



Date de réception : 14/09/2020

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE
DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION
EUROOPA LIIDU KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE
CÚIRT BHREITHIÚNAIS AN AONTAIS EORPAIGH
SUD EUROPSKE UNIE
CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA



LUXEMBOURG

EIROPAS SAVIENĪBAS TIESA
EUROPOS SĄJUNGOS TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA
CURTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKEJ ÚNIE
SODIŠČE EVROPSKE UNIJE
EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

ORDONNANCE DE LA COUR (sixième chambre)

10 septembre 2020 *

« Renvoi préjudiciel – Article 99 du règlement de procédure de la Cour – Article 63 TFUE – Libre circulation des capitaux – Circulation routière – Immatriculation et taxation de véhicules automoteurs – Conducteur résidant dans un État membre – Véhicule immatriculé dans un autre État membre – Véhicule mis à disposition à titre gratuit pour une courte durée – Obligation de posséder en permanence à bord du véhicule la preuve de la régularité de l'utilisation de ce véhicule – Proportionnalité »

Dans les affaires jointes C-41/20 à C-43/20,

ayant pour objet trois demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduites par le Gericht Erster Instanz Eupen (tribunal de première instance d'Eupen, Belgique), par décisions du 6 janvier 2020, parvenues à la Cour le 28 janvier 2020, dans les procédures

DQ (C-41/20),

FS (C-42/20),

HU (C-43/20)

contre

Wallonische Region,

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. M. Safjan, président de chambre, M^{me} C. Toader et M. N. Jääskinen (rapporteur), juges,

avocat général : M^{me} J. Kokott,

* Langue de procédure : l'allemand.

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la décision prise, l'avocate générale entendue, de statuer par voie d'ordonnance motivée, conformément à l'article 99 du règlement de procédure de la Cour,

rend la présente

Ordonnance

- 1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation des articles 20, 21, 45, 49, 56, 63 et 64 TFUE.
- 2 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de trois litiges opposant, respectivement, DQ, FS et HU à la Wallonische Region (Région wallonne, Belgique) au sujet de l'infliction à ceux-ci d'une amende pour violation de la réglementation nationale relative à la mise en circulation d'un véhicule sur le territoire du Royaume de Belgique et du paiement des taxes prévues par cette réglementation s'agissant de l'utilisation par les intéressés, qui résident dans cet État membre, d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre, mis à leur disposition à titre gratuit.

Le cadre juridique

- 3 Conformément à l'article 3, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001, relatif à l'immatriculation de véhicules (*Moniteur belge* du 8 août 2001, p. 27022), dans sa version applicable au litige au principal (ci-après l'«arrêté royal du 20 juillet 2001»), les personnes résidant en Belgique doivent immatriculer les véhicules qu'elles souhaitent mettre en circulation en Belgique au répertoire des véhicules, même si ces véhicules sont déjà immatriculés à l'étranger.
- 4 L'article 3, § 2, 6^o, de cet arrêté royal dispose :

« Dans les cas ci-après, l'immatriculation en Belgique des véhicules immatriculés à l'étranger et mis en circulation par les personnes visées au § 1^{er}, n'est pas obligatoire pour :

[...]

6^o le véhicule qui est mis à disposition à titre gratuit à une personne physique visée au § 1^{er} pendant une période d'un mois au maximum ; un document établi par le titulaire étranger montrant que ce dernier donne l'autorisation d'utiliser le véhicule pendant une période déterminée avec mention de la date de fin, doit se trouver à bord du véhicule ».

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

L'affaire C-41/20

- 5 Le 6 juillet 2017, DQ, qui réside à Eupen (Belgique), devait se rendre à Aix-la-Chapelle (Allemagne) pour des raisons de convenance privée. À cette fin, il a emprunté un véhicule immatriculé en Allemagne, appartenant à une connaissance résidant en Allemagne.
- 6 DQ a fait l'objet d'un contrôle sur le réseau routier belge par le Service public de Wallonie (SPW, Belgique), alors qu'il conduisait ce véhicule. Lors de ce contrôle, il n'a pu fournir le document requis par l'arrêté royal du 20 juillet 2001, qui devait attester que le titulaire non résident de ce véhicule donne l'autorisation de l'utiliser pendant une durée limitée à un mois au maximum (ci-après l'« attestation d'utilisation temporaire »).
- 7 À la suite dudit contrôle, les autorités fiscales compétentes du SPW ont dressé un procès-verbal constatant la violation de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 et exigeant de DQ le paiement de la taxe de circulation, d'un décime additionnel à cette taxe, de la taxe de mise en circulation d'un véhicule et d'un éco-malus ainsi que d'une amende en raison de cette violation. En conséquence, un montant total de 1 926,72 euros a été mis à la charge de DQ.
- 8 Le 12 juillet 2017, DQ a fait parvenir à l'administration compétente une attestation d'utilisation temporaire de laquelle il ressortait que le titulaire du véhicule lui permettait d'utiliser celui-ci du 1^{er} au 30 juillet 2017.
- 9 Le 6 juillet 2018, il a reçu un avis d'imposition en vue de la perception du montant indiqué dans le procès-verbal.
- 10 Le 22 juillet 2018, DQ a introduit auprès de la Région wallonne une réclamation aux fins d'obtenir l'annulation de cet avis.
- 11 Par une décision du 11 janvier 2019, la Région wallonne a rejeté cette réclamation au motif que DQ n'avait pu produire, lors du contrôle, l'attestation d'utilisation temporaire du véhicule qu'il conduisait. Par ailleurs, le document transmis le 12 juillet 2017 ne permettrait pas d'établir qu'il s'agissait d'une telle utilisation.
- 12 Le 9 avril 2019, DQ a introduit un recours contre cette décision auprès de la juridiction de renvoi, le Gericht Erster Instanz Eupen (tribunal de première instance d'Eupen, Belgique).
- 13 La juridiction de renvoi expose que DQ se fonde sur l'ordonnance du 26 septembre 2019, [Wallonische Region \(C-315/19, non publiée, EU:C:2019:792\)](#), qui concernait l'obligation pour un résident d'un État membre de disposer en permanence, à bord du véhicule immatriculé dans un autre État membre et mis à sa disposition par son employeur établi dans cet autre État membre, de la preuve de la régularité de l'utilisation de ce véhicule, par laquelle la

