

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

20 septembre 2007 *

Dans l'affaire C-297/05,

ayant pour objet un recours en manquement au titre de l'article 226 CE, introduit le 22 juillet 2005,

Commission des Communautés européennes, représentée par M. M. van Beek et M^{me} D. Zijlstra, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

Royaume des Pays-Bas, représenté par M^{me} H. G. Sevenster et M. D. J. M. de Grave, en qualité d'agents,

partie défenderesse,

* Langue de procédure: le néerlandais.

soutenu par:

République de Finlande, représentée par M^{me} E. Bygglin, en qualité d'agent, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie intervenante,

LA COUR (première chambre),

composée de M. P. Jann, président de chambre, MM. R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (rapporteur) et E. Levits, juges,

avocat général: M^{me} E. Sharpston,

greffier: M^{me} M. Ferreira, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 22 mars 2007,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

- 1 Par sa requête, la Commission des Communautés européennes demande à la Cour de constater que, en soumettant les véhicules précédemment immatriculés dans un

autre État membre à un contrôle en vue de leur identification ainsi qu'à un contrôle technique portant sur leur état physique préalablement à leur immatriculation aux Pays-Bas, le Royaume des Pays-Bas a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 28 CE et 30 CE.

Le cadre juridique

La réglementation communautaire

- 2 Le trente-troisième considérant de la directive 96/96/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO 1997, L 46, p. 1), dispose:

«[...] étant donné les effets attendus de la présente directive sur le secteur en question, et compte tenu du principe de subsidiarité, les mesures communautaires prévues par la présente directive sont nécessaires pour parvenir à une harmonisation de la réglementation en matière de contrôle technique, empêcher toute distorsion de concurrence entre les transporteurs et garantir que les véhicules seront correctement contrôlés et entretenus; que ces objectifs ne peuvent pas être complètement atteints par les États membres individuellement».

- 3 L'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 96/96 prévoit:

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

4 L'article 3, paragraphes 1 et 2, de cette directive dispose:

«1. Les États membres prennent les mesures qu'ils estiment nécessaires pour qu'il puisse être prouvé que le véhicule a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive.

Ces mesures sont communiquées aux autres États membres et à la Commission.

2. Chaque État membre reconnaît la preuve délivrée dans un autre État membre et établissant qu'un véhicule à moteur immatriculé sur le territoire de ce dernier, ainsi que sa remorque ou semi-remorque, ont passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive, au même titre que s'il avait lui-même délivré cette preuve.»

5 L'article 5 de ladite directive précise:

«Nonobstant les dispositions des annexes I et II, les États membres peuvent:

— avancer la date du premier contrôle technique obligatoire et, le cas échéant, soumettre le véhicule à un contrôle préalable à son immatriculation,

— raccourcir l'intervalle entre deux contrôles techniques obligatoires successifs,

- rendre obligatoire le contrôle technique de l'équipement facultatif,

- augmenter le nombre des points à contrôler,

- étendre l'obligation de contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules,

- prescrire des contrôles spéciaux additionnels,

- imposer pour les systèmes de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire des normes minimales d'efficacité plus sévères que celles indiquées à l'annexe II et inclure un contrôle des véhicules sous des charges plus élevées, à condition que ces normes n'excèdent pas celles appliquées lors de la réception par type initiale.»

6 L'article 11, paragraphe 1, de la directive 96/96 énonce:

«Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 9 mars 1998. Ils en informent immédiatement la Commission.

[...]»

- 7 Les troisième, sixième et neuvième considérants de la directive 1999/37/CE du Conseil, du 29 avril 1999, relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138, p. 57), sont libellés dans les termes suivants:

«(3) [...] l'harmonisation de la présentation et du contenu du certificat d'immatriculation facilite sa compréhension et contribue ainsi, pour les véhicules immatriculés dans un État membre, à la libre circulation routière sur le territoire des autres États membres;

[...]

(6) [...] l'harmonisation [du] certificat d'immatriculation facilite la remise en circulation des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre et contribue au bon fonctionnement du marché intérieur;

[...]

(9) [...] afin de faciliter les contrôles destinés notamment à lutter contre la fraude et le commerce illicite de véhicules volés, il convient d'instituer une coopération étroite entre les États membres, basée sur un système efficace d'échange d'informations».

- 8 L'article 2, sous b), de la directive 1999/37 définit l'immatriculation d'un véhicule comme l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière de ce véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'immatriculation.

9 L'article 4 de cette directive prévoit:

«Aux fins de la présente directive, le certificat d'immatriculation délivré par un État membre est reconnu par les autres États membres en vue de l'identification du véhicule en circulation internationale ou en vue de sa nouvelle immatriculation dans un autre État membre.»

