



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

15 juin 2017*

«Renvoi préjudiciel — Marché intérieur — Réception CE par type — Directive 2003/37/CE — Champ d’application — Tracteurs agricoles ou forestiers — Mise sur le marché et immatriculation dans l’Union européenne de véhicules d’occasion ou usagés importés depuis un pays tiers — Notions de “véhicule neuf” et de “mise en service”»

Dans l’affaire C-513/15,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour administrative suprême de Lituanie), par décision du 17 septembre 2015, parvenue à la Cour le 25 septembre 2015, dans la procédure engagée par

« **Agrodetalė** » UAB,

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. J. L. da Cruz Vilaça, président de chambre, M^{me} M. Berger, MM. A. Borg Barthet (rapporteur), E. Levits et F. Biltgen, juges,

avocat général : M. Y. Bot,

greffier : M. M. Aleksejev, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l’audience du 12 janvier 2017,

considérant les observations présentées :

- pour « Agrodetalė » UAB, par M^{es} O. Žilėnas et R. Černiauskas, advokatai,
- pour le gouvernement lituanien, par MM. M. Šavelskis, K. Dieninis et D. Kriauciūnas, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement espagnol, par M^{mes} V. Ester Casas et A. Gavela Llopis, en qualité d’agents,
- pour la Commission européenne, initialement par M^{me} R. Dobilaitė et M. D. Kukovec, en qualité d’agents, puis par M^{mes} A. Steiblytė et A. C. Becker, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 8 février 2017,

rend le présent

* Langue de procédure : le lituanien.

Arrêt

- 1 La 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 interchangeable tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE (JO 2003, L 171, p. 1), telle que modifiée par la directive 2014/44/UE de la Commission, du 18 mars 2014 (JO 2014, L 82, p. 20) (ci-après « la directive 2003/37 »).
- 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 opposé par cette dernière à la demande d'Agrodetalė d'immatriculer, au registre national des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques, des tracteurs d'occasion importés de Biélorussie.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

- 3 Le considérant 4 de la directive 2003/37 énonçait :

« 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 Aux termes de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de cette directive :

« 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. »
- 5 L'article 2 de ladite directive prévoyait :

« 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 ;

[...]

 - 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 ;

[...]

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. »

6 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. »

7 L’article 4 de cette directive disposait, à ses paragraphes 1 à 3 :

« 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 ;

[...]

2. Si un État membre estime qu’un véhicule, un système, un composant ou une entité technique satisfaisant aux dispositions du paragraphe 1 risque néanmoins de compromettre gravement la sécurité routière, la qualité de l’environnement ou la sécurité du travail, il peut refuser d’accorder la réception CE par type. Il en informe immédiatement les autres États membres et la Commission, en motivant sa décision.

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. »

- 8 L'article 6, paragraphe 1, de ladite directive prévoyait :
- « 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. »
- 9 Aux termes de l'article 7, paragraphe 1, premier alinéa, de ladite directive :
- « 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. »
- 10 L'article 10, paragraphe 1, de la directive 2003/37 disposait :
- « Dans le cas de véhicules de fin de série, les États membres peuvent, sur demande du constructeur, dans les limites quantitatives définies à l'annexe V, section B, et pendant la période limitée prévue au troisième alinéa, immatriculer et permettre la vente ou la mise en service de véhicules neufs conformes à un type de véhicule dont la réception n'est plus valable. »
- 11 Aux termes de l'article 15, paragraphe 1, de cette directive :
- « Si un État membre établit que des véhicules, des systèmes, des composants ou des entités techniques d'un type particulier présentent un risque grave pour la sécurité routière ou la sécurité du travail, bien qu'ils soient accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité ou soient marqués d'une façon adéquate, il peut, pendant six mois au maximum, refuser d'immatriculer ces véhicules ou interdire la vente ou la mise en service sur son territoire de ces véhicules, systèmes, composants ou entités techniques. »
- 12 L'article 23, paragraphe 1, de la directive 2003/37 prévoyait :
- « Pour les véhicules des catégories T 1, T 2 et T 3, 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. »
- 13 L'article 76 du règlement (UE) n° 167/2013 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), a abrogé la directive 2003/37 avec effet au 1^{er} janvier 2016.

