



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

6 septembrie 2012*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Directiva 1999/37/CE — Documente de înmatriculare pentru vehicule — Vehicule înmatriculate anterior într-un alt stat membru — Schimbare de proprietar — Obligația efectuării unei inspecții tehnice auto — Cerere de prezentare a certificatului de conformitate — Inspecție tehnică auto efectuată într-un alt stat membru — Nerecunoaștere — Absența unor justificări”

În cauza C-150/11,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 28 martie 2011,

Comisia Europeană, reprezentată de O. Beynet și de A. Marghelis, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Regatului Belgiei, reprezentat de T. Materne și de J.-C. Halleux, în calitate de agenți, asistați de F. Libert și de S. Rodrigues, avocats,

pârât,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul J. N. Cunha Rodrigues, președinte de cameră, domnii U. Lohmus (raportor), A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev și C. G. Fernlund, judecători,

avocat general: domnul P. Mengozzi,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 29 martie 2012,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: franceza.

Hotărâre

- 1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, impunând prezentarea, pe lângă certificatul de înmatriculare, a certificatului de conformitate a unui vehicul în vederea efectuării inspecției tehnice auto prealabile înmatriculării unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru, precum și supunând asemenea vehicule efectuării unei inspecții tehnice auto prealabil înmatriculării lor, fără a lua în considerare rezultatele inspecției tehnice auto efectuate într-un alt stat membru, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul Directivei 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, p. 57, Ediție specială, 07/vol. 7, p. 74), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006 (JO L 363, p. 344, Ediție specială, 13/vol. 57, p. 305, denumită în continuare „Directiva 1999/37”), și al articolului 34 TFUE.

Cadrul juridic

Reglementarea Uniunii

Directiva 1999/37

- 2 Directiva 1999/37 prevede în considerentele (1), (3), (5), (6) și (9):

„(1) [...] Comunitatea adoptă un anumit număr de măsuri destinate să creeze o piață internă constând într-o zonă fără frontiere în interiorul căreia libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și a capitalului este garantată în conformitate cu dispozițiile tratatului;

[...]

(3) [...] armonizarea formei și a conținutului certificatului de înmatriculare va ușura înțelegerea acestuia, ajutând în acest fel la libera circulație, pe căile rutiere de pe teritoriul altor state membre, a vehiculelor înregistrate într-un stat membru;

[...]

(5) [...] ca o condiție prealabilă pentru înregistrarea vehiculului care a fost înmatriculat anterior într-un alt stat membru, toate statele membre solicită un document care să certifice acea înmatriculare și caracteristicile tehnice ale vehiculului;

(6) [...] armonizarea certificatului de înmatriculare va facilita reintrarea în serviciu a vehiculelor care au fost înmatriculate în prealabil într-un alt stat membru și va contribui la funcționarea corespunzătoare a pieței interne;

[...]

(9) [...] în scopul facilitării acelor verificări special destinate să combată fraudă și comerțul ilegal cu vehicule furate, este indicat să se stabilească o cooperare strânsă între statele membre, bazată pe schimbul efectiv de informații.”

- 3 Articolul 1 din această directivă prevede:

„Prezenta directivă se aplică documentelor emise de statele membre în momentul înmatriculării vehiculelor.

Aceasta nu aducere atingere dreptului statelor membre de a folosi, pentru înmatriculări temporare ale vehiculelor, documente care pot să nu satisfacă din toate punctele de vedere cerințele formulate în [prezenta] directivă.”

4 Articolul 4 din aceeași directivă prevede:

„În sensul prezentei directive, certificatul de înmatriculare emis de un stat membru este recunoscut de celelalte state membre pentru identificarea vehiculului în traficul internațional sau pentru reînmatricularea acestuia în alt stat membru.”

Directiva 2009/40/CE

5 Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (reformare) (JO L 141, p. 12), intrată în vigoare la 26 iunie 2009, a înlocuit Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 113), la care Comisia s-a referit pe parcursul procedurii precontencioase. Având în vedere data de expirare a termenului indicat în avizul motivat, respectiv 9 decembrie 2009, prezentei acțiuni i se aplică Directiva 2009/40. În această privință, astfel cum se arată în considerentul (1) al Directivei 2009/40, aceasta a procedat, din motive de claritate, la o reformare a Directivei 96/96, în timp ce dispozițiile pertinente în speță nu au fost modificate.

6 Considerentele (2), (5), (10)-(12) și (26) din Directiva 2009/40 prevăd:

(2) În cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, circulația rutieră a anumitor vehicule în spațiul comunitar trebuie să se desfășoare în cele mai bune condiții, în ceea ce privește atât siguranța, cât și concurența între operatorii de transport din statele membre.

[...]

(5) Standardele și metodele comunitare minime care urmează a fi utilizate pentru verificarea elementelor enumerate în prezenta directivă ar trebui, prin urmare, să fie definite în cadrul unor directive speciale.

[...]

(10) Cu privire la sistemele de frânare, domeniul de aplicare a prezentei directive ar trebui să vizeze, în principal, vehiculele care au primit omologarea componentelor în conformitate cu Directiva 71/320/CEE a Consiliului din 26 iulie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de frânare ale unor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora [JO L 202, p. 37, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 131], deși se admite că anumite tipuri de vehicule au fost omologate în conformitate cu norme interne care pot fi diferite față de cerințele din respectiva directivă.

(11) Statele membre pot extinde aria controlului sistemelor de frânare și la categorii de vehicule sau elemente care nu fac obiectul prezentei directive.

(12) Statele membre pot prevedea controale mai severe sau mai frecvente pentru sistemele de frânare.

[...]

(26) Deoarece obiectivele acțiunii preconizate, și anume armonizarea reglementărilor privind inspecția tehnică auto, împiedicarea denaturării concurenței între operatorii de transport rutier de marfă și garantarea verificării și întreținerii corecte a vehiculelor, nu pot fi realizate de către statele membre acționând individual și, având în vedere amploarea acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. [...]"

7 Potrivit articolului 3 din Directiva 2009/40:

(1) Statele membre iau măsurile pe care le consideră necesare pentru a dovedi faptul că un vehicul a trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conform cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă.

