



Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. YVES BOT
présentées le 8 février 2017¹

Affaire C-513/15

**« Agrodetalė » UAB
contre
Vilniaus miesto savivaldybės administracija**

[demande de décision préjudicielle formée par le Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour administrative suprême de Lituanie)]

«Renvoi préjudiciel — Marché intérieur — Tracteurs agricoles ou forestiers — Directive 2003/37/CE — Champ d'application — Mise sur le marché et immatriculation dans l'Union européenne de véhicules d'occasion ou usagés construits en dehors de l'Union — Possibilité pour les États membres de réglementer l'immatriculation de ces véhicules — Véhicules neufs mis en service à compter du 1^{er} juillet 2009 — Notions de "véhicule neuf" et de "mise en service"»

1. La présente demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 mai 2003, concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE², telle que modifiée par la directive 2014/44/UE de la Commission, du 18 mars 2014³.
2. Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant « Agrodetalė » UAB à la Vilniaus miesto savivaldybės administracija (administration de la municipalité de la ville de Vilnius, Lituanie, ci-après la « municipalité de Vilnius ») au sujet du refus de cette dernière d'immatriculer au registre national des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques des tracteurs d'occasion importés de Biélorussie.
3. Les questions posées par la juridiction de renvoi visent, en substance, à savoir si ces véhicules d'occasion qui sont importés au sein de l'Union européenne depuis un pays tiers sont tenus, pour pouvoir être immatriculés dans un État membre, de respecter les exigences techniques harmonisées visées par la directive 2003/37.
4. Dans les présentes conclusions, nous soutiendrons que la directive 2003/37 doit être interprétée en ce sens que, pour pouvoir être immatriculés dans un État membre, les véhicules d'occasion qui sont importés dans celui-ci depuis un pays tiers et qui relèvent des catégories couvertes par cette directive sont tenus de respecter, avant leur première mise en service dans l'Union et lorsque celle-ci a lieu à compter du 1^{er} juillet 2009, les exigences techniques prévues par ladite directive.

1 — Langue originale : le français.

2 — JO 2003, L 171, p. 1.

3 — JO 2014, L 82, p. 20, « ci-après la directive 2003/37 ».

I – Le cadre juridique

A – Le droit de l'Union

5. Comme en témoigne le premier considérant de la directive 74/150/CEE du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues⁴, le législateur de l'Union est parti du constat selon lequel, « dans chaque État membre, les tracteurs doivent présenter certaines caractéristiques techniques fixées par des prescriptions impératives ; [...] ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre ; [...] par leurs disparités, elles entravent les échanges à l'intérieur de la Communauté économique européenne ».

6. Face à ce constat, ce législateur a considéré, ainsi qu'il découle du deuxième considérant de cette directive, que « ces obstacles à l'établissement et au fonctionnement du marché commun peuvent être réduits, voire éliminés, si les mêmes prescriptions sont adoptées par tous les États membres soit en complément, soit en lieu et place de leurs législations actuelles ».

7. Au troisième considérant de la directive 74/150, le législateur de l'Union précise que « les prescriptions de la présente directive s'appliquent aux tracteurs sur pneumatiques ayant une vitesse maximale par construction comprise entre 6 et 25 km/h [et] que ces prescriptions ont pour but principal de garantir la sécurité de la circulation routière ainsi que la sécurité du travail dans la mesure où la construction de ces véhicules est concernée ».

8. Après avoir relevé, au quatrième considérant de la directive 74/150, qu'« un contrôle du respect des prescriptions techniques est traditionnellement effectué par les États membres avant la commercialisation des tracteurs auxquels elles s'appliquent [et] que ce contrôle porte sur des types de tracteurs », le législateur de l'Union a estimé, au sixième considérant de cette directive, que, « sur le plan communautaire, le contrôle du respect [des prescriptions techniques harmonisées] ainsi que la reconnaissance par chaque État membre du contrôle effectué par les autres États membres nécessitent la mise en œuvre d'une procédure de réception communautaire pour chaque type de tracteur ».

9. Aux termes du septième considérant de la directive 74/150, « cette procédure doit permettre à chaque État membre de constater que chaque type de tracteur a été soumis aux contrôles prévus par les directives particulières et relevés sur une fiche de réception ; [...] elle doit également permettre aux constructeurs d'établir un certificat de conformité pour tous les tracteurs conformes à un type réceptionné ; [...] lorsqu'un tracteur est accompagné de ce certificat, il doit être considéré par tous les États membres comme conforme à leurs propres législations ».