10 L'article 8, paragraphe 1, de ladite directive énonce:

«Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} juin 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

[...]»

La réglementation nationale

11 Les articles 36, paragraphes 1 et 2, et 42 à 61 de la loi sur la circulation routière (Wegenverkeerswet), du 21 avril 1994 (Stb. 1994, n° 475, ci-après le «Wegenverkeerswet»), ainsi que le chapitre 4, articles 17 à 40a, du règlement sur les certificats d'immatriculation (Kentekenreglement), du 6 octobre 1994 (Stb. 1994, n° 760, ci-après le «Kentekenreglement»), régissent la procédure d'immatriculation des véhicules et la délivrance des certificats d'immatriculation.

- 12 Les articles 42 à 46 du *Wegenverkeerswet* concernent l'enregistrement des numéros d'immatriculation. Ledit article 42, paragraphes 2 et 3, prévoit:

«2. Dans le cadre [du registre relatif à la communication des numéros d'immatriculation], le *Rijksdienst voor Wegverkeer* [service de la circulation routière, ci-après le 'RDW'] traite les données relatives aux véhicules à moteur et aux remorques pour lesquels un numéro d'immatriculation est communiqué, le nom du titulaire de ce numéro d'immatriculation ainsi que les données relatives à d'autres véhicules à moteur et aux remorques.

3. La collecte des données mentionnées au deuxième alinéa est effectuée pour les raisons suivantes:

- a) pour une bonne exécution de cette loi et pour le maintien des règles établies par ou en vertu de cette loi, ou

- b) pour une bonne exécution des lois relatives à la taxe sur les véhicules à moteur [*Wet op de motorrijtuigenbelasting*] de 1994, à la taxe sur les voitures particulières et les motocyclettes [*Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen*] de 1992, à l'assurance de responsabilité des véhicules à moteur [*Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen*], à la mobilité et à l'accessibilité [*Wet bereikbaarheid en mobiliteit*] ainsi que d'autres réglementations relatives aux véhicules à moteur et aux remorques et pour le maintien des règles établies par ou en vertu de ces dispositions.»

13 Le certificat d'immatriculation, régi par le chapitre 4, articles 17 à 40a, du Kentekenreglement, est composé des parties I et II, dont la première contient les données techniques du véhicule (partie IA) ainsi que les données relatives à l'identité du propriétaire ou du détenteur du véhicule (partie IB), et la seconde comporte les données nécessaires en cas de changement de propriétaire.

14 Concernant la première délivrance d'un certificat d'immatriculation en deux parties, l'article 25, paragraphe 1, du Kentekenreglement dispose:

«Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule pour lequel il sollicite la première délivrance d'un certificat d'immatriculation en deux parties met le véhicule à la disposition du RDW aux fins d'inspection, et demande à ce service l'obtention d'un certificat d'immatriculation en présentant une preuve de légitimation telle que désignée par l'arrêté ministériel.»

15 L'article 25b du Kentekenreglement prévoit que, pour l'immatriculation aux Pays-Bas, il y a lieu de présenter le certificat d'immatriculation obtenu précédemment dans un autre État membre. Les paragraphes 2 et 3 de cet article prévoient:

«2. La délivrance [d'un certificat d'immatriculation aux Pays-Bas] est refusée si la partie II du certificat d'immatriculation, pour autant qu'elle a été délivrée, fait défaut.

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

- 16 En vertu des articles 26 à 30 du Kentekenreglement, en cas de vente entre particuliers aux Pays-Bas, les données techniques relatives au véhicule figurant dans la partie IA du certificat d'immatriculation étant déjà mentionnées au registre d'immatriculation, il n'est pas nécessaire de procéder au contrôle de l'identification du véhicule et le RDW délivre au nouveau propriétaire un certificat d'immatriculation ne comportant que la partie IB.
- 17 La réglementation néerlandaise prévoit quatre procédures différentes pour l'immatriculation des véhicules.
- 18 Selon la procédure 1, les véhicules neufs non encore utilisés et ayant fait l'objet d'une réception par type néerlandaise ou communautaire obtiennent un certificat d'immatriculation, en général par l'intermédiaire d'une entreprise agréée par le RDW. Une entreprise ainsi agréée peut demander directement au RDW, sans contrôle technique spécifique de l'état physique du véhicule, la délivrance d'un certificat d'immatriculation, l'identification et la vérification de correspondance avec le certificat de conformité d'un tel véhicule étant ainsi effectuées par l'entreprise agréée. Il n'y a pas de contrôle technique spécifique de l'état physique du véhicule. Les coûts imputés au client se limitent aux coûts des parties I et II du certificat d'immatriculation, soit 47,20 euros au total.
- 19 La procédure 2 s'applique aux véhicules de moins de trois ans d'âge ayant fait l'objet d'une réception par type communautaire. Préalablement à leur immatriculation, ces véhicules doivent faire l'objet d'un contrôle par un service agréé par le RDW. Lors de ce contrôle, l'identification des véhicules est effectuée au moyen du certificat d'immatriculation délivré dans un autre État membre et du certificat de conformité afin de réprimer toute fraude en matière de certificats d'immatriculation. Les documents présentés sont vérifiés en vue de détecter d'éventuelles divergences. Un contrôle technique spécifique portant sur l'état physique des véhicules n'est effectué que si ceux-ci présentent des défauts visibles à l'œil nu qui risqueraient de constituer