Aceste măsuri sunt notificate celorlalte state membre și Comisiei.(2) Fiecare stat membru, pe aceeași bază ca și când ar fi eliberat el însuși dovada, recunoaște dovada eliberată într-un alt stat membru prin care se arată că un autovehicul înmatriculat pe teritoriul aceluși stat, împreună cu remorca sau semiremorca sa, au trecut cu succes inspecția tehnică auto, fiind conforme cel puțin cu dispozițiile prevăzute de prezenta directivă.(3) Statele membre aplică procedurile corespunzătoare pentru a stabili, în măsura posibilului, faptul că performanțele sistemelor de frânare ale vehiculelor înmatriculate pe teritoriul lor sunt în conformitate cu cerințele specificate în prezenta directivă."

8 La articolul 5 din Directiva 2009/40 se precizează:

Sub rezerva dispozițiilor din anexele I și II, statele membre pot:

(a) devansa data primei inspecții tehnice auto obligatorii și, acolo unde este cazul, pot impune ca vehiculul să facă obiectul unei inspecții tehnice auto înainte de înmatriculare;

[...]

(d) spori numărul de elemente care trebuie controlate;

[...]

(f) dispune inspecții speciale suplimentare;

(g) impune, pentru vehicule înmatriculate pe teritoriul lor, standarde minime pentru eficiența sistemelor de frânare mai severe decât cele menționate în anexa II [...]"

9 Anexa II la directiva menționată descrie elementele care trebuie controlate obligatoriu, în special în ceea ce privește sistemele de frânare.

Reglementarea belgiană

10 Articolul 23 alineatul 1 primul paragraf, alineatul 2 și alineatul 7 din Decretul regal din 15 martie 1968 privind cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele automobile și remorcile acestora, elementele acestora, precum și accesoriile de siguranță (*Moniteur belge* din 28 martie 1968, cu erată în *Moniteur belge* din 23 aprilie 1968), în versiunea modificată prin Decretul regal din 20 mai 2009 (*Moniteur belge* din 5 iunie 2009, p. 40090, denumit în continuare „decretul regal”), prevede:

§ 1. Vehiculele puse în circulație sunt supuse inspecțiilor tehnice în vederea verificării conformității lor cu normele administrative care le sunt aplicabile.

[...]

§ 2. Inspecții tehnice care trebuie efectuate:

A. Inspecțiile tehnice cuprind inspecțiile tehnice prevăzute în anexa 15 și inspecțiile tehnice complementare prevăzute de normele administrative speciale.

[...]

§ 7. Cu ocazia acestor inspecții tehnice și în măsura în care vehiculul trebuie dotat cu aceste documente, persoana care prezintă vehiculul la inspecția tehnică înmânează ultimul certificat de inspecție, precum și vinieta de inspecție tehnică organismului abilitat și prezintă următoarele documente:

- 1° certificatul de înmatriculare;
- 2° certificatul de conformitate sau certificatul de conformitate european;
- 3° raportul de identificare sau fișa tehnică.”

11 Articolul 23 bis din decretul regal prevede:

„§ 1. Inspecțiile tehnice prevăzute la articolul 23 se împart în:

- 1° inspecții tehnice complete;
- 2° inspecții tehnice parțiale.

Inspecțiile tehnice complete constau în verificarea:

- a) identificării vehiculului în cursul căreia se controlează numărul de șasiu, certificatul de înmatriculare și certificatul de conformitate sau certificatul de conformitate european al vehiculului;
- b) stării tehnice a vehiculului în vederea verificării îndeplinirii normelor în vigoare în materie de siguranță și de mediu.

Inspecțiile tehnice parțiale se împart în:

- a) inspecții tehnice administrative care au ca obiect doar verificarea certificatului de înmatriculare și a certificatului de conformitate sau a certificatului de conformitate european în vederea validării unei cereri de înmatriculare a unui vehicul folosit;
- b) reinspecții administrative care au ca obiect doar verificarea numărului de șasiu, a plăcii de identificare și a documentelor sau, fără ca vehiculul să fie examinat din nou, prezentarea de documente;
- c) reinspecții tehnice, respectiv toate celelalte inspecții tehnice parțiale.

§ 2. În funcție de regularitatea cu care se efectuează, inspecțiile tehnice complete se împart în:

- 1° inspecții tehnice periodice vizate la articolul 23 ter;

2° inspecții tehnice neperiodice care au loc în împrejurări precise precum cele stabilite la articolul 23 sexies.

[...]”

12 În temeiul articolului 23 sexies alineatele 1 și 4 din decretul regal:

§ 1. Independent de normele privind inspecțiile tehnice periodice, sunt obligatorii inspecții tehnice neperiodice:

[...]

3° anterior înmatriculării vehiculelor [cu motor concepute și construite pentru transportul de pasageri și care au cel puțin patru roți și, în afara scaunului conducătorului, cel mult opt locuri pe scaune], inclusiv vehicule de camping [...], și [...] inclusiv vehicule funerare pe numele unui alt titular.

[...]

§ 4. Cu ocazia inspecției tehnice neperiodice menționate la alineatul 1 punctul 3 al prezentului articol, vehiculul trebuie prezentat cu ultimul certificat de înmatriculare eliberat pentru acesta, precum și fie marca de înmatriculare corespunzătoare, fie o placă comercială și certificatul de înmatriculare corespunzător.

Pentru această inspecție tehnică, se realizează o inspecție tehnică suplimentară potrivit anexei 22, în afara unei inspecții tehnice complete a vehiculului.

Totuși, dacă este prezentat un raport al unui centru de diagnostic autorizat, datând de mai puțin două luni calculate de la momentul la care vehiculul este prezentat pentru această inspecție tehnică neperiodică și privind cel puțin elementele vizate în anexa 22, această inspecție tehnică constă exclusiv într-o inspecție tehnică completă a vehiculului.

Rezultatul acestei inspecții tehnice este descris în mod detaliat într-un raport de ocazie care se emite în același timp cu certificatul de inspecție.

Validarea cererii de înmatriculare se face cu condiția ca certificatul de inspecție emis să fie conform articolului 23 decies alineatul 1 și să fi avut loc inspecția tehnică suplimentară, dacă este necesară, potrivit anexei 22.”

13 Anexa 15 la decretul regal reia elementele care trebuie controlate și cauzele de defectuozitate enunțate în anexa II la Directiva 2009/40.