10. La directive 74/150 a été abrogée par la directive 2003/37, avec effet au 1^{er} juillet 2005⁵.

11. Le considérant 4 de la directive 2003/37 énonce :

« La présente directive étant fondée sur le principe de l'harmonisation totale, il convient de prévoir un délai suffisant avant que la réception CE par type communautaire ne devienne obligatoire afin de permettre aux constructeurs de ces véhicules de s'adapter aux nouvelles procédures harmonisées. »

4 — JO 1974, L 84, p. 10.

5 — Voir article 24, paragraphe 1, de la directive 2003/37.

12. Aux termes de l'article 1^{er} de cette directive :

« 1. La présente directive s'applique à la réception par type des véhicules, qu'ils soient construits en une seule ou en plusieurs étapes. Elle s'applique aux véhicules définis à l'article 2, point d), ayant une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/h.

La présente directive s'applique également à la réception CE par type des systèmes, composants et entités techniques prévus pour ces véhicules.

2. La présente directive ne s'applique pas :

a) à la réception de véhicules à titre isolé ;

toutefois, certaines catégories de véhicules entrant dans le champ d'application de la présente directive pour lesquelles la réception est obligatoire peuvent être concernées par cette procédure ;

b) aux engins spécialement conçus pour un usage forestier, comme les tracteurs débusqueurs et les porteurs tels que définis dans la norme ISO 6814:2000 ;

c) aux engins forestiers construits à partir de châssis de machines de terrassement tels que définis dans la norme ISO 6165:2001 ;

d) aux engins interchangeables entièrement portés lors de la circulation sur route. »

13. L'article 2 de ladite directive prévoit :

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

a) "réception CE par type" : la procédure par laquelle un État membre certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux exigences techniques de la présente directive ; lorsqu'elle concerne les systèmes, composants ou entités techniques, la réception peut également être dénommée "homologation CE" par type ;

[...]

c) "réception de véhicules à titre isolé" : la procédure par laquelle un État membre certifie qu'un véhicule réceptionné individuellement est conforme à ses prescriptions nationales ;

d) "véhicule" : tout tracteur, toute remorque, tout engin interchangeable tracté complet, incomplet ou complété, destiné à être utilisé en agriculture ou en foresterie ;

e) "catégorie de véhicule" : tout ensemble de véhicules possédant des caractéristiques identiques de conception ;

f) "type de véhicule" : les véhicules d'une catégorie particulière, identiques au moins par les aspects essentiels visés à l'annexe II, chapitre A ; un type de véhicule peut comporter les variantes et versions différentes figurant à l'annexe II, chapitre A ;

[...]

- p) “constructeur” : la personne physique ou morale qui est, vis-à-vis de l’autorité de réception CE par type, responsable des opérations de réception par type et de la conformité de la production, que cette personne soit ou non directement associée à tous les stades de la construction d’un véhicule, système, composant ou entité technique ; est également considérée comme constructeur :
- i) toute personne physique ou morale qui conçoit ou fait concevoir, réalise ou fait réaliser, pour son propre usage, un véhicule, un système, un composant ou une entité technique ;
 - ii) toute personne physique ou morale, qui, lors de la mise sur le marché ou la mise en service d’un véhicule, d’un système, d’un composant ou d’une entité technique, est responsable de sa conformité à la présente directive ;

[...]

- q) “mise en service” : la première utilisation dans la Communauté, conformément à sa destination, d’un véhicule ne nécessitant préalablement ni installation ni réglage par le constructeur ou une tierce personne désignée par celui-ci ; la date de mise en service est considérée comme étant la date à laquelle le véhicule est immatriculé ou mis sur le marché pour la première fois ;

[...]

- z) “certificat de conformité” : le document décrit à l’annexe III, délivré par le constructeur afin de certifier qu’un véhicule donné, réceptionné conformément à la présente directive, satisfait à tous les instruments réglementaires applicables au moment de sa production et attestant qu’il peut être immatriculé ou mis en service dans tous les États membres sans aucune inspection additionnelle. »

14. Aux termes de l’article 3 de la directive 2003/37 :

« 1. Toute demande de réception CE par type d’un véhicule est introduite par le constructeur auprès des autorités compétentes en matière de réception CE par type d’un État membre. Elle est accompagnée d’un dossier constructeur contenant les renseignements exigés à l’annexe I.

[...]