un danger pour les usagers de la route ou pour l'environnement. Ce contrôle dure vingt-cinq minutes environ et le tarif est de 45 euros en plus des 47,20 euros dus pour le certificat d'immatriculation.

- 20 La procédure 3 concerne les véhicules de plus de trois ans d'âge ayant fait l'objet d'une réception par type communautaire, les véhicules immatriculés précédemment dans un autre État membre et y ayant fait l'objet d'une réception par type ou individuelle nationale ainsi que les véhicules immatriculés précédemment aux Pays-Bas ayant fait l'objet d'une réception par type néerlandaise.
- 21 En cas d'importation, la procédure d'identification desdits véhicules est accompagnée d'une inspection de leur état physique portant sur le respect des exigences permanentes et effectuée par un service agréé par le RDW. Doivent être fournis le certificat d'immatriculation délivré dans un autre État membre et le certificat de conformité comportant les informations techniques nécessaires ainsi que, pour les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception par type communautaire, un document d'homologation ou similaire indiquant la puissance, les masses (maximales) et la masse par essieu. Ledit contrôle de l'état physique du véhicule dure une cinquantaine de minutes et le tarif est de 78 euros, auquel il faut ajouter les 47,20 euros dus pour l'obtention du certificat d'immatriculation.
- 22 Lors du contrôle, il est procédé à l'identification du véhicule et à l'examen des documents présentés. D'éventuelles différences entre les exigences techniques en vigueur dans l'État membre de provenance du véhicule concerné et celles applicables aux Pays-Bas ne font pas obstacle à l'immatriculation du véhicule dans la mesure où les documents présentés permettent d'établir que celui-ci se trouve dans l'état dans lequel il a été admis dans l'État membre de provenance du véhicule concerné et que ces différences ne présentent aucun risque sérieux pour la sécurité.

- 23 Au demeurant, chaque véhicule de plus de trois ans d'âge, immatriculé aux Pays-Bas, est soumis à un contrôle technique périodique («algemene periodieke keuring»). Lorsque le véhicule concerné par la procédure 3 est soumis à l'obligation de contrôle technique, la personne demandant la délivrance d'un certificat d'immatriculation reçoit une attestation lui permettant d'utiliser le véhicule pendant un an.
- 24 En vertu de l'article 25, paragraphe 7, du Kentekenreglement, les procédures résumées ci-avant s'appliquent mutatis mutandis à une nouvelle demande d'immatriculation portant sur un véhicule précédemment immatriculé aux Pays-Bas et qui, par la suite, a été mis hors circulation, a quitté le territoire des Pays-Bas, a été destiné à un usage en dehors de la voie publique ou s'est vu attribuer une immatriculation spéciale.
- 25 La procédure 4 s'applique aux véhicules immatriculés précédemment dans un État ne faisant pas partie de l'Union européenne et aux véhicules non encore immatriculés n'ayant pas fait l'objet d'une réception par type ou individuelle. La procédure d'identification de ces véhicules s'accompagne d'une inspection de leur état physique, cette inspection étant généralement réalisée chez le demandeur après la vérification administrative de la demande individuelle par un service spécial du RDW. Les informations techniques doivent être communiquées aux fins de l'immatriculation.
- 26 Les pratiques concernant les procédures 2 et 3 décrites ci-dessus, suivies par le RDW, se fondent sur le Kentekenreglement.
- 27 Le 11 novembre 2005, le ministre des Transports a adressé une circulaire au RDW demandant de ne plus soumettre, à partir du 1^{er} décembre 2005, les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre au contrôle technique visé à l'article 25, paragraphe 1, du Kentekenreglement.