14 Anexa 22 la decretul regal prevede mai multe elemente asupra cărora poartă „inspecția tehnică suplimentară” care trebuie efectuată pentru inspecția tehnică neperiodică menționată la articolul 23 sexies alineatul 1 punctul 3 din acest decret. Potrivit textului anexei menționate, inspecția tehnică suplimentară se raportează cel puțin la starea generală a vehiculului (de exemplu coroziune care nu influențează siguranța, starea interiorului), la „On Board Diagnostics” (printre altele, elemente de siguranță active și pasive), la piesele mecanice (cum ar fi ambreiaj, motor, transmisie), la piesele de garnisaj (de exemplu bare de protecție, capotă, eleroane), la lumini și la echipamente (printre altele, climatizare, comanda geamurilor).

Procedura precontencioasă

- 15 Considerând că unele dintre dispozițiile legislației belgiene referitoare la procedura de înmatriculare a vehiculelor nu erau conforme cu dreptul Uniunii, Comisia, prin scrisoarea din 1 decembrie 2008, a pus în întârziere Regatul Belgiei, solicitându-i să își prezinte observațiile în această privință.
- 16 În răspunsul său din 30 ianuarie 2009, Regatul Belgiei a contestat orice pretinsă încălcare. Considerând acest răspuns nesatisfăcător, Comisia a emis, la 8 octombrie 2009, un aviz motivat prin care invita Regatul Belgiei să ia măsurile necesare pentru a se conforma în termen de două luni de la primirea acestuia. Regatul Belgiei a răspuns prin scrisoarea din 15 decembrie 2009, anunțându-și intenția de a se conforma acestui aviz motivat. Totuși, într-o scrisoare datată 11 februarie 2010, Regatul Belgiei a susținut reglementarea belgiană existentă.
- 17 La 7 iunie 2010, a fost trimis acestui stat membru un aviz detaliat prin care i se acorda un termen de patru săptămâni pentru a propune o soluție care să permită evitarea sesizării Curții. Prin scrisoarea din 30 iunie 2010, Regatul Belgiei s-a angajat să modifice legislația în litigiu, manifestându-și totodată dorința de a menține inspecția tehnică auto anterioară înmatriculării unui vehicul pe numele unui alt proprietar, dar limitând-o numai la verificarea elementelor vizate de noua anexă 42 (inspecție tehnică esențialmente vizuală), în cazul în care sunt îndeplinite anumite condiții. Prin această modificare prevăzută, prezentarea certificatului de conformitate nu ar mai fi necesară în anumite condiții. Un proiect de decret regal în acest sens a fost comunicat Comisiei împreună cu angajamentul de a-l adopta către sfârșitul anului 2010.
- 18 Cu toate acestea, Comisia a considerat că măsurile propuse nu erau susceptibile să pună capăt încălcării. După un schimb de scrisori, un nou proiect de decret regal a fost transmis la 11 ianuarie 2011 și a făcut obiectul unei discuții, la 26 ianuarie 2011, între serviciile Comisiei și autoritățile belgiene.
- 19 Considerând că Regatul Belgiei nu s-a conformat avizului motivat, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.

Cu privire la acțiune

- 20 În susținerea acțiunii sale, Comisia invocă două motive. Prin intermediul primului motiv, Comisia arată că, supunând vehiculele înmatriculate anterior într-un alt stat membru unei inspecții tehnice auto prealabile înmatriculării lor fără a lua în considerare rezultatele inspecției tehnice auto efectuate într-un alt stat membru, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 34 TFUE. Prin intermediul celui de al doilea motiv, Comisia susține că, impunând, pe lângă prezentarea certificatului de înmatriculare, prezentarea certificatului de conformitate în vederea efectuării unei inspecții tehnice auto prealabile înmatriculării unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul Directivei 1999/37.

Cu privire la admisibilitatea celui de al doilea motiv

Argumentele părților

- 21 Regatul Belgiei susține că al doilea motiv al acțiunii formulate de Comisie, în măsura în care vizează să se constate că acest stat membru nu și-a îndeplinit ansamblul obligațiilor care îi revin în temeiul Directivei 1999/37, este inadmisibil, din moment ce, în scrisoarea de punere în întârziere, în avizul motivat, precum și în expunerea cadrului juridic și a motivelor cererii introductive, Comisia și-a limitat observațiile la o neîndeplinire a obligațiilor prevăzute la articolul 4 din această directivă.

- 22 Potrivit acestui stat membru, inadmisibilitatea acestui motiv nu poate fi parțială din moment ce concluziile cererii introductive aferente acestuia nu vizează niciun articol din Directiva 1999/37, spre deosebire de cele din cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 16 iulie 2009, Comisia/Polonia (C-165/08, Rec., p. I-6843, punctele 45-48). În plus, faptul că Regatul Belgiei ar fi înțeles că motivul nu privește decât articolul 4 din Directiva 1999/37, concentrându-și apărarea pe acest articol, nu poate înlătura obligația Comisiei de a formula concluzii precise și nu ar fi de natură să le facă pe acestea admisibile *a posteriori*.
- 23 Comisia este de părere că al doilea motiv este admisibil. Ar fi fost clar pentru acest stat membru că acest motiv privea articolul 4 din această directivă, astfel încât dreptul la apărare al acestui stat membru nu a fost încălcat. Totuși, Comisia a procedat, în replica sa, la o reformulare a motivului menționat, limitând pretinsa neîndeplinire a obligațiilor la articolul amintit.