4. Une demande de réception CE par type d’un type de véhicule, de système, de composant ou d’entité technique peut être introduite uniquement auprès d’un seul État membre. Une demande distincte doit être introduite pour chaque type à réceptionner. »

15. L’article 4 de cette directive dispose :

« 1. Chaque État membre accorde :

- a) une réception CE par type aux types de véhicules conformes aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfont, selon leur catégorie, aux exigences techniques de toutes les directives particulières mentionnées à l’annexe II, chapitre B ;

[...]

3. Dans un délai d’un mois, les autorités compétentes en matière de réception CE par type de chaque État membre envoient à leurs homologues des autres États membres une copie des fiches de réception CE par type, accompagnée des annexes mentionnées à l’annexe II, chapitre C, pour chaque type de véhicule pour lequel elles ont octroyé, refusé ou retiré une réception. »

16. L'article 6, paragraphe 1, de ladite directive énonce :

« En sa qualité de détenteur d'une fiche de réception CE par type, le constructeur établit un certificat de conformité.

Ce certificat, dont les modèles sont présentés à l'annexe III, accompagne chaque véhicule complet ou incomplet fabriqué conformément au type de véhicule réceptionné. »

17. Aux termes de l'article 7, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 2003/37 :

« Chaque État membre immatricule des véhicules neufs réceptionnés par type, en permet la vente ou la mise en service pour des motifs ayant trait à leur construction ou à leur fonctionnement, uniquement si ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité valide. »

18. L'article 12 de cette directive dispose :

« 1. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, peut reconnaître l'équivalence entre, d'une part, les conditions ou les dispositions relatives à la réception CE par type de véhicules, de systèmes de composants et d'entités techniques établies par la présente directive et les directives particulières et, d'autre part, les procédures établies par des réglementations internationales ou des réglementations de pays tiers dans le cadre d'accords multilatéraux ou bilatéraux entre la Communauté et des pays tiers.

[...]

3. L'équivalence des réceptions par type délivrées sur la base des règlements CEE/NU annexés à l'accord révisé de 1958, figurant à l'annexe II, chapitre B, partie II-B, de la présente directive est reconnue.

[...] »

19. L'article 23, paragraphe 1, de la directive 2003/37 prévoit :

« 1. Pour les véhicules des catégories T1, T2 et T3, les États membres appliquent la présente directive :

- a) aux nouveaux types de véhicules à compter du 1^{er} juillet 2005 ;
- b) à tous les véhicules neufs mis en service à compter du 1^{er} juillet 2009. »

20. Conformément à son article 25, la directive 2003/37 est entrée en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, à savoir le 9 juillet 2003.

B – Le droit lituanien

21. Le point 1 du žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 dėl žemės ūkio ministro 2006 m. spalio 2 d. įsakymo Nr. 3d-384 „dėl traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo (arrêté n° 3D-396 du ministre de l'Agriculture, portant modification de l'arrêté n° 3D-384 du ministre de l'Agriculture, du 2 octobre 2006, portant approbation des règles d'immatriculation des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques), du

1^{er} juillet 2014⁶, a inséré, dans les règles d'immatriculation des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques approuvées par l'arrêté n° 3D-384, un point 19¹ ainsi libellé :

« Les tracteurs agricoles d'occasion construits en dehors des pays de l'Union après le 1^{er} juillet 2009 et non immatriculés dans les pays de l'Union sont immatriculés selon ces règles s'ils ont été construits en vertu des exigences de la [directive 2003/37] ».

II – Les faits du litige au principal et les questions préjudicielles

22. Les 1^{er} juillet et 8 octobre 2014, Agrodetalė a déposé, auprès de la municipalité de Vilnius, des demandes d'immatriculation au registre national des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques, de tracteurs d'occasion construits en Biélorussie après le 1^{er} juillet 2009.

23. Par décisions des 4 juillet et 13 octobre 2014, la municipalité de Vilnius a refusé d'accéder à la demande d'Agrodetalė, au motif que cette dernière n'avait pas fourni de documents certifiant que lesdits tracteurs étaient conformes aux exigences du point 1 de l'arrêté n° 3D-396.

24. Saisi par Agrodetalė d'un recours visant à l'annulation de ces décisions, le Vilniaus apygardos administracinis teismas (tribunal administratif régional de Vilnius, Lituanie) a, par une décision du 17 février 2015, sursis à statuer et saisi le Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour administrative suprême de Lituanie) d'une demande d'examen de la conformité du point 1 de cet arrêté à plusieurs règles de droit national ayant une force juridique supérieure dans la hiérarchie des normes.