La procédure précontentieuse

- 28 Considérant que la législation néerlandaise relative à la procédure d'immatriculation des véhicules n'était pas conforme aux dispositions des articles 28 CE et 30 CE, la Commission a engagé la procédure en manquement en mettant le Royaume des Pays-Bas en demeure de présenter ses observations.
- 29 Le gouvernement néerlandais a répondu à cette mise en demeure par lettre du 10 juillet 2003. Dans une seconde lettre du 29 janvier 2004, il a ensuite précisé ses observations.
- 30 Le 9 juillet 2004, la Commission a émis un avis motivé invitant le Royaume des Pays-Bas à prendre les mesures nécessaires pour s'y conformer dans un délai de deux mois à compter de sa réception.
- 31 Après avoir demandé un report d'un mois du délai imparti pour répondre audit avis motivé, le Royaume des Pays-Bas y a répondu le 2 novembre 2004.
- 32 Par requête déposée au greffe de la Cour le 22 juillet 2005, la Commission a, en vertu de l'article 226 CE, introduit le présent recours.
- 33 Par ordonnance du 20 février 2006, le président de la Cour a admis la République de Finlande à intervenir à l'appui des conclusions du Royaume des Pays-Bas.

Sur la recevabilité du recours

Argumentation des parties

- 34 Le gouvernement néerlandais fait valoir que la Commission a manqué à l'obligation qui lui incombe de préciser l'objet du recours dans des termes suffisamment précis et concordants tant au cours de la phase précontentieuse que dans la requête, notamment parce qu'elle n'aurait pas exposé la différence entre le «contrôle de l'état physique des véhicules» et le «contrôle aux fins d'identification des véhicules» dans l'avis motivé.
- 35 Dans sa requête, la Commission aurait étendu l'objet du litige de manière illicite par rapport à l'avis motivé en ce que son grief dirigé contre les «contrôles techniques supplémentaires» s'est également porté sur la procédure d'identification des véhicules. Par conséquent, le recours de la Commission devrait être rejeté dans la mesure où il vise également ladite procédure d'identification.
- 36 La Commission expose qu'elle critique les procédures 2 et 3 décrites ci-dessus. Les contrôles des véhicules imposés par ces procédures devraient être classés en deux catégories, à savoir ceux visant uniquement à identifier les véhicules, effectués dans le cadre des procédures 2 et 3, et ceux portant sur l'état physique des véhicules, c'est-à-dire les contrôles techniques au sens strict, effectués dans le cadre de la procédure 3.
- 37 La Commission affirme avoir précisé, aux points 5(2), 5(3) et 13 de l'avis motivé, que ses critiques portaient sur les deux types de contrôle. Il résulterait, par ailleurs, de la réponse du gouvernement néerlandais à l'avis motivé que celui-ci avait compris que les griefs de la Commission visaient les deux types de contrôle en question.

Appréciation de la Cour

- 38 Force est de constater que le point 13 de l'avis motivé concerne les deux types de contrôle relevant des procédures 2 et 3, telles que décrites ci-dessus.
- 39 Par ailleurs, il ressort de la réponse du gouvernement néerlandais à l'avis motivé du 2 novembre 2004 que celui-ci a commenté séparément lesdites procédures 2 et 3 en s'exprimant sur l'identification des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre prévue par les deux procédures, d'une part, et sur le contrôle de l'état physique desdits véhicules prévu par la procédure 3, d'autre part.
- 40 Il s'ensuit que le gouvernement néerlandais a été en mesure d'identifier les griefs soulevés par la Commission dans son avis motivé, dirigés contre les deux types de contrôle prévus par les procédures 2 et 3, et que ledit gouvernement n'est pas fondé à soutenir que la Commission aurait irrégulièrement étendu l'objet du litige dans son recours.
- 41 Au vu de ce qui précède, il y a lieu de rejeter l'exception d'irrecevabilité soulevée par le gouvernement néerlandais.

Sur le fond

Argumentation des parties

- 42 Selon la Commission, l'immatriculation aux Pays-Bas des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre, d'une part, et la délivrance de certificats

d'immatriculation en cas de changement de propriétaire de véhicules précédemment immatriculés aux Pays-Bas, d'autre part, constituent deux situations comparables.