Aprecierea Curții

- 24 Trebuie amintit cu titlu introductiv că, într-o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, procedura precontencioasă are ca scop să acorde statului membru vizat posibilitatea, pe de o parte, de a se conforma obligațiilor ce decurg din dreptul Uniunii și, pe de altă parte, de a invoca în mod eficient mijloacele sale de apărare împotriva obiecțiilor formulate de Comisie (Hotărârea din 14 octombrie 2004, Comisia/Franța, C-340/02, Rec., p. I-9845, punctul 25, și Hotărârea din 26 aprilie 2012, Comisia/Țările de Jos, C-508/10, punctul 33).
- 25 Obiectul unei acțiuni introduse în aplicarea articolului 258 TFUE este, în consecință, circumscris de procedura precontencioasă prevăzută de această dispoziție. Regularitatea acestei proceduri constituie o garanție esențială prevăzută în Tratatul FUE nu numai pentru protejarea drepturilor statului membru în cauză, ci și pentru a asigura că eventuala procedură contencioasă va avea ca obiect un litigiu clar definit (a se vedea Hotărârea din 13 decembrie 2001, Comisia/Franța, C-1/00, Rec., p. I-9989, punctul 53, Hotărârea din 29 aprilie 2010, Comisia/Germania, C-160/08, Rep., p. I-3713, punctul 42, și Hotărârea Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 34).
- 26 În temeiul articolului 21 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene și al articolului 38 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul de procedură al acesteia, în toate cererile depuse în temeiul articolului 258 TFUE, Comisia trebuie să indice obiecțiile exacte cu privire la care Curtea este sesizată să se pronunțe, precum și, cel puțin pe scurt, elementele de drept și de fapt pe care se întemeiază aceste obiecții (a se vedea printre altele Hotărârea din 13 decembrie 1990, Comisia/Grecia, C-347/88, Rec., p. I-4747, punctul 28, Hotărârea din 16 iunie 2005, Comisia/Italia, C-456/03, Rec., p. I-5335, punctul 23, și Hotărârea Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 35).
- 27 În consecință, acțiunea formulată de Comisie trebuie să cuprindă o expunere coerentă și detaliată a rațiunilor care au determinat Comisia să ajungă la convingerea că statul membru în cauză nu și-a îndeplinit una dintre obligațiile care îi revin în temeiul tratatelor (Hotărârea Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 36).
- 28 În cadrul prezentei acțiuni, se impune a constata că aceasta conține o expunere clară a elementelor de fapt și de drept pe care se întemeiază. Desigur, este clar că, în concluziile cererii sale introductive, Comisia nu precizează niciun articol anume din Directiva 1999/37. Cu toate acestea, reiese atât din procedura precontencioasă, în special din avizul motivat adresat de Comisie Regatului Belgiei, cât și din expunerea cadrului juridic și a motivelor cererii introductive că această instituție invocă o încălcare a articolului 4 din această directivă.
- 29 Trebuie de asemenea arătat că, în speță, Regatul Belgiei a putut invoca în mod eficient mijloacele sale de apărare împotriva obiecțiilor formulate de Comisie.

- 30 Rezultă din ceea ce precedă că al doilea motiv privind neîndeplinirea obligațiilor invocat de Comisie trebuie declarat admisibil.

Cu privire la fond

Cu privire la primul motiv, referitor la efectuarea unei inspecții tehnice auto obligatorii prealabile înmatriculării vehiculului

– Argumentele părților

- 31 Potrivit Comisiei, articolul 23 alineatele 1 și 7, precum și articolul 23 bis alineatul 1 și articolul 23 sexies alineatele 1 și 4 din decretul regal impun în manieră generală și sistematică o inspecție tehnică prealabilă înmatriculării vehiculelor de ocazie înmatriculate anterior în alte state membre, fără a lua în considerare inspecțiile tehnice deja efectuate în acestea din urmă. Consideră că reiese din Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos (C-297/05, Rep., p. I-7467, punctele 67-71), și din Hotărârea din 5 iunie 2008, Comisia/Polonia (C-170/07, punctele 36-41), că, din moment ce Directiva 96/96 nu a operat o armonizare exhaustivă, o reglementare care nu integrează principiul recunoașterii documentelor emise de celelalte state membre, astfel cum este prevăzut la articolul 3 alineatul (2) din această directivă, nu poate fi validată în temeiul acesteia, ci ar trebui apreciată în considerarea articolului 34 TFUE.
- 32 Comisia subliniază că decurge din jurisprudența Curții că reglementarea națională în litigiu constituie o măsură cu efect echivalent unei restricții cantitative la import întrucât descurajează anumite persoane interesate să importe, în Belgia, asemenea vehicule (Hotărârea din 16 noiembrie 2000, Comisia/Belgia, C-217/99, Rec., p. I-10251, punctul 18, și Hotărârea din 7 iunie 2007, Comisia/Belgia, C-254/05, Rep., p. I-4269, punctul 30). Deși ar putea fi justificată prin motive de siguranță a traficului rutier, precum și de protecție a mediului și a consumatorului, această reglementare nu ar fi proporțională. Astfel, același rezultat ar putea fi atins prin măsuri mai puțin restrictive, precum o recunoaștere a documentelor care atestă trecerea de o inspecție tehnică auto emisă într-un alt stat membru, combinată cu cooperarea administrației vamale sau cu posibilitatea autorităților belgiene de a pune în aplicare o rezervă, cu ocazia înmatriculării în Belgia a unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru, informând consumatorul că vehiculul său a fost înmatriculat pe baza certificatului de inspecție tehnică auto dintr-un alt stat membru și va trebui eventual să fie supus ulterior unor inspecții tehnice suplimentare.
- 33 Regatul Belgiei apreciază, cu titlu principal, că reglementarea în litigiu nu constituie un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor și că nu este discriminatorie.
- 34 În acest sens, arată că efectuarea unei inspecții tehnice auto prealabile înmatriculării este permisă în temeiul articolului 5 litera (a) din Directiva 2009/40, care dă autorităților naționale o marjă de apreciere pentru stabilirea cerințelor care trebuie îndeplinite pentru trecerea unei inspecții tehnice auto și a modalităților lor de punere în aplicare. În plus, această inspecție tehnică neperiodică nu ar privi decât cazul schimbării proprietarului vehiculului și ar greva fără discriminare toate vehiculele, indiferent dacă au fost anterior înmatriculate în Belgia sau într-un alt stat membru și indiferent de data de valabilitate a certificatului de inspecție emis cu ocazia inspecției tehnice periodice.
- 35 Acest stat membru arată apoi că un proiect de decret regal, de care făcuse vorbire cu ocazia procedurii precontencioase și a cărui intrare în vigoare era prevăzută pentru luna august 2011, prevede că se iau în considerare rezultatele inspecțiilor tehnice auto periodice, care datează de mai puțin de două luni, realizate în Belgia sau într-un alt stat membru, astfel încât inspecția tehnică neperiodică anterioară înmatriculării pe numele unui alt proprietar s-ar limita la un test de frânare, precum și la o inspecție

vizuală a stării tehnice a vehiculului și ar privi elementele care trebuie controlate prevăzute în anexa II la Directiva 2009/40 și în anexa 22 la decretul regal. Astfel, ar fi evitată orice redundanță a testelor realizate în Belgia sau într-un alt stat membru.