25. Selon le Vilniaus apygardos administracinis teismas (tribunal administratif régional de Vilnius), les exigences techniques prévues par la directive 2003/37 ne s'appliquent qu'à l'immatriculation des véhicules neufs avant leur mise en service. Cette juridiction estime que les dispositions de cette directive ne prévoient donc pas d'exigences techniques pour les véhicules d'occasion et, partant, n'interdisent pas aux États membres d'immatriculer les véhicules d'occasion dépourvus d'une réception CE par type et du certificat de conformité délivré par le constructeur.

26. Le Žemės ūkio ministerija (ministère de l'Agriculture, Lituanie) soutient, au contraire, que les exigences de cette directive s'appliquent à tous les tracteurs construits après le 1^{er} juillet 2009, y compris ceux d'occasion.

27. Au vu de ces positions divergentes, la juridiction de renvoi se demande si le ministère de l'Agriculture était fondé à prévoir, au point 19¹ des règles d'immatriculation des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques approuvées par l'arrêté n° 3D-384, inséré par le point 1 de l'arrêté n° 3D-396, que l'immatriculation des tracteurs d'occasion soit conditionnée par le respect des exigences prévues par ladite directive.

28. Selon cette juridiction, il est possible de considérer que les exigences techniques prévues par la directive 2003/37 ne s'appliquent qu'à l'immatriculation des véhicules neufs avant leur mise en service, c'est-à-dire que les dispositions de cette directive n'imposent pas d'exigences techniques aux véhicules d'occasion et n'interdisent pas non plus aux États membres d'immatriculer ces véhicules sans la réception CE par type et un certificat de conformité délivré par le constructeur. Par ailleurs, ladite juridiction souligne que cette directive ne précise pas si le lieu de construction des véhicules revêt une importance pour l'application de ses dispositions, en particulier si ces véhicules sont construits en dehors de l'Union.

6 — Žin., 2014, n° 9566, ci-après l'« arrêté n° 3D-396 ».

29. Considérant que le litige pendant devant lui soulève des questions d'interprétation du droit de l'Union, le Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour administrative suprême de Lituanie) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour de justice les questions préjudicielles suivantes :

- « 1) Les dispositions de la [directive 2003/37] s'appliquent-elles à la mise sur le marché de l'Union et à l'immatriculation des véhicules d'occasion ou usagés construits en dehors de l'Union, ou les États membres peuvent-ils réglementer par des règles nationales spéciales l'immatriculation de ces véhicules dans un État membre et fixer les conditions applicables à leur immatriculation (par exemple, l'obligation de se conformer aux exigences de la directive 2003/37) ?
- 2) Est-il possible d'interpréter l'article 23, paragraphe 1, sous b), lu en combinaison avec l'article 2, sous q), de la [directive 2003/37], en ce sens qu'il prévoit que les dispositions de cette directive s'appliquent aux dispositifs techniques des catégories T1, T2 et T3 construits après le 1^{er} juillet 2009 ? »

III – Notre analyse

30. Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, à la Cour de dire pour droit si la directive 2003/37 doit être interprétée en ce sens que, pour pouvoir être immatriculés dans un État membre, les véhicules d'occasion qui sont importés dans celui-ci depuis un pays tiers sont tenus de respecter les exigences techniques prévues par cette directive.

31. Deux thèses s'affrontent sur la réponse à apporter à cette question.

32. Selon la première thèse, défendue par Agrodetalè, le gouvernement espagnol et la Commission, le régime de réception CE par type des tracteurs agricoles mis en place par ladite directive ne peut s'appliquer qu'aux véhicules neufs, c'est-à-dire aux véhicules qui n'ont encore jamais été immatriculés ou mis en service. Dès lors, les véhicules d'occasion qui sont importés au sein de l'Union depuis un pays tiers ne doivent pas faire l'objet d'une réception CE par type et ne sont donc pas soumis, en vertu du droit de l'Union, au respect des prescriptions techniques visées par cette directive. Il s'ensuit que les États membres sont libres de soumettre de tels véhicules à des exigences nationales spécifiques. Selon Agrodetalè, ces exigences nationales doivent respecter les principes de proportionnalité et de non-discrimination. Le gouvernement espagnol et la Commission à la différence d'Agrodetalè, considèrent que les États membres ont la faculté, dans l'exercice de leur pouvoir réglementaire, d'étendre aux véhicules d'occasion importés depuis un pays tiers les prescriptions techniques visées par la directive 2003/37.

33. La seconde thèse, qui est défendue par le gouvernement lituanien, repose, en revanche, sur l'idée selon laquelle le respect des prescriptions techniques visées par cette directive est obligatoire pour les véhicules d'occasion importés au sein de l'Union depuis un pays tiers.