- 43 Ces situations comparables feraient l'objet de traitements différents, ce qui entraînerait une entrave au commerce intracommunautaire. En effet, l'obligation de contrôle préalable à l'immatriculation des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre, compte tenu de son caractère obligatoire, systématique et coûteux, rendrait plus difficile l'importation desdits véhicules et constituerait donc une mesure d'effet équivalent à des restrictions quantitatives à l'importation au sens de l'article 28 CE. À cet égard, la Commission estime que le contrôle en question peut être classé en deux catégories, à savoir le contrôle en vue de l'identification des véhicules et le contrôle en vue de l'inspection de leur état physique.
- 44 La Commission considère que les mesures attaquées doivent être qualifiées de mesures d'effet équivalent, interdites en vertu de l'article 28 CE, car elles rendraient moins intéressante l'importation de véhicules immatriculés précédemment dans un autre État membre et constitueraient donc une entrave à la libre circulation des marchandises. En outre, elles ne se justifieraient pas en raison d'un objectif mentionné à l'article 30 CE ou d'une exigence impérative telle que reconnue dans la jurisprudence de la Cour.
- 45 Notamment, selon la Commission, le contrôle en vue de l'identification des véhicules prévu par les procédures 2 et 3 ne serait pas justifié par la nécessité de vérifier si le numéro d'identification des véhicules importés et précédemment enregistrés dans un autre État membre a été modifié, car un tel numéro pourrait également avoir été modifié lors d'un transfert de propriété à l'intérieur du territoire du Royaume des Pays-Bas. D'ailleurs, puisque, en vertu de la directive 1999/37, le contenu des documents d'immatriculation est harmonisé au niveau communautaire,

l'inspection pratiquée aux Pays-Bas serait superflue et ferait double emploi avec les contrôles déjà effectués dans les autres États membres. Elle observe également qu'il faut attendre plusieurs semaines avant que ladite inspection soit effectuée.

46 Pour ce qui est des contrôles techniques portant sur l'état physique des véhicules, il ressortirait de la jurisprudence de la Cour que les véhicules précédemment immatriculés dans un État membre où ils ont fait l'objet d'un contrôle technique peuvent, dans certaines circonstances, être soumis par les autorités d'un autre État membre à un contrôle supplémentaire lors de leur immatriculation dans cet État, à condition toutefois qu'un contrôle similaire soit exigé pour les véhicules d'origine nationale présentés à l'immatriculation dans les mêmes circonstances. Or, en l'espèce, les véhicules déjà immatriculés aux Pays-Bas et faisant l'objet d'un transfert de propriété ne seraient pas soumis à un tel contrôle, contrairement aux véhicules déjà immatriculés dans un autre État membre et présentés à l'immatriculation aux Pays-Bas.

47 Les gouvernements néerlandais et finlandais considèrent que le changement de propriétaire d'un véhicule déjà immatriculé aux Pays-Bas, d'une part, et l'importation d'un véhicule en provenance d'un autre État membre, d'autre part, ne peuvent être comparés. L'immatriculation du véhicule et l'enregistrement du changement de propriétaire auraient deux objets distincts, l'immatriculation consistant à inscrire le véhicule dans le registre national néerlandais, le changement de propriétaire reliant uniquement à une autre personne un véhicule déjà enregistré. Par conséquent, ces deux situations ne seraient pas comparables.

48 En revanche, l'immatriculation aux Pays-Bas de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre serait comparable à la procédure d'immatriculation de véhicules précédemment immatriculés aux Pays-Bas, qui ont été rayés du registre par la suite et pour lesquels une nouvelle demande d'immatriculation aux Pays-Bas est présentée. Dans ce cas, en vertu de l'article 25, paragraphe 7, du Kentekenreglement, la procédure serait la même que celle prévue en cas d'importation de véhicules.

49 S'agissant du contrôle en vue de l'identification des véhicules, les gouvernements néerlandais et finlandais soutiennent qu'un tel contrôle est nécessaire pour garantir la sécurité routière, la lutte contre les pratiques frauduleuses, la protection de l'environnement et des consommateurs ainsi que l'ordre public.

50 À ce sujet, la directive 1999/37 prévoirait seulement une harmonisation minimale, ce qui permettrait aux États membres d'imposer des contrôles supplémentaires lors de l'immatriculation.

51 En ce qui concerne le contrôle technique supplémentaire tel qu'il est prévu par la procédure 3, le gouvernement néerlandais soutient que celui-ci garantit que seuls les véhicules satisfaisant aux exigences néerlandaises en matière de sécurité routière et d'environnement sont mis en circulation aux Pays-Bas.

52 Le gouvernement finlandais considère également que les mesures incriminées sont conformes au principe de proportionnalité, car les objectifs de l'immatriculation, au regard desquels le contrôle technique serait indispensable, ne pourraient pas être atteints par des moyens moins restrictifs.