- 36 În subsidiar, Regatul Belgiei susține că măsura națională se justifică prin obiectivele siguranței rutiere, protecției consumatorului prin limitarea fraudei la kilometraj, precum și protecției mediului, contribuind la reducerea impactului asupra mediului al vehiculului pus în circulație. Măsura ar fi și proporțională.
- 37 În ceea ce privește siguranța rutieră, inspecția tehnică a sistemului de frânare ar fi, în special, singura metodă eficace pentru evaluarea stării de uzură a pieselor, precum și pentru a garanta că performanța frânelor respectă normele în vigoare. Menținerea în noul decret regal, adoptat la 1 iunie 2011, a acestui test cu echipamentul corespunzător ar fi justificată întrucât o defectuozitate a acestui sistem poate apărea la puțin timp după ultima inspecție tehnică. În plus, chiar dacă alte măsuri, precum cele propuse de Comisie, ar permite realizarea obiectivului siguranței rutiere în aceleași condiții, un stat membru ar trebui să aibă posibilitatea, în cadrul marjei sale de apreciere, de a realiza acest obiectiv printr-o măsură națională pe care o consideră adecvată.
- 38 Acest stat membru subliniază de asemenea că, în lipsa unor dispoziții de armonizare completă în materia inspecției tehnice auto, este de competența statelor membre să decidă nivelul la care doresc să asigure siguranța rutieră, ținând, în același timp, seama de cerințele liberei circulații a mărfurilor (Hotărârea din 27 martie 1984, Comisia/Italia, 50/83, Rec., p. 1633, punctul 12, și prin analogie Hotărârea din 13 iulie 1994, Comisia/Germania, C-131/93, Rec., p. I-3303, punctul 16).
- 39 În memoriul său în replică, Comisia arată că Regatul Belgiei, insistând asupra caracterului necesar al menținerii testului de frânare în noul decret regal, admite implicit că duplicarea ansamblului inspecției tehnice auto nu este nici necesară, nici proporțională.
- 40 În ceea ce privește amendamentele la reglementarea în litigiu propuse de statul membru pârât, care ar consta în mod esențial în menținerea unei inspecții tehnice reduse și care nu ar fi oricum suficiente pentru a înlătura încălcarea pretinsă, Comisia face referire la jurisprudența constantă a Curții potrivit căreia nu pot fi luate în considerare măsuri adoptate de statul membru vizat în vederea îndeplinirii obligațiilor sale ulterior introducerii acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor (Hotărârea din 1 octombrie 1998, Comisia/Spania, C-71/97, Rec., p. I-5991, punctul 18, și Hotărârea din 8 martie 2001, Comisia/Portugalia, C-276/98, Rec., p. I-1699, punctul 20).
- 41 În plus, chiar argumentele privind necesitatea și proporționalitatea duplicării inspecției tehnice a sistemului de frânare nu pot fi primite potrivit Comisiei. Astfel, pe de o parte, dacă vehiculul provenea dintr-un alt stat membru, testul de frânare ar fi fost efectuat în conformitate cu anexa II la Directiva 2009/40, iar valabilitatea acestui test ar trebui recunoscută în celelalte state membre. Dacă Regatul Belgiei ar mai avea totuși îndoieli cu privire la aspectul dacă testele de frânare efectuate într-un alt stat membru corespund nivelului de siguranță existent în Belgia, în locul unei inspecții tehnice sistematice și generale ar fi suficientă o evaluare de la caz la caz a eventualelor diferențe de performanță a sistemelor de frânare și a testelor de eficacitate între Regatul Belgiei și statul membru respectiv.
- 42 Pe de altă parte, acest test nu s-ar dovedi necesar pentru evitarea eventualelor defectuozități recente ale sistemului de frânare fiindcă acestea pot surveni și în privința vehiculelor de import al căror proprietar nu se schimbă, pentru care nu este prevăzută o asemenea inspecție tehnică. Situația este identică în cazul vehiculelor înmatriculate în Belgia al căror proprietar nu se schimbă, care reprezintă majoritatea vehiculelor care circulă pe drumurile belgiene.

– Aprecierea Curții

- 43 Cu titlu preliminar, trebuie amintit faptul că, potrivit unei jurisprudențe constante, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația din statul membru astfel cum aceasta se prezenta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat (a se vedea printre altele Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 64 și jurisprudența citată). Schimbările intervenite ulterior nu pot fi luate în considerare de către Curte (a se vedea printre altele Hotărârea din 18 noiembrie 2004, Comisia/Irlanda, C-482/03, punctul 11, și Hotărârea din 4 februarie 2010, Comisia/Suedia, C-185/09, punctul 9).
- 44 Având în vedere faptul că avizul motivat al Comisiei, datat 8 octombrie 2009, a fost primit de Regatul Belgiei la 9 octombrie și că termenul acordat acestui stat membru a fost stabilit la două luni de la data primirii acestui aviz, data de 9 decembrie 2009 este, așadar, cea care trebuie luată în considerare pentru a aprecia dacă există sau nu există neîndeplinirea obligațiilor reproșată. Prin urmare, decretul regal adoptat ulterior acestei date nu poate fi luat în considerare în speță.
- 45 În plus, trebuie relevat că, în pofida absenței unei mențiuni explicite în cadrul procedurii scrise, Comisia, în răspunsul la întrebarea scrisă adresată de Curte, precum și în ședință, a circumscris primul motiv al acțiunii sale doar la vehiculele înmatriculate într-un alt stat membru al căror proprietar se schimbă cu ocazia reînmatriculării în Belgia.
- 46 În speță, Comisia reproșează Regatului Belgiei că nu și-ar fi îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 34 TFUE, în măsura în care impune efectuarea unei inspecții tehnice auto a unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru înainte de înmatricularea sa în Belgia, neluând în considerare rezultatele inspecției tehnice auto desfășurate în celălalt stat membru.
- 47 Conformitatea cu dreptul Uniunii a respectivei inspecții tehnice auto trebuie mai întâi să fie examinată în lumina obligațiilor statelor membre care decurg din Directiva 2009/40, înainte de a fi examinată în considerarea articolului 34 TFUE.
- 48 În ceea ce privește Directiva 2009/40, obiectivele acesteia, enunțate în considerentul (26), sunt armonizarea reglementărilor privind inspecția tehnică auto, împiedicarea denaturării concurenței între operatorii de transport rutier de marfă și garantarea verificării și întreținerii corecte a vehiculelor.
- 49 În pofida marjei de apreciere a statelor membre în temeiul articolului 5 din directiva menționată, o reglementare care nu include principiul recunoașterii documentelor emise în alte state membre care atestă faptul că inspecția tehnică auto a fost trecută cu succes, astfel cum este prevăzut la articolul 3 alineatul (2) din această directivă, nu poate fi validată în temeiul aceleiași directive și trebuie, prin urmare, să fie evaluată în considerarea articolului 34 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctele 67-71, și Hotărârea din 5 iunie 2008, Comisia/Polonia, citată anterior, punctele 36-42).
- 50 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe consacrate, interzicerea măsurilor cu efect echivalent unor restricții cantitative la import prevăzută la articolul 34 TFUE are în vedere orice măsură a statelor membre de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea comerțului intracomunitar (a se vedea printre altele Hotărârea din 16 noiembrie 2000, Comisia/Belgia, citată anterior, punctul 16, Hotărârea din 26 octombrie 2006, Comisia/Grecia, C-65/05, Rec., p. I-10341, punctul 27, Hotărârea din 15 martie 2007, Comisia/Finlanda, C-54/05, Rec., p. I-2473, punctul 30, Hotărârea din 24 aprilie 2008, Comisia/Luxemburg, C-286/07, punctul 27, și Hotărârea din 6 octombrie 2011, Bonnarde, C-443/10, Rep., p. I-9327, punctul 26).
- 51 În speță, prin impunerea efectuării unei inspecții tehnice auto obligatorii a vehiculelor, prealabil înmatriculării acestora de către un alt proprietar, autoritățile belgiene supun acestei inspecții tehnice, în general și sistematic, toate vehiculele de ocazie al căror proprietar se schimbă, înmatriculate