34. À première vue, la tentation pourrait être de considérer que, puisque ladite directive fait référence à plusieurs reprises à la notion de « véhicules neufs »⁷, il revient aux États membres de déterminer les exigences techniques auxquelles sont soumis les véhicules d'occasion qui sont importés sur leur territoire depuis un pays tiers. Ces États membres auraient alors seulement la faculté, et non l'obligation, d'aligner ces exigences sur celles requises par la directive 2003/37.

35. Nous partageons cependant le point de vue du gouvernement lituanien, favorable à une application obligatoire des prescriptions techniques harmonisées aux véhicules d'occasion importés au sein de l'Union depuis un pays tiers, qui nous paraît être le seul qui soit propre à garantir l'effet utile de cette directive.

7 — Voir article 7, paragraphe 1, article 10, paragraphe 1, et article 23, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/37.

36. Nous rappelons que, en vertu de l'article 2, sous a), de ladite directive, la réception CE par type est la procédure par laquelle un État membre certifie qu'un type de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques satisfait aux exigences techniques de la directive 2003/37.

37. Le cadre relatif à la réception CE par type est basé sur le principe selon lequel tous les nouveaux véhicules produits en conformité avec un type de véhicules réceptionné par un État membre jouissent du droit d'être commercialisés et immatriculés librement dans les autres États membres.

38. Ainsi que l'indique le considérant 4 de la directive 2003/37, celle-ci repose sur le principe de l'harmonisation totale. Avec cette directive, la procédure de réception CE par type est donc devenue obligatoire pour les tracteurs agricoles ou forestiers appartenant à une catégorie couverte par ladite directive, alors qu'elle était auparavant facultative. Ainsi, en vertu de l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2003/37, les États membres sont tenus d'appliquer cette dernière pour les véhicules des catégories T1, T2 et T3, d'une part, aux nouveaux types de véhicules à compter du 1^{er} juillet 2005, et, d'autre part, à tous les véhicules neufs mis en service à compter du 1^{er} juillet 2009. L'harmonisation totale signifie également que, aux fins de la réception CE par type, les exigences techniques concernant la construction et le fonctionnement des véhicules sont fixées par le droit de l'Union.

39. Conformément à ce que prévoit l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2003/37, le constructeur introduit sa demande de réception CE par type d'un véhicule auprès des autorités compétentes en matière de réception CE par type d'un État membre. Cette demande est accompagnée d'un dossier constructeur contenant les renseignements exigés à l'annexe I de cette directive.

40. Il résulte de l'article 4, paragraphe 1, sous a), de ladite directive que la réception CE par type est accordée aux types de véhicules conformes aux informations contenues dans le dossier constructeur et qui satisfont, selon leur catégorie, aux exigences techniques de toutes les directives particulières mentionnées à l'annexe II, chapitre B, de la directive 2003/37.

41. En vertu de l'article 4, paragraphe 3, de cette directive, les autorités compétentes en matière de réception CE par type de cet État membre envoient ensuite à leurs homologues des autres États membres une copie des fiches de réception CE par type pour chaque type de véhicules pour lequel elles ont octroyé, refusé ou retiré une réception.

42. L'article 6, paragraphe 1, de ladite directive prévoit que, en sa qualité de détenteur de la réception CE par type, le constructeur délivre un certificat de conformité, qui indique que le véhicule a été construit conformément au type de véhicules réceptionné. Ce certificat doit accompagner chaque véhicule neuf ayant fait l'objet d'une réception CE par type.

43. Les véhicules neufs ayant obtenu une réception CE par type qui sont accompagnés d'un certificat de conformité valide ne peuvent pas être astreints à une nouvelle homologation de leurs caractéristiques techniques ni au respect d'exigences techniques supplémentaires concernant leur construction et leur fonctionnement, à moins qu'ils n'aient manifestement été modifiés après avoir quitté l'usine du constructeur. Une réglementation nationale qui subordonne l'immatriculation des véhicules à moteur munis d'un certificat de conformité communautaire valide à la présentation d'un certificat national qui en atteste la conformité à des exigences nationales, n'est, dès lors, pas permise⁸.

44. Les véhicules qui ont été réceptionnés dans l'un des États membres en respectant ces règles harmonisées peuvent ensuite être commercialisés légalement au sein de toute l'Union.

⁸ — Voir arrêt du 29 mai 1997, VAG Sverige (C-329/95, EU:C:1997:256).