Appréciation de la Cour

Sur le contrôle en vue de l'identification des véhicules

53 Selon la jurisprudence de la Cour, l'interdiction des mesures d'effet équivalent à des restrictions édictée à l'article 28 CE vise toute réglementation des États membres

susceptible d'entraver directement ou indirectement, actuellement ou potentiellement, le commerce intracommunautaire (arrêts du 16 novembre 2000, Commission/Belgique, C-217/99, Rec. p. I-10251, point 16; du 26 octobre 2006, Commission/Grèce, C-65/05, Rec. p. I-10341, point 27, et du 15 mars 2007, Commission/Finlande, C-54/05, Rec. p. I-2473, point 30). Ainsi, le seul fait d'être dissuadé d'introduire ou de commercialiser les produits en question dans l'État membre concerné constitue pour l'importateur une entrave à la libre circulation des marchandises (arrêts Commission/Belgique, précité, point 18, et du 7 juin 2007, Commission/Belgique, C-254/05, Rec. p. I-4269, point 30).

54 En l'espèce, il ressort du dossier que le Royaume des Pays-Bas exige, avant d'immatriculer un véhicule, que celui-ci soit identifié. Conformément aux articles 2, sous b), et 4 de la directive 1999/37, cette identification est effectuée, en cas d'importation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, au moyen du certificat d'immatriculation délivré par celui-ci.

55 La Commission reproche néanmoins au Royaume des Pays-Bas d'entraver la libre circulation des marchandises, au motif que la procédure d'identification n'est pas limitée à une formalité purement administrative, mais comporte l'exigence de présenter le véhicule au RDW, permettant ainsi au contrôleur de vérifier si le véhicule est effectivement présent sur le territoire néerlandais et correspond aux données mentionnées sur le certificat d'immatriculation délivré par l'autre État membre. Selon la Commission, ce contrôle, qui dure environ vingt-cinq minutes et coûtait, lors de la procédure précontentieuse, 45 euros, rendrait moins intéressante l'importation de véhicules aux Pays-Bas.

56 Cette thèse de la Commission ne saurait être accueillie.

57 En effet, il y a lieu de relever que, par la procédure en cause, ainsi qu'il ressort de la requête de la Commission elle-même, les autorités compétentes néerlandaises se limitent à procéder à l'identification du véhicule aux fins de l'immatriculation.

- 58 Il s'agit dès lors d'une simple formalité administrative qui n'introduit aucun contrôle supplémentaire, mais est inhérente au traitement même de la demande d'immatriculation ainsi qu'au déroulement de la procédure y afférente.
- 59 Par ailleurs, le caractère non dissuasif de cette procédure est confirmé par les modalités du contrôle tel qu'il est effectué aux Pays-Bas.
- 60 En ce qui concerne, d'abord, le déplacement rendu nécessaire par l'obligation de présenter le véhicule au RDW, il ressort du dossier que ce service dispose d'un réseau étroit de stations distribuées sur l'ensemble du territoire néerlandais dans lesquelles le contrôle d'identification peut donc être aisément effectué.
- 61 S'agissant ensuite du coût de 45 euros, force est de constater, eu égard à l'ensemble des frais que toute immatriculation entraîne inévitablement, que ce montant n'est pas susceptible d'exercer une influence sur le choix du propriétaire d'un véhicule de procéder ou non à une immatriculation aux Pays-Bas.
- 62 Enfin, quant au fait, invoqué par la Commission, qu'il peut y avoir une période d'attente de quelques semaines avant que le véhicule puisse être présenté en vue de son immatriculation, il suffit de relever que l'importateur du véhicule peut facilement éviter ou tout du moins réduire cette attente en fixant en temps utile un rendez-vous dans l'une des stations du RDW de son choix.
- 63 À la lumière des considérations qui précèdent, le contrôle en vue de l'identification des véhicules examiné ci-dessus n'est pas susceptible d'avoir un quelconque effet dissuasif sur l'importation d'un véhicule dans cet État membre ou de rendre une telle importation moins intéressante. Dès lors, le grief soulevé par la Commission concernant ce contrôle doit être rejeté.