Le droit lituanien

- 14 Le point 1 du žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 (arrêté n° 3D-396 du ministre de l'Agriculture), du 1^{er} juillet 2014, a inséré dans les règles d'immatriculation des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques approuvées par le žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių

patvirtinimo“(arrêté n° 3D-384 du ministre de l’Agriculture, portant approbation des règles d’immatriculation des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques), du 2 octobre 2006, un point 19 bis ainsi libellé :

« Les tracteurs à roues 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]. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 15 Les 1^{er} juillet et 8 octobre 2014, la société 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.
- 16 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 19 bis des règles d’immatriculation des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques, tel qu’introduit par le point 1 de l’arrêté n° 3D-396.
- 17 Saisi par Agrodetalė d’un recours visant à l’annulation desdites décisions, le Vilniaus apygardos administracinis teismas (tribunal administratif régional de Vilnius, Lituanie) a, par une ordonnance 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 19 bis desdites règles d’immatriculation des tracteurs, des machines automotrices et agricoles et de leurs remorques à plusieurs règles de droit national de rang supérieur dans la hiérarchie des normes.
- 18 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.
- 19 Le Žemės ūkio ministerija (ministère de l’Agriculture, Lituanie) soutient, au contraire, que les exigences de la directive 2003/37 s’appliquent à tous les tracteurs fabriqués après le 1^{er} juillet 2009, que ceux-ci soient neufs ou d’occasion, indépendamment de leur lieu de fabrication.
- 20 La juridiction de renvoi émet des doutes quant à cette interprétation des dispositions de la directive 2003/37. En outre, elle considère que la question de savoir si les dispositions de cette directive sont applicables à l’ensemble des véhicules des catégories T 1, T 2 et T 3 à partir du 1^{er} juillet 2009 ou seulement à ceux fabriqués après cette date ne ressort pas clairement de l’article 23, paragraphe 1, sous b), de celle-ci.
- 21 Considérant que le litige pendant devant lui soulève des questions d’interprétation et d’application 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 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 fabriqués 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 [véhicules] des catégories T 1, T 2 et T 3 fabriqués après le 1^{er} juillet 2009 ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 22 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la directive 2003/37 doit être interprétée en ce sens que la mise sur le marché et l'immatriculation, dans un État membre, de tracteurs d'occasion ou usagés importés depuis un pays tiers sont soumises au respect des exigences techniques prévues par cette directive.
- 23 À titre liminaire, il convient de relever que la directive 2003/37 prévoit une procédure uniforme de réception des véhicules relevant de son champ d'application et est fondée, ainsi que cela ressort du considérant 4 de celle-ci, sur le principe de l'harmonisation totale.
- 24 En effet, en vertu de l'article 4, paragraphe 1, sous a), de cette directive, les États membres doivent accorder une réception CE par type aux types de véhicules qui satisfont, selon leur catégorie, aux exigences techniques prévues par les directives particulières mentionnées à l'annexe II, chapitre B, de celle-ci.
- 25 Par cette procédure uniforme de réception, les États membres certifient qu'un type de véhicule satisfait auxdites exigences techniques, lesquelles visent en substance à garantir, ainsi qu'il ressort de l'article 4, paragraphe 2, et de l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2003/37, la sécurité routière, la qualité de l'environnement et la sécurité au travail.
- 26 En outre, conformément au principe de l'harmonisation totale sur lequel repose la directive 2003/37, l'article 7, paragraphe 1, lu en combinaison avec l'article 6, paragraphe 1, de celle-ci, impose aux États membres d'immatriculer les véhicules neufs réceptionnés par type, c'est-à-dire fabriqués conformément au type de véhicule réceptionné, et d'en permettre la vente ou la mise en service, lorsque ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité valide établi par le constructeur du véhicule. Il résulte ainsi de ces dispositions, lues à la lumière de l'article 3, paragraphe 4, et de l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2003/37, que les véhicules neufs qui ont fait l'objet d'une telle réception CE par type dans un État membre peuvent être commercialisés et immatriculés dans les autres États membres sans aucune autre formalité de contrôle portant sur des prescriptions techniques.
- 27 La procédure de réception CE par type, telle que prévue par le législateur de l'Union, est ainsi fondée sur le principe de reconnaissance mutuelle des contrôles de la conformité aux prescriptions énoncées par la directive 2003/37, ainsi que par les directives particulières mentionnées à l'annexe II, chapitre B, de celle-ci, effectués par les autorités de réception des différents États membres (voir, en ce sens, arrêt du 18 novembre 2010, Lahousse et Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, point 27). Son objectif est de garantir et de promouvoir le fonctionnement du marché intérieur, tout en sauvegardant la sécurité routière, la qualité de l'environnement et la sécurité au travail.
- 28 Dans ce contexte, il y a lieu de relever, en premier lieu, que l'État de fabrication des véhicules est sans pertinence aux fins de l'application de la procédure de réception CE par type. En effet, ainsi que l'a indiqué M. l'avocat général aux points 51 à 53 de ses conclusions, l'obligation imposée aux États membres d'immatriculer les véhicules neufs réceptionnés par type, uniquement lorsque ceux-ci sont accompagnés d'un certificat de conformité valide, qui est posée à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2003/37, s'applique tant aux véhicules fabriqués sur le territoire de l'Union qu'à ceux produits dans un État tiers puis importés au sein de celle-ci.