45. À travers la procédure de réception par type au niveau de l'Union est donc instauré un mécanisme de reconnaissance mutuelle des contrôles de la conformité aux prescriptions prévues par la directive 2003/37, ainsi que par les directives particulières, effectués par les autorités de réception des différents États membres⁹.

46. L'article 7, paragraphe 1, de cette directive prévoit ainsi que « [c]haque État membre immatricule des véhicules neufs réceptionnés par type, en permet la vente ou la mise en service pour des motifs ayant trait à leur construction ou à leur fonctionnement, uniquement si ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité valide ». Selon la même logique, l'article 5, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 167/2013¹⁰ dispose que « [l]es États membres n'autorisent la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service que pour des véhicules [...] conformes aux exigences du présent règlement ». Par ailleurs, l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement indique que « [l]es États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules [...] pour des motifs liés à des aspects de leur construction et de leur fonctionnement couverts par le présent règlement, s'ils répondent aux exigences de celui-ci ».

47. Le fait que la procédure de réception par type soit destinée à être appliquée à un type de véhicules avant sa production en série n'exclut pas, à notre avis, qu'un État membre puisse tirer des conséquences du constat selon lequel un véhicule d'occasion importé depuis un pays tiers ne dispose pas d'un certificat de conformité, ce qui est le cas dans le cadre de l'affaire au principal.

48. Comme l'indique Agrodetalé dans ses observations écrites, les tracteurs en cause au principal possèdent des attestations de conformité ou des homologations qui sont conservées au centre national d'essais des véhicules. Selon Agrodetalé, la seule raison justifiant que ces tracteurs ne possèdent pas de certificat de conformité est que leurs émissions polluantes dépassent d'à peine quelques dixièmes de point de pourcentage les exigences à satisfaire aux fins de la réception CE d'un type de véhicules.

49. Au vu de ces indications, il semble donc que les tracteurs en cause au principal ne disposent pas d'un certificat de conformité parce qu'ils ne satisfont pas aux exigences techniques de la directive 2000/25/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 mai 2000, relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150¹¹.

50. Il importe de relever qu'un véhicule neuf importé depuis un pays tiers dans un État membre ne pourrait pas être immatriculé dans ce dernier s'il fait partie d'une catégorie de véhicules couverte par la directive 2003/37 et qu'il n'appartient pas à un type de véhicules ayant fait l'objet d'une réception CE par type.

51. Peu importe, à cet égard, le lieu de construction du véhicule. Comme le note à juste titre la Commission, la délivrance de la réception CE par type n'est pas liée au lieu de construction d'un véhicule neuf. La directive 2003/37 doit donc être appliquée de la même façon, que le véhicule neuf ait été construit à l'intérieur de l'Union ou bien en dehors de celle-ci.

52. Nous relevons d'ailleurs que, comme la Commission l'indique dans sa proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules¹², le droit dont disposent tous les nouveaux véhicules produits en conformité

9 — Voir, par analogie, arrêt du 18 novembre 2010, Lahousse et Lavichy (C-142/09, EU:C:2010:694, point 27).

10 — Règlement du Parlement européen et du Conseil, du 5 février 2013, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO 2013, L 60, p. 1). Comme l'indique l'article 76, paragraphe 1, de ce règlement, celui-ci a abrogé la directive 2003/37, avec effet au 1^{er} janvier 2016.

11 — JO 2000, L 173, p. 1.

12 — COM(2016) 31 final, présentée le 27 janvier 2016.

avec un type de véhicules réceptionné par un État membre d'être commercialisés et immatriculés librement dans les autres États membres « s'applique à l'ensemble de ces véhicules, quel que soit leur lieu de production. Cela signifie [...] que des véhicules produits en dehors de l'[Union] peuvent être librement importés dans l'[Union] dans la mesure où leur constructeur a certifié qu'ils ont été produits en conformité avec un type de véhicule réceptionné dans un des États membres de l'[Union]»¹³.

53. Ainsi, l'exigence de posséder un certificat de conformité valide, qui est posée à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2003/37, s'applique non seulement aux véhicules neufs produits à l'intérieur de l'Union, mais également aux véhicules neufs produits en dehors de l'Union et importés au sein de celle-ci depuis un pays tiers.

54. Il serait, à notre avis, paradoxal et potentiellement générateur d'abus d'admettre qu'un véhicule d'occasion importé au sein de l'Union depuis un pays tiers puisse, quant à lui, être immatriculé alors qu'il ne dispose pas d'un certificat de conformité. L'État membre dans lequel est importé ce véhicule est donc, selon nous, fondé, en vertu de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2003/37, à refuser d'immatriculer ledit véhicule.