Sur le contrôle technique de l'état physique des véhicules

- 64 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler que, selon une jurisprudence constante, l'existence d'un manquement doit être appréciée en fonction de la situation de l'État membre telle qu'elle se présentait au terme du délai fixé dans l'avis motivé (voir, notamment, arrêts du 16 janvier 2003, *Commission/Royaume-Uni*, C-63/02, Rec. p. I-821, point 11, et du 14 juillet 2005, *Commission/Espagne*, C-135/03, Rec. p. I-6909, point 31). Les changements intervenus par la suite ne peuvent être pris en compte par la Cour (voir, notamment, arrêt du 18 novembre 2004, *Commission/Irlande*, C-482/03, non publié au Recueil, point 11).
- 65 L'avis motivé de la Commission étant daté du 9 juillet 2004 et le délai imparti au Royaume des Pays-Bas ayant été fixé à deux mois et reporté d'un mois, c'est donc à la date du 9 octobre 2004 qu'il convient de se placer pour apprécier l'existence ou non du manquement reproché. Dès lors, la circulaire du ministre des Transports, adoptée postérieurement à cette date, n'est pas pertinente en l'espèce.
- 66 Avant d'examiner la compatibilité du contrôle de l'état physique des véhicules à l'occasion de leur immatriculation avec les articles 28 CE et 30 CE, il convient de vérifier, en premier lieu, si, en prévoyant un tel contrôle, le Royaume des Pays-Bas n'a fait que se conformer aux obligations qui découlent de la directive 96/96.
- 67 En ce qui concerne le contrôle technique de l'état physique des véhicules, les objectifs de la directive 96/96, énoncés au trente-troisième considérant de celle-ci, sont de parvenir à une harmonisation de la réglementation en matière de contrôle technique, d'empêcher toute distorsion de concurrence entre les transporteurs ainsi que de garantir que les véhicules seront correctement contrôlés.

68 L'article 3, paragraphe 1, de la directive 96/96 laisse une marge d'appréciation aux États membres, le paragraphe 2 de cet article exigeant cependant que ceux-ci reconnaissent le certificat délivré dans un autre État membre établissant que le véhicule a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de cette directive. Néanmoins, l'article 5 de la directive 96/96 énonce les tests ou les conditions supplémentaires qu'un État membre a la liberté d'exiger par rapport à ceux exposés aux annexes I et II de la même directive, pour autant que ces tests ne sont pas déjà couverts par ledit certificat (voir, en ce sens, arrêt 21 mars 2002, *Cura Anlagen*, C-451/99, Rec. p. I-3193, point 62).

69 En l'occurrence, en vertu de la procédure 3, applicable aux véhicules de plus de trois ans d'âge ayant fait l'objet d'une réception par type communautaire, aux véhicules immatriculés précédemment dans un État membre et y ayant fait l'objet d'une réception par type ou individuelle nationale ainsi qu'aux véhicules immatriculés précédemment aux Pays-Bas ayant fait l'objet d'une réception par type néerlandaise, l'immatriculation de ceux-ci est précédée d'une inspection de leur état physique, tout en prenant en compte le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité délivrés dans d'autres États membres. En revanche, pour les véhicules de moins de trois ans d'âge précédemment immatriculés dans d'autres États membres, un contrôle de l'état physique n'est pas exigé préalablement à leur immatriculation.

70 Ladite procédure 3 ne saurait être validée sur le fondement de la directive 96/96, puisque, contrairement à ce qui est énoncé à l'article 3, paragraphe 2, de cette directive, elle n'intègre pas le principe de la reconnaissance des documents émis par les autres États membres attestant qu'un contrôle technique a été passé avec succès.

71 Dès lors, il convient de vérifier, en second lieu, si l'obligation de soumettre les véhicules de plus de trois ans d'âge précédemment immatriculés dans un autre État membre à un contrôle de leur état physique préalablement à leur immatriculation aux Pays-Bas constitue une mesure d'effet équivalent à une restriction quantitative à l'importation, interdite par l'article 28 CE, et, en cas de réponse affirmative, si une

telle exigence peut néanmoins être justifiée par la protection des intérêts visés à l'article 30 CE (voir, en ce sens, arrêt du 29 avril 2004, Commission/Autriche, C-150/00, Rec. p. I-3887, point 80).

- 72 Ainsi qu'il a été rappelé au point 53 du présent arrêt, l'interdiction des mesures d'effet équivalent à des restrictions quantitatives édictée à l'article 28 CE vise toute réglementation des États membres susceptible d'entraver directement ou indirectement, actuellement ou potentiellement, le commerce intracommunautaire.
- 73 En l'espèce, en imposant un contrôle de l'état physique des véhicules tel que celui qui est prévu par la procédure 3, préalablement à l'immatriculation de ceux-ci aux Pays-Bas, les autorités néerlandaises soumettent à cette vérification, de manière générale et systématique, tous les véhicules de plus de trois ans d'âge, précédemment immatriculés dans d'autres États membres, et cela sans tenir aucunement compte d'éventuels contrôles déjà effectués par ces derniers. Dès lors, ce contrôle, en ce qu'il s'ajoute aux contrôles techniques récemment effectués dans d'autres États membres sans reconnaissance de leur résultat, peut dissuader certains intéressés d'importer aux Pays-Bas des véhicules de plus de trois ans d'âge précédemment immatriculés dans d'autres États membres.
- 74 Une telle procédure constitue, partant, une restriction à la libre circulation des marchandises, interdite par l'article 28 CE.
- 75 Toutefois, il ressort d'une jurisprudence constante qu'une réglementation nationale qui constitue une mesure d'effet équivalent à des restrictions quantitatives peut être justifiée par l'une des raisons d'intérêt général énumérées à l'article 30 CE ou par des exigences impératives (voir, en ce sens, arrêts du 5 février 2004, Commission/Italie,