anterior în alte state membre, și aceasta fără a ține nicidecum seama de eventualele inspecții tehnice efectuate deja de către acestea din urmă. Prin urmare, această inspecție tehnică neperiodică poate să descurajeze anumite persoane interesate să achiziționeze asemenea vehicule provenind din alte state membre, întrucât se adaugă inspecțiilor tehnice auto efectuate recent în alte state membre, fără a se recunoaște rezultatul acestora (a se vedea prin analogie Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 73, și Hotărârea din 5 iunie 2008, Comisia/Polonia, citată anterior, punctul 44).

- 52 Rezultă că cerința unei asemenea inspecții tehnice auto neperiodice a unui vehicul înaintea înmatriculării sale pe numele unui alt proprietar în Belgia constituie o măsură cu efect echivalent restricțiilor cantitative la import, interzisă prin articolul 34 TFUE, cu excepția situației în care aceasta poate fi justificată în mod obiectiv.
- 53 În această privință, reiese dintr-o jurisprudență constantă că o reglementare națională care constituie o măsură cu efect echivalent unor restricții cantitative poate fi justificată de unul dintre motivele de interes general enumerate la articolul 36 TFUE sau de cerințe imperative. Și într-un caz, și în celălalt, dispoziția națională trebuie să fie de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins (a se vedea printre altele Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 75, Hotărârea din 5 iunie 2008, Comisia/Polonia, citată anterior, punctul 46, și Hotărârea din 10 februarie 2009, Comisia/Italia, C-110/05, Rep., p. I-519, punctul 59).
- 54 Potrivit unei jurisprudențe de asemenea constante, revine autorităților naționale competente sarcina de a demonstra că reglementarea lor corespunde criteriilor amintite la punctul anterior (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 aprilie 2008, Comisia/Portugalia, C-265/06, Rep., p. I-2245, punctul 39, Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 76, și Hotărârea Comisia/Luxemburg, citată anterior, punctul 37). O asemenea demonstrație nu poate fi făcută decât în mod concret, în raport cu împrejurările cazului în speță (Hotărârea din 8 mai 2003, ATRAL, C-14/02, Rec., p. I-4431, punctul 67).
- 55 În această privință, justificările invocate de Regatul Belgiei privesc necesitatea de a garanta obiectivele protecției consumatorului și a mediului, precum și pe cel al siguranței rutiere care constituie, potrivit jurisprudenței, motive imperative de interes general susceptibile să justifice un obstacol în calea liberei circulații a mărfurilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Țările de Jos, citată anterior, punctul 77, Hotărârea din 10 aprilie 2008, Comisia/Portugalia, citată anterior, punctul 38, Hotărârea din 5 iunie 2008, Comisia/Polonia, citată anterior, punctul 49, și Hotărârea din 10 februarie 2009, Comisia/Italia, citată anterior, punctul 60).
- 56 În ceea ce privește protecția consumatorilor și a mediului, Regatul Belgiei susține că unele dintre testele incluse în inspecția tehnică auto permit limitarea riscurilor de fraudă la kilometraj, precum și a impactului asupra mediului al vehiculului pus în circulație. Totuși, nu precizează care sunt testele vizate, nici în ce măsură servesc acestea la garantarea obiectivelor menționate.
- 57 Se impune, așadar, să se constate că Regatul Belgiei nu a demonstrat *in concreto* caracterul adecvat al efectuării unei inspecții tehnice auto, nici necesitatea acesteia pentru garantarea protecției consumatorilor și a mediului. Astfel, simpla invocare *in abstracto* a unor asemenea obiective nu poate fi suficientă pentru justificarea unei măsuri precum inspecția tehnică auto în litigiu.
- 58 În ceea ce privește caracterul adecvat al obiectivului de a garanta siguranța rutieră, trebuie arătat că Regatul Belgiei se referă, în memoriul în apărare, la obiectivul amintit în raport cu menținerea inspecției tehnice a sistemului de frânare prevăzute de noul decret regal adoptat la 1 iunie 2011, care, astfel cum s-a amintit la punctul 44 din prezenta hotărâre, nu poate fi luat în considerare în vederea soluționării prezentei acțiuni. În memoriul său în duplică, Regatul Belgiei invocă protecția siguranței rutiere în raport cu inspecția tehnică auto, cu alte cuvinte în raport cu ansamblul elementelor care

trebuie controlate, altele decât testul de frânare, chiar dacă, în special, nu menționează decât controlul stării generale a vehiculului și verificarea pieselor mecanice. Regatul Belgiei arată că circulația unui vehicul ale cărui caracteristici tehnice sunt defectuoase prezintă un pericol pentru siguranța rutieră.