55. En effet, nous estimons que, dans une telle situation, un véhicule d'occasion importé depuis un pays tiers, qui n'a pas fait l'objet d'une réception CE par type et qui est destiné à être utilisé pour la première fois dans l'Union, doit être considéré comme un véhicule neuf et se voir, par conséquent, soumis au même régime juridique en application de la directive 2003/37.

56. Plusieurs dispositions de cette directive font référence à la notion de « véhicules neufs » [article 7, paragraphe 1, article 10, paragraphe 1, et article 23, paragraphe 1, sous b)], sans toutefois la définir.

57. La définition de cette notion figure, en revanche, à l'article 3, point 37, du règlement n° 167/2013. Cette disposition précise qu'il faut entendre par « véhicule neuf » « un véhicule qui n'a encore jamais été immatriculé ou mis en service ». Tant l'article 2, sous q), de la directive 2003/37 que l'article 3, point 40, du règlement n° 167/2013 indiquent qu'une telle mise en service doit être définie comme étant la première utilisation d'un véhicule dans l'Union.

58. Dans ces conditions, il est, à notre avis, possible de considérer que la directive 2003/37 s'applique aux véhicules d'occasion, importés depuis un pays tiers, qui sont utilisés pour la première fois dans l'Union.

59. Par ailleurs, nous estimons qu'il convient d'appliquer, par analogie, la position exprimée par la Commission au paragraphe 72 du guide pour l'application de la directive « Machines » 2006/42/CE¹⁴. En effet, la Commission indique à cette disposition que, « [d]'une manière générale, la directive "Machines" ne s'applique pas à la mise sur le marché de machines usagées ou d'occasion » et qu'il existe « une exception à cette règle générale ». En effet, « [l]a directive "Machines" s'applique aux machines usagées ou d'occasion qui ont été mises à disposition pour la première fois en vue de la distribution ou de l'utilisation en dehors de l'[Union] lorsqu'elles sont mises ensuite sur le marché ou en service pour la première fois dans l'[Union]»¹⁵.

13 — Point 3.2 de l'exposé des motifs de cette proposition, p. 6.

14 — Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 mai 2006, relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE (JO 2006, L 157, p. 24).

15 — Deuxième édition de ce guide, juin 2010, p. 61.

60. Comme l'indique, en substance, le gouvernement lituanien, la référence faite à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2003/37 aux « véhicules neufs » s'explique par le fait qu'il n'est pas possible de mettre en service dans le marché intérieur des véhicules qui font partie de catégories couvertes par cette directive et qui sont construits dans l'Union sans avoir obtenu une réception CE par type, ce qui signifie que ces véhicules ne peuvent pas auparavant être mis en service et sont donc neufs. De manière analogue, si ces véhicules neufs construits dans un pays tiers sont importés au sein de l'Union, ils doivent obtenir la réception CE par type avant de pouvoir être commercialisés.

61. Une fois les formalités prévues par la directive 2003/37 effectuées, les véhicules peuvent librement circuler dans tous les États membres de l'Union et les exigences visées par cette directive ne doivent pas, en principe, leur être de nouveau appliquées. Partant, tous les véhicules d'occasion qui, à leur état neuf, relevaient d'une catégorie couverte par le droit dérivé de l'Union et qui ont été mis en service au sein de l'Union appartiennent à des catégories de véhicules ayant fait l'objet d'une réception CE par type. Sur le fondement de l'article 28 TFUE, leur commerce entre les États membres ne doit donc pas ensuite être entravé.

62. Il résulte de ce qui précède que la directive 2003/37 vise en fait à garantir que les véhicules mis pour la première fois sur le marché de l'Union répondent aux exigences techniques harmonisées au sein de l'Union, mais la circulation subséquente entre les États membres de ces véhicules dont le type a été réceptionné est réglementée sur le fondement du droit primaire de l'Union.

63. Comme le relève le gouvernement lituanien, la situation en cause dans la présente affaire est toutefois celle dans laquelle des véhicules d'occasion, pour lesquels une procédure de réception CE par type n'a jamais été appliquée, ont été importés au sein de l'Union depuis un pays tiers, c'est-à-dire que ceux-ci n'ont jamais été mis en service dans les États membres de l'Union. À l'instar de ce gouvernement, nous estimons que ces véhicules mis en service pour la première fois sur le marché de l'Union doivent être réputés neufs au sens de la directive 2003/37.