C-270/02, Rec. p. I-1559, point 21, et Commission/Finlande, précité, point 38). Dans l'un et l'autre cas, la disposition nationale doit être propre à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour qu'il soit atteint (voir, notamment, arrêts du 20 juin 2002, Radiosistemi, C-388/00 et C-429/00, Rec. p. I-5845, points 40 à 42, ainsi que du 8 mai 2003, ATRAL, C-14/02, Rec. p. I-4431, point 64).

76 À cet égard, il appartient aux autorités nationales compétentes de démontrer, d'une part, que leur réglementation est nécessaire pour réaliser un ou plusieurs objectifs mentionnés à l'article 30 CE ou des exigences impératives et, d'autre part, que ladite réglementation est conforme au principe de proportionnalité (voir, en ce sens, arrêts du 19 juin 2003, Commission/Italie, C-420/01, Rec. p. I-6445, points 30 et 31; du 5 février 2004, Commission/Italie, précité, point 22, et Commission/Finlande, précité, point 38).

77 En ce qui concerne l'argument avancé par le gouvernement néerlandais selon lequel le contrôle de l'état physique des véhicules garantit la sécurité routière et la protection de l'environnement dans la mesure où, grâce à celui-ci, seuls les véhicules satisfaisant aux exigences néerlandaises en matière de sécurité routière et d'environnement sont mis en circulation aux Pays-Bas, il est constant que la sécurité routière ainsi que la protection de l'environnement constituent des raisons impérieuses d'intérêt général susceptibles de justifier une entrave à la libre circulation des marchandises (voir, notamment, arrêt Cura Anlagen, précité, point 59).

78 S'agissant toutefois de l'appréciation de la proportionnalité de la réglementation litigieuse et du point de savoir si l'objectif recherché peut être atteint par des restrictions affectant de manière moindre le commerce intracommunautaire, il y a lieu de constater que le Royaume des Pays-Bas ne démontre pas concrètement le caractère proportionné, par rapport à l'objectif poursuivi, de la restriction à la libre circulation des marchandises en cause.

- 79 Notamment, un résultat similaire pourrait être atteint par des mesures moins restrictives, telles que la reconnaissance de la preuve délivrée dans un autre État membre et établissant qu'un véhicule immatriculé sur le territoire de ce dernier a passé avec succès un contrôle technique, en combinaison avec la coopération de l'administration douanière néerlandaise avec ses homologues des autres États membres concernant les données éventuellement manquantes.
- 80 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de constater que, en soumettant les véhicules de plus de trois ans d'âge précédemment immatriculés dans d'autres États membres à un contrôle de leur état physique préalablement à leur immatriculation aux Pays-Bas, le Royaume des Pays-Bas a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 28 CE et 30 CE.

Sur les dépens

- 81 En vertu de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. Conformément au paragraphe 3, premier alinéa, du même article, la Cour peut cependant répartir les dépens ou décider que chaque partie supporte ses propres dépens si les parties succombent respectivement sur un ou plusieurs chefs ou pour des motifs exceptionnels. La Commission et le Royaume des Pays-Bas ayant chacun partiellement succombé en leurs moyens, il y a lieu de décider qu'ils supportent leurs propres dépens.
- 82 En vertu de l'article 69, paragraphe 4, premier alinéa, du règlement de procédure, les États membres qui sont intervenus au litige supportent leurs propres dépens. La République de Finlande, partie intervenante, supporte donc ses propres dépens.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) déclare et arrête:

- 1) **En soumettant les véhicules de plus de trois ans d'âge précédemment immatriculés dans d'autres États membres à un contrôle de leur état physique préalablement à leur immatriculation aux Pays-Bas, le Royaume des Pays-Bas a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 28 CE et 30 CE.**

- 2) **Le recours est rejeté pour le surplus.**

- 3) **La Commission des Communautés européennes, le Royaume des Pays-Bas et la République de Finlande supportent chacun leurs propres dépens.**

Signatures