- 29 En second lieu, il convient de constater que, certes, il ressort du libellé de l'article 7, paragraphe 1, et de l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2003/37 que les prescriptions qu'ils énoncent relatives à l'immatriculation et à la mise en service des véhicules ne concernent expressément que les « véhicules neufs ». L'article 23, paragraphe 1, sous b), de cette directive prévoit par ailleurs que, pour les véhicules relevant des catégories T 1, T 2 et T 3, les États membres appliquent ladite directive à tous les « véhicules neufs » mis en service à compter du 1^{er} juillet 2009.
- 30 Compte tenu de ses caractéristiques, le système mis en place par la directive a en effet vocation, s'agissant des véhicules fabriqués sur le territoire de l'Union, à s'appliquer aux véhicules neufs. Tous les véhicules qui, à leur état neuf, relevaient de la directive 2003/37 et ont été mis en service au sein de l'Union ont, par conséquent, fait l'objet d'une réception CE par type.
- 31 Toutefois, il convient de relever, à l'instar de M. l'avocat général au point 66 de ses conclusions, que le système mis en place par la directive 2003/37 a pour objectif de garantir que tous les véhicules, neufs ou d'occasion, appartenant à des catégories déterminées et qui sont mis pour la première fois sur le marché de l'Union, à partir du 1^{er} juillet 2009 s'agissant des véhicules des catégories T 1, T 2 et T 3, répondent aux exigences techniques prévues par cette directive.
- 32 Cette interprétation est corroborée par le règlement n° 167/2013 qui, à la différence de la directive 2003/37, précise à son article 3, point 37, qu'il y a lieu d'entendre par « véhicule neuf » « un véhicule qui n'a encore jamais été immatriculé ou mis en service ». Or, il ressort tant de l'article 2, sous q), de la directive 2003/37 que de l'article 3, point 40, du règlement n° 167/2013 que la « mise en service » doit être entendue comme étant la première utilisation d'un véhicule dans l'Union.
- 33 Ladite interprétation est, par ailleurs, confirmée par la position exprimée par la Commission au paragraphe 72 de son « Guide pour l'application de la directive "Machines" 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)], dans lequel celle-ci indique que, « [d]'une manière générale, la directive "Machines" ne s'applique pas à la mise sur le marché de machines usagées ou d'occasion » tout en reconnaissant qu'il existe « une exception à cette règle générale ». Selon la Commission, « [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] ».
- 34 En outre, ainsi que l'a souligné, en substance, M. l'avocat général aux points 68 et 69 de ses conclusions, une interprétation différente, qui aurait pour effet de permettre à chaque État membre de définir lui-même les exigences techniques requises pour la mise en service et l'immatriculation des véhicules d'occasion importés à partir d'un pays tiers, irait à l'encontre de l'objectif consistant à garantir et à promouvoir le fonctionnement du marché intérieur poursuivi successivement par la directive 74/150, la directive 2003/37 et, désormais, par le règlement n° 167/2013, dans la mesure où les compétences ainsi dévolues aux États membres seraient susceptibles d'entraver les échanges entre eux.
- 35 De surcroît, une interprétation des dispositions de la directive 2003/37 qui serait différente de celle retenue au point 31 du présent arrêt risquerait de compromettre les objectifs de cette directive visant à sauvegarder la sécurité routière, la qualité de l'environnement et la sécurité au travail.
- 36 Dans ces conditions, il y a lieu de considérer qu'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, est un « véhicule neuf » au sens de la directive 2003/37.

- 37 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que la directive 2003/37 doit être interprétée en ce sens que la première mise sur le marché et l'immatriculation, dans un État membre, de tracteurs d'occasion ou usagés importés depuis un pays tiers sont soumises au respect des exigences techniques prévues par celle-ci.

Sur la seconde question

- 38 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 23, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/37 peut être interprété en ce sens que les dispositions de celle-ci s'appliquent aux véhicules des catégories T 1, T 2 et T 3 fabriqués après le 1^{er} juillet 2009.
- 39 Eu égard à la réponse apportée à la première question, et en particulier au point 29 du présent arrêt, il y a lieu de répondre à la seconde question que l'article 23, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/37 doit être interprété en ce sens que les dispositions de celle-ci s'appliquent aux véhicules d'occasion, relevant des catégories T 1, T 2 et T 3, importés dans l'Union depuis un pays tiers, lorsqu'ils sont mis en service dans l'Union pour la première fois à compter du 1^{er} juillet 2009.

Sur les dépens

- 40 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 (cinquième chambre) dit pour droit :

- 1) **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 la première mise sur le marché et l'immatriculation, dans un État membre, de tracteurs d'occasion ou usagés importés depuis un pays tiers sont soumises au respect des exigences techniques prévues par celle-ci.**
- 2) **L'article 23, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/37, telle que modifiée par la directive 2014/44, doit être interprété en ce sens que les dispositions de celle-ci s'appliquent aux véhicules d'occasion, relevant des catégories T 1, T 2 et T 3, importés dans l'Union européenne depuis un pays tiers, lorsqu'ils sont mis en service dans l'Union pour la première fois à compter du 1^{er} juillet 2009.**

Signatures