), le juge saisi a sursis à statuer et, sur la base de l'article 177 du traité CEE, vous soumet les questions préjudicielles suivantes:

« 1) Les articles 30 et/ou 13 du traité instituant la Communauté économique européenne sont-ils à interpréter d'une façon telle:

— qu'une disposition du droit d'un État membre exigeant qu'une nouvelle voiture du type 'voiture mixte', construite et importée d'un autre État membre et mise en libre circulation, et qui a subi une nouvelle vérification/contrôle technique sera soumise quelques jours plus tard à une nouvelle vérification/contrôle technique parce qu'il s'agit d'une voiture mixte est une

mesure d'effet équivalant à des restrictions quantitatives à l'importation (article 30) et/ou

— que la même disposition du droit d'un État membre exigeant pour les deux vérifications/contrôles techniques le paiement de deux fois une certaine somme est une taxe d'effet équivalant à des droits de douane (article 13)?

2) Les articles 30 et/ou 13 du traité instituant la Communauté économique européenne sont-ils à interpréter d'une façon telle:

— qu'une disposition du droit d'un État membre exigeant qu'une nouvelle voiture (du type 'voiture mixte' ou non) construite et importée d'un autre État membre et mise en libre circulation et dotée d'un certificat de conformité doit subir une vérification/contrôle technique est une mesure d'effet équivalant à des restrictions quantitatives à l'importation (article 30) et/ou

— que la même disposition du droit d'un État membre exigeant pour cette vérification/contrôle technique le paiement d'une certaine somme est une taxe d'effet équivalant à des droits de douane (article 13)? »

2. Pour mieux comprendre les questions, il est utile de résumer la réglementation en vigueur à l'époque des faits et de rappeler la réglementation communautaire pertinente. La première est composée du décret royal du 31 décembre 1953, plusieurs fois modifié, qui régit l'immatriculation des véhicules automobiles (*Moniteur belge* du 9.1.1954) et du décret royal du 15 mars 1968 portant règlement général des conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 28.3.1968).

Il résulte de ces sources que l'immatriculation avec une plaque belge d'un véhicule importé est soumise à la condition de la production de plusieurs documents et précédée ou suivie de divers contrôles techniques, selon que la voiture est neuve ou usagée. En premier lieu, tout véhicule destiné à la circulation doit être conforme au prototype homologué par le ministre des Communications. Dans le cas des véhicules importés, la preuve de la conformité peut être fournie de trois manières. Pour les véhicules « neufs » et homologués, elle consiste dans le certificat que le constructeur ou son agent délivre, tandis que les voitures neuves mais ne correspondant pas au prototype doivent être soumises à un contrôle individuel. Pour les véhicules « usagés », le propriétaire doit se procurer le certificat de conformité et présenter la voiture à l'organisme de contrôle; ce dernier délivre la carte de circulation après un contrôle par lequel il vérifie le respect des dispositions réglementaires.

Les deux décrets imposent de soumettre à un contrôle technique: a) les voitures « neuves » antérieurement à leur première mise en circulation, y compris les voitures à usage mixte et excepté les voitures à usage privé; b) les véhicules automobiles qui ont fait l'objet d'une demande d'immatriculation de la part d'un nouveau possesseur; c) les véhicules automobiles importés [il est opportun de signaler que, le 1er avril 1979, c'est-à-dire à une date ultérieure à la première vérification à laquelle le véhicule de M. Schloh a été soumis, l'obligation d'assujettir ce genre de voiture (quoique « neuf ») à des contrôles précédant l'imma-

triculation a été supprimée]; d) les véhicules automobiles qui ont changé de propriétaire, y compris les voitures à usage mixte et excepté celles à usage privé.

Les véhicules automobiles sont également soumis à des contrôles techniques périodiques: leur cadence est annuelle, mais les voitures d'usage privé exclusif en sont exemptées pendant les quatre premières années. Le même privilège s'applique aux voitures à usage mixte, pourvu que le propriétaire ait délivré une déclaration expresse au moment du premier contrôle technique.

On doit rappeler, en outre, que la directive-cadre et les directives particulières visent une harmonisation dite « optionnelle », c'est-à-dire que les États sont autorisés à maintenir leurs règles en vigueur à côté des règles communautaires (premier et deuxième considérants de la directive 70/156). Il est donc possible que des véhicules du même type présentant des caractéristiques différentes continuent d'exister et que leur circulation à l'intérieur de la Communauté soit destinée, même dans l'avenir, à rencontrer certains obstacles. Consciente de ce fait, la Commission a adressé aux États membres, le 20 septembre 1984, une communication concernant les « formalités d'homologation et d'immatriculation des véhicules importés d'un État membre et leur compatibilité avec le droit communautaire ».