- 59 Desigur, potrivit unei jurisprudențe consacrate, în lipsa unor dispoziții de armonizare completă la nivelul Uniunii, este de competența statelor membre să decidă nivelul la care doresc să asigure siguranța rutieră pe teritoriul lor, ținând, în același timp, seama de cerințele liberei circulații a mărfurilor în interiorul Uniunii Europene (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 martie 1984, Comisia/Italia, citată anterior, punctul 12, precum și prin analogie Hotărârea din 13 iulie 1994, Comisia/Germania, citată anterior, punctul 16, și Hotărârea din 10 februarie 2009, Comisia/Italia, citată anterior, punctul 61).
- 60 Totuși, astfel cum s-a amintit la punctul 54 din prezenta hotărâre, revine autorităților naționale competente sarcina de a demonstra că reglementarea lor este de natură să asigure realizarea obiectivului urmărit și că nu depășește ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins.
- 61 În speță, deși aptitudinea de a realiza obiectivul siguranței rutiere nu a fost contestată, se impune să se constate că Regatul Belgiei nu demonstrează în mod concret necesitatea, în raport cu obiectivul urmărit, a efectuării unei inspecții tehnice auto a vehiculelor care provin din alte state membre cu ocazia reînmatriculării lor în Belgia. Este necesar în special să se observe că pericolul pentru siguranța rutieră pe care îl presupune circulația unui vehicul ale cărui caracteristici tehnice sunt defectuoase poate surveni și în privința vehiculelor de import al căror proprietar nu se schimbă, pentru care o asemenea inspecție tehnică nu este prevăzută. Situația este identică în ceea ce privește vehiculele înmatriculate în Belgia al căror proprietar nu se schimbă, care reprezintă majoritatea vehiculelor care circulă pe drumurile belgiene.
- 62 Având în vedere aceste elemente, este necesar să se constate că, supunând vehiculele înmatriculate anterior într-un alt stat membru unei inspecții tehnice auto prelabile înmatriculării lor pe numele unui alt proprietar, fără a lua în considerare rezultatele inspecției tehnice auto efectuate într-un alt stat membru, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 34 TFUE.

Cu privire la al doilea motiv, referitor la obligația prezentării certificatului de conformitate în vederea efectuării unei inspecții tehnice auto prelabile înmatriculării unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru

– Argumentele părților

- 63 Potrivit Comisiei, reglementarea belgiană care impune să fie prezentat certificatul de conformitate al unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru în conformitate cu normele Uniunii, în plus față de certificatul de înmatriculare, pentru ca acest vehicul să poată fi supus unei inspecții tehnice auto prelabile reînmatriculării sale este contrar articolului 4 din Directiva 1999/37 și golește de substanța sa principiul recunoașterii certificatelor de înmatriculare armonizate emise de alte state membre.
- 64 Reglementarea națională ar avea un efect restrictiv asupra importului de vehicule de ocazie în Belgia din moment ce, în cea mai mare parte a statelor membre, certificatul de conformitate nu ar urma vehiculul. Comisia apreciază că această măsură nu poate fi justificată prin rațiuni precum necesitatea cunoașterii caracteristicilor tehnice ale vehiculului pentru aplicarea unei politici de siguranță rutieră sau prin protecția consumatorilor, în special împotriva fraudei sau a furtului de vehicule. Oricum, măsura menționată ar fi disproporționată în raport cu asemenea obiective, având în vedere numeroasele instrumente instituite la nivel european care urmăresc aceleași obiective.

- 65 În această privință, Comisia a amintit, în memoriul în replică, precum și în cadrul ședinței din fața Curții, că autoritatea fiecărui stat membru care emite un certificat de conformitate trebuie să trimită autorităților de omologare ale celorlalte state membre o copie a certificatului de omologare care conține caracteristicile tehnice ale fiecărui vehicul, în temeiul articolului 4 alineatul (5) din Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora (JO L 42, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 41), al cărui conținut a fost reluat la articolul 8 alineatul (5) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, p. 1).
- 66 În plus, în măsura în care soluția propusă de Regatul Belgiei care constă în înființarea unei baze de date informatizate care să conțină toate datele tehnice ale vehiculelor, ceea ce ar face superfluă prezentarea certificatului de conformitate, nu poate fi pusă în aplicare înainte de sfârșitul anului 2012, acest stat membru nu ar fi adoptat legislația sa în termenul acordat și nu poate invoca situații interne pentru a justifica nerespectarea obligațiilor și a termenelor care rezultă din normele Uniunii.
- 67 Dacă acest motiv ar fi admisibil, Regatul Belgiei apreciază că reglementarea națională vizată este conformă articolului 4 din Directiva 1999/37 și justificată și proporțională. În opinia acestui stat membru, problematica prezentării certificatului de conformitate depășește simpla înmatriculare a vehiculelor în măsura în care nu toate caracteristicile tehnice conținute de certificatul de conformitate sunt menționate în documentele de înmatriculare deja existente.
- 68 Regatul Belgiei invocă drept justificare aceleași trei obiective invocate în răspuns la primul motiv, respectiv protecția mediului, protecția consumatorilor, precum și siguranța rutieră.
- 69 Regatul Belgiei contestă că măsurile la care se raportează Comisia în cererea sa introductivă ar fi mai puțin restrictive și mai bine adaptate obiectivelor urmărite prin prezentarea certificatului de conformitate decât reglementarea în litigiu. Făcând referire la îndoielile privind eficacitatea sistemului actual de schimb de informații pe care Comisia le-a exprimat ea însăși cu ocazia unei consultări publice care datează din luna martie 2011 cu privire la înmatricularea vehiculelor, sistem care a fost propus de Comisie ca o alternativă valabilă pentru măsurile în litigiu, și în lipsa unei baze de date funcționale și accesibile ansamblului serviciilor competente, acest stat membru consideră că prezentarea certificatului de conformitate este unica, cea mai pragmatică și cea mai puțin oneroasă dintre soluții pentru a duce la bun sfârșit politicile în materie de mediu și de siguranță rutieră.
- 70 În memoriul în replică, Comisia apreciază că Regatul Belgiei a admis, în scrisoarea sa din 26 ianuarie 2010, precum și prin extinderea apărării sale pentru a invoca deopotrivă articolul 36 TFUE, că cererea de certificat de conformitate poate prezenta inconveniente pentru unii consumatori și constituie un obstacol în calea liberei circulații, contrar articolului 34 TFUE. Totuși, și contrar celor susținute de statul membru pârât, care deduce din articolul 1 din Directiva 1999/37 o posibilitate de derogare și, în consecință, o armonizare incompletă, această măsură națională trebuie, potrivit Comisiei, să fie apreciată doar în considerarea articolului 4 din această directivă, care ar fi făcut obiectul unei armonizări complete. Neadmițând nici o derogare în temeiul protecției mediului, Comisia apreciază că argumentele invocate de autoritățile belgiene în această privință sunt inoperante.
- 71 În subsidiar, Comisia apreciază că argumentația statului membru pârât referitoare la justificarea restricției nu este convingătoare. Astfel, împrejurarea că un vehicul a fost deja înmatriculat într-un alt stat membru ar implica faptul că autoritățile competente ale acestui stat ar considera că acel vehicul îndeplinește cerințele tehnice aplicabile în temeiul dreptului Uniunii. Întrucât Regatul Belgiei trebuie să fie la curent cu caracteristicile tehnice ale fiecărui vehicul în temeiul schimbului de informații dintre autoritățile competente, o măsură generală de impunere a certificatului de conformitate nu ar fi