64. En somme, le postulat sur lequel repose la libre circulation des tracteurs au sein de l'Union est qu'ils aient fait l'objet à l'état neuf, c'est-à-dire avant leur première mise en service, d'une réception CE par type.

65. À notre avis, les tracteurs d'occasion qui sont importés depuis un pays tiers et qui sont mis en service pour la première fois dans l'Union devraient être astreints à un même degré d'exigence.

66. Cette solution est conforme au système mis en place par la directive 2003/37, qui repose sur le principe selon lequel tous les véhicules appartenant à des catégories déterminées doivent être soumis à des exigences techniques uniformes avant leur première mise en circulation dans l'Union.

67. Nous ajoutons que, ainsi que le relève en substance le gouvernement lituanien, si l'on acceptait l'interprétation selon laquelle les véhicules d'occasion importés au sein de l'Union depuis un pays tiers ne sont pas soumis aux exigences techniques harmonisées, il y aurait un risque que ces exigences soient contournées. Il suffirait ainsi à un importateur ou à un distributeur de déclarer qu'il importe des véhicules d'occasion pour s'affranchir du respect desdites exigences. En outre, si les exigences techniques visées par la directive 2003/37 ne s'appliquaient pas aux véhicules d'occasion mis pour la première fois sur le marché de l'Union, leurs importateurs et leurs distributeurs acquerraient un avantage concurrentiel par rapport aux constructeurs, aux importateurs et aux distributeurs de véhicules n'ayant jamais été mis en service.

68. Une telle interprétation irait également à l'encontre de l'objectif de renforcement du marché intérieur poursuivi successivement par la directive 74/150 puis par la directive 2003/37 et maintenant par le règlement n° 167/2013. En créant une faille dans l'harmonisation des exigences techniques applicables aux tracteurs, ce sont également les objectifs visant à garantir la sécurité routière, la sécurité au travail et la protection de l'environnement qui seraient mis à mal.

69. Laisser aux États membres le soin de définir les exigences techniques applicables aux véhicules d'occasion importés depuis un pays tiers au sein de l'Union créerait des disparités entre ces États membres, lesquelles seraient de nature à entraver la circulation, entre lesdits États, des véhicules d'occasion ayant fait l'objet d'une importation depuis un pays tiers. La fragmentation du marché intérieur qui s'ensuivrait est incompatible non seulement avec ledit objectif de renforcement du marché intérieur, mais également avec le principe, exprimé au considérant 4 de la directive 2003/37, selon lequel celle-ci est fondée sur le principe de l'harmonisation totale.

70. Il incombe toutefois à la juridiction de renvoi de vérifier si le mécanisme d'équivalence prévu à l'article 12, paragraphe 3, de cette directive est susceptible d'être mis en œuvre dans le cadre de la présente affaire. En effet, aux termes de cette disposition, « [l]'équivalence des réceptions par type délivrées sur la base des règlements CEE/NU annexés à l'accord révisé de 1958, figurant à l'annexe II, chapitre B, partie II-B, de la présente directive est reconnue ». La mise en œuvre de ce mécanisme pourrait, le cas échéant, s'opposer au refus d'immatriculation des tracteurs d'occasion importés par Agrodetalé.

71. Enfin, nous précisons, en réponse à la seconde question, que l'analyse qui précède milite en faveur d'un alignement des conditions applicables à la première mise en service dans l'Union des véhicules neufs et des véhicules d'occasion importés au sein de l'Union depuis un pays tiers. Conformément à ce que prévoit l'article 23, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/37, le respect par les véhicules d'occasion importés au sein de l'Union depuis un pays tiers des exigences techniques visées par cette directive s'impose donc aux véhicules mis en service pour la première fois dans l'Union à compter du 1^{er} juillet 2009.

IV – Conclusion

72. Eu égard aux considérations qui précèdent, nous proposons de répondre au Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour administrative suprême de Lituanie) de la manière suivante : La directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 mai 2003, concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE, telle que modifiée par la directive 2014/44/UE de la Commission, du 18 mars 2014, doit être interprétée en ce sens que, pour pouvoir être immatriculés dans un État membre, les véhicules d'occasion qui sont importés dans celui-ci depuis un pays tiers et qui relèvent des catégories couvertes par ladite directive 2003/37 sont tenus de respecter, avant leur première mise en service dans l'Union européenne et lorsque celle-ci a lieu à compter du 1^{er} juillet 2009, les exigences techniques prévues par la même directive.