3. La réglementation communautaire se fonde sur les règles du traité relatives à la circulation des marchandises et elle est établie par les directives d'harmonisation des législations nationales, qui, dans notre secteur, sont au nombre de plus de cinquante: l'une de caractère général et les autres relatives aux composants des véhicules à moteur. La directive-cadre 70/156, du 6 février 1970 (JO L 42, p. 1), prévoit l'institution d'une procédure qui permettra aux constructeurs d'obtenir dans chaque État membre une homologation CEE valable pour toute la Communauté; les véhicules dont ils certifient la conformité pourront ainsi être librement commercialisés dans tous les États. Cette procédure ne deviendra d'ailleurs applicable que lorsque toutes les composantes et caractéristiques qui figurent dans la fiche d'homologation CEE jointe en annexe à la directive-cadre auront été harmonisées par des directives particulières, et, aujourd'hui encore, les pneumatiques, les vitres de sécurité, la dimension et la masse manquent à l'appel.

4. Nous avons dit que la réglementation belge — comme, du reste celle d'autres États membres — distingue entre véhicules « neufs » et véhicules « usagés ». Il résulte de l'ordonnance de renvoi que le point litigieux dans l'affaire principale porte sur l'état de la voiture importée: elle serait neuve, de l'avis du demandeur, et usagée, selon la défenderesse. Le juge a quo — qui, selon votre jurisprudence, est le seul organe compétent pour apprécier les faits (arrêts du 9 juillet 1969, affaire 10/69, Portelange, Rec. 1969, p. 315, attendu 5/7, du 23 janvier 1975, Hulst, affaire 51/74, Rec. 1975, p. 79, attendu 12, du 5 octobre 1977, affaire 5/77, Tedeschi, Rec. 1977, p. 1555, attendu 17, du 16 mars 1978, affaire 117/77, Bestuur v/h Algemeen Ziekenfonds, Rec. 1978, p. 825, attendus 6 et 7, du 29 novembre 1978, affaire 83/78, Pigs Marketing Board, Rec. 1978, p. 2347, attendu 25, du 15 novembre 1979, Denkavit Futtermittel GmbH, affaire 36/79, Rec. 1979, p. 3439, attendu 12, du 14 février 1980, affaire

53/79, Damiani, Rec. 1980, p. 273, attendu 5, et, en dernier lieu, du 20 mars 1986, affaire 35/85, Tissier, Rec. 1986, p. 1207, attendu 9) — a clairement opté pour la première thèse.

Il faut donc s'entendre sur ce point. La signification de « neuf » et d'« usagé » ne coïncide pas avec celle que les vocabulaires donnent, mais elle est respectivement plus large et plus restreinte. En effet, le cas dont nous nous occupons entre dans la catégorie des importations dites « parallèles », c'est-à-dire réalisées par des sujets qui s'approvisionnent auprès de revendeurs du pays de production ou d'autres pays pour exporter ou réimporter le véhicule vers un État membre quelconque (voir ordonnance du président du 7 juin 1985, affaire 154/85 R, Commission/Italie, Rec. 1985, p. 1753). Or, en ce qui concerne ces opérations, il est certain que la voiture mise en première circulation n'est pas considérée comme usagée, même si certaines bureaucraties (comme celle de l'Italie) la définissent bizarrement, comme « usagée à kilomètre zéro ». Disons plus: selon les règles et la pratique de nombreux États membres, est considéré comme « neuf » du point de vue de l'usage même le véhicule provisoirement immatriculé à l'étranger (par exemple, pour l'exportation avec la plaque douanière, qui permet son transfert du pays exportateur, mais n'en autorise pas la circulation, ou avec la plaque de transit, qui lui permet en revanche de circuler).

Nous répondrons donc aux questions selon l'optique du juge a quo qui entend « neuf » non pas dans le sens de « à peine sortie de l'usine », mais dans l'acception que nous venons de préciser, tandis que nous ne nous occuperons des problèmes relatifs à « la voiture usagée » que pour être complets.

5. Dans notre affaire, des observations écrites ont été présentées par la Commission des Communautés européennes et le gouvernement danois. En revanche, le gouvernement belge a répondu à certaines questions qui lui étaient adressées par la Cour.

Du point de vue logique, il convient tout d'abord d'examiner le problème posé par la seconde question, c'est-à-dire établir si, selon le droit communautaire, il est légal de soumettre à un contrôle technique avant l'immatriculation une voiture neuve importée d'un autre État membre et munie du certificat de conformité. Or, si ce certificat a été délivré dans l'État d'importation, il nous paraît évident que tout contrôle qui rend l'immatriculation plus difficile ou plus onéreuse constitue une mesure contraire à l'article 30 et non justifiée en vertu de l'article 36. En effet, le certificat atteste que la voiture est conforme au type homologué dans le pays où il en sera fait usage, autrement dit, qui correspond aux règles de sécurité applicables aux véhicules immatriculés ou à immatriculer dans ce pays.