nici necesară, nici proporțională. În plus, argumentul Regatului Belgiei întemeiat pe îndoiala privind eficacitatea sistemului actual de schimb de informații nu ar fi pertinent deoarece aceasta nu ar exonera statele membre de respectarea dispozițiilor în vigoare.

72 În cadrul memoriului în duplică, Regatul Belgiei amintește că Directiva 1999/37 prevede o posibilitate de derogare, arătând că reiese din articolul 1 din această directivă că aceasta se aplică documentelor emise de statele membre în momentul înmatriculării vehiculelor și că nu aduce cu nimic atingere dreptului statelor membre de a folosi, pentru înmatricularea temporară a vehiculelor, documente care, eventual, nu corespund sub toate aspectele cerințelor directivei amintite.

– Aprecierea Curții

73 Trebuie constatat că reiese din textul însuși al articolului 4 din Directiva 1999/37, care prevede că un certificat de înmatriculare eliberat de un stat membru în conformitate cu modelul care figurează în anexa la această directivă trebuie să fie recunoscut de celelalte state membre în vederea reînmatriculării vehiculului în aceste state, că această dispoziție nu lasă nicio marjă de apreciere statelor membre în ceea ce privește respectarea principiului recunoașterii certificatelor de înmatriculare ale vehiculelor.

74 Astfel, după cum reiese din considerentele (3), (5) și (6) ale Directivei 1999/37, această directivă urmărește să contribuie la libera circulație pe căile rutiere de pe teritoriul altor state membre, prevăzând drept condiție necesară pentru înregistrarea unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru un document care să certifice acea înmatriculare și caracteristicile tehnice ale vehiculului, în scopul de a facilita reintrarea în serviciu a vehiculelor și de a contribui la funcționarea corespunzătoare a pieței interne.

75 Or, Curtea a statuat deja că caracteristicile tehnice ale vehiculelor de ocazie anterior înmatriculate în alte state membre pot fi determinate pe baza documentelor de înmatriculare deja existente (Hotărârea din 5 iunie 2008, Comisia/Polonia, citată anterior, punctul 38).

76 Regatul Belgiei nu poate, prin urmare, justifica cerința sistematică de prezentare a unui certificat de conformitate prin necesitatea de a verifica caracteristicile tehnice ale vehiculelor care dispun de un certificat de înmatriculare.

77 Așa cum a arătat Comisia în mod întemeiat, o asemenea cerință echivalează cu a goli de orice substanță principiul recunoașterii certificatelor de înmatriculare emise de alte state membre, astfel cum este prevăzut la articolul 4 din Directiva 1999/37.

78 Astfel cum reiese de la articolul 1 al doilea paragraf din Directiva 1999/37, doar în cazul unei înmatriculări temporare, statele membre sunt îndrituite să utilizeze documente care nu corespund certificatului de înmatriculare prevăzut de această directivă.

79 În speță, Regatul Belgiei nu poate invoca unul dintre motivele de interes general definite la articolul 36 TFUE sau una dintre cerințele imperative consacrate de jurisprudența Curții, din moment ce reiese din ceea ce precedă că, în afara cazului unei înmatriculări temporare, Directiva 1999/37 nu permite statelor membre să pretindă un alt document decât certificatul de înmatriculare cu ocazia înmatriculării unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru. Astfel, atunci când o chestiune face obiectul unei armonizări la nivelul Uniunii, orice măsură națională aferentă trebuie să fie apreciată în lumina prevederilor acestei măsuri de armonizare, iar nu a prevederilor dreptului primar (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 octombrie 1993, Vanacker și Lesage, C-37/92, Rec., p. I-4947, punctul 9, Hotărârea din 13 decembrie 2001, DaimlerChrysler, C-324/99, Rec., p. I-9897, punctul 32, precum și Hotărârea din 30 aprilie 2009, Lidl Magyarország, C-132/08, Rep., p. I-3841, punctul 42).

- 80 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie constatat că, impunând în mod sistematic prezentarea, pe lângă certificatul de înmatriculare armonizat, a certificatului de conformitate a vehiculului, în vederea efectuării unei inspecții tehnice auto obligatorii a unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru înainte de înmatricularea sa în Belgia, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 din Directiva 1999/37.
- 81 În aceste condiții, este necesar ca acțiunea formulată de Comisie să fie considerată fondată.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 82 Potrivit articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Regatului Belgiei la plata cheltuielilor de judecată, iar acesta a căzut în pretenții, se impune obligarea Regatului Belgiei la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară și hotărăște:

- 1) **Impunând în mod sistematic prezentarea, pe lângă certificatul de înmatriculare, a certificatului de conformitate a unui vehicul, în vederea efectuării unei inspecții tehnice auto prealabile înmatriculării unui vehicul înmatriculat anterior într-un alt stat membru, precum și supunând asemenea vehicule, al căror proprietar se schimbă, efectuării unei inspecții tehnice auto prealabile înmatriculării lor, fără a lua în considerare rezultatele inspecției tehnice auto efectuate într-un alt stat membru, Regatul Belgiei nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 4 din Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006, și al articolului 34 TFUE.**
- 2) **Obligă Regatul Belgiei la plata cheltuielilor de judecată.**

Semnături