Mais disons la même chose du véhicule dont le certificat de conformité se réfère au type homologué dans l'État exportateur, au moins lorsque cet État impose des conditions techniques conformes aux directives communautaires ou équivalant à celles exigées par le pays d'importation. Ici s'applique, nous semble-t-il, le principe affirmé dans l'arrêt du 17 décembre 1981 (Frans-Nederlandse Maatschappij voor Biologische Producten BV, affaire 272/80, Rec. 1981, p. 3277, attendu 14), selon lequel les autorités nationales ne peuvent pas exiger sans nécessité des contrôles techniques lorsqu'ils ont déjà été effectués dans

un autre État membre et que leurs résultats sont à la disposition de ces autorités ou peuvent, sur leur demande, être mis à leur disposition.

6. La première question concerne la compatibilité avec le droit communautaire d'une règle qui soumet à un second contrôle, de peu postérieur au premier, les véhicules importés et certifiés conformes dans le pays importateur ou exportateur. Pour les motifs que nous venons d'exposer, cette inspection, elle aussi, dans la mesure où elle vise à vérifier la conformité d'un véhicule nouveau bien que destiné à usage mixte, constitue une mesure d'effet équivalant à une restriction quantitative. La défenderesse objecte que cette inspection est utile également au propriétaire, parce que c'est à l'occasion de son déroulement que celui-ci délivre la déclaration nécessaire pour assimiler un véhicule à usage mixte à un véhicule à usage privé, en l'exemptant ainsi du contrôle annuel pour les quatre premières années. Mais la thèse est insoutenable. En effet, ladite déclaration n'exige aucun contrôle technique du véhicule et peut parfaitement être émise avec la demande d'immatriculation.

Puisqu'il est ainsi établi que les contrôles techniques sur les véhicules automobiles nouveaux et importés sont interdits par l'article 30 et ne se justifient pas selon l'article 36, les taxes qui sont perçues pour ces contrôles doivent également être considérées comme incompatibles avec le droit communautaire. Voir, en effet, les arrêts du 28 mars 1979, affaire 179/78, Rivoira (Rec. 1979, p. 1157, attendu 14), et du 15 décembre 1976, affaire 35/76, Simmenthal (Rec. 1976, p. 1871, attendu 22).

7. Pour être complet, et compte tenu des opinions que le gouvernement danois et, pendant l'audience, la Commission ont émises dans cette perspective, il peut être opportun d'apprécier la légalité communautaire des deux contrôles techniques en ce qui concerne l'importation de véhicules « usagés ».

Commençons par le contrôle qui précède l'immatriculation du véhicule. Deux arguments, au moins, militent, nous semble-t-il, en faveur de sa licéité: a) la voiture peut avoir été modifiée après son immatriculation définitive et peut donc être différente de la description que le certificat de conformité en donne; b) l'état du véhicule peut ne pas être susceptible d'offrir, pour la sécurité et la protection ambiante, les garanties exigées pour les véhicules immatriculés dans l'État d'importation. Naturellement, la jurisprudence Frans-Nederlandse Maatschappij s'applique également à notre cas: le contrôle ne doit pas constituer un double de ceux déjà effectués dans l'État exportateur, surtout lorsque leurs résultats sont accessibles aux autorités du pays d'importation.

En revanche, il n'est pas douteux que le second contrôle constitue un obstacle illégitime aux importations. En répondant à une question de la Cour, le gouvernement belge l'a nié, mais ses arguments ne nous semblent pas convaincants. En effet: a) l'identité du propriétaire peut être facilement relevée par les documents, même douaniers, qu'il présente en vue de l'immatriculation; b) rien n'empêche que la déclaration relative à l'usage mixte du véhicule soit délivrée à l'occasion du premier contrôle technique.

Ces conclusions ont une répercussion sur la légalité des taxes. Cette perception pour le

premier contrôle entre dans le champ d'application de l'article 95 du traité CEE et peut être considérée comme justifiée dans la mesure où elle n'est pas contraire au principe de proportionnalité. La seconde est manifestement illégale, en tant qu'élément accessoire d'un contrôle incompatible avec le droit communautaire.

8. Pour toutes les considérations qui précèdent, nous vous suggérons de répondre de la manière suivante aux questions formulées par le juge de paix du troisième canton de Schaerbeek dans le cadre du litige entre M. Bernhard Schloh et la SPRL Auto contrôle technique:

« 1) Le système des articles 30 à 36 du traité doit être interprété en ce sens que toute règle nationale en vertu de laquelle les véhicules automobiles importés à l'état neuf, même s'ils sont destinés au transport de personnes ou de choses, sont soumis à des contrôles techniques précédant l'immatriculation ou de peu postérieurs à celle-ci, alors que ces véhicules sont munis du certificat de conformité au type homologué dans le pays d'importation ou d'exportation, constitue une mesure d'effet équivalant à une restriction quantitative.

2) Les sommes perçues à l'occasion de contrôles techniques incompatibles avec le droit communautaire sont des taxes d'effet équivalant à des droits de douane dans la mesure où elles sont imposées en raison du passage de la frontière. »