Cour aurait déclaré que ladite obligation était contraire à l'article 45 TFUE, pour faire valoir que le principe de la libre circulation des travailleurs est une application spécifique du principe fondamental de la libre circulation des personnes au sein de l'Union européenne en vertu des articles 20 et 21 du TFUE. Selon DQ, la réponse donnée par la Cour dans ladite ordonnance serait ainsi applicable en l'espèce. DQ invoquerait également, à titre subsidiaire, une restriction à la libre circulation des capitaux.

- 14 La juridiction de renvoi expose que la Région wallonne soutient, en revanche, que la solution retenue par la Cour dans l'ordonnance du 26 septembre 2019, *Wallonische Region* (C-315/19, non publiée, EU:C:2019:792), ne s'applique que lorsqu'est en cause la libre circulation des travailleurs garantie à l'article 45 TFUE et ne peut, dès lors, être transposée en l'espèce.
- 15 La juridiction de renvoi estime que le recouvrement de l'ensemble des taxes en cause au principal ainsi que l'infliction d'une amende sont disproportionnés par rapport à l'objectif visé par le paiement de ces taxes et alors même que la vérification des conditions prévues par l'arrêté royal du 20 juillet 2001 aurait pu être effectuée sur la base des documents produits a posteriori.

L'affaire C-42/20

- 16 Le 9 novembre 2017, FS, résident belge, a fait l'objet d'un contrôle sur le réseau routier belge par le SPW, alors qu'il conduisait un véhicule immatriculé en Allemagne appartenant à son père, qui réside dans cet État membre. Selon FS, il utilisait ledit véhicule pour les besoins de son déménagement en Belgique.
- 17 Lors de ce contrôle, FS n'a pu fournir l'attestation d'utilisation temporaire de ce véhicule.
- 18 À la suite dudit contrôle, les autorités fiscales compétentes du SPW ont dressé un procès-verbal constatant la violation de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 et exigeant de FS le paiement de la taxe de circulation, d'un décime additionnel à cette taxe, de la taxe de mise en circulation d'un véhicule et d'un éco-malus ainsi que d'une amende en raison de cette violation. En conséquence, un montant total de 5 549,70 euros a été mis à la charge de FS.
- 19 Le 13 novembre 2017, le requérant a introduit auprès de la Région wallonne une réclamation en vue d'obtenir l'annulation de ce procès-verbal.
- 20 Par une décision du 4 mai 2018, la Région wallonne a rejeté cette réclamation au motif que FS n'avait pu produire, lors du contrôle, l'attestation d'utilisation temporaire.
- 21 Le 27 juillet 2018, FS a introduit un recours contre cette décision auprès de la juridiction de renvoi.

- 22 Les parties au principal dans cette affaire, à l'instar de celles en cause dans l'affaire C-41/20, s'opposent quant à la possibilité de transposer en l'espèce la solution retenue par la Cour dans l'ordonnance du 26 septembre 2019, *Wallonische Region* (C-315/19, non publiée, EU:C:2019:792).

L'affaire C-43/20

- 23 Le 8 mars 2018, HU, résident belge, a fait l'objet d'un contrôle sur le réseau routier belge par le SPW, alors qu'il conduisait un véhicule immatriculé en Allemagne, appartenant à une société allemande et ayant été mis à sa disposition pour une courte durée par une connaissance de son père. Selon HU, il utilisait uniquement ce véhicule pour effectuer des déplacements vers son lieu de travail.
- 24 N'ayant pu fournir l'attestation d'utilisation temporaire du véhicule, le SPW a dressé un procès-verbal par lequel un montant total de 1153 euros a été mis à la charge de HU.
- 25 À la suite du rejet par la Région wallonne de la réclamation formée par HU aux fins d'obtenir l'annulation de ce procès-verbal, HU a saisi la juridiction de renvoi d'un recours contre la décision de rejet.
- 26 C'est dans ces conditions que le Gericht Erster Instanz Eupen (tribunal de première instance d'Eupen) a décidé, dans ces trois affaires au contexte juridique et factuel comparable, de surseoir à statuer et de poser à la Cour, dans chacune de ces affaires, deux questions préjudicielles, rédigées en termes identiques dans les affaires C-42/20 et C-43/20.
- 27 Les questions posées dans l'affaire C-41/20 sont libellées dans les termes suivants :
- « 1) Une réglementation nationale telle que celle appliquée par les autorités, en vertu de laquelle l'utilisation, sans nouvelle obligation d'immatriculation, d'un véhicule étranger mis sporadiquement et pour une courte durée à la disposition d'un citoyen résidant en Belgique par un citoyen établi dans un autre État membre de l'Union européenne est subordonnée à la condition que ce citoyen résidant en Belgique détienne avec lui dans le véhicule l'attestation autorisant l'utilisation privée du véhicule, c'est-à-dire une attestation au sens de l'article 3, paragraphe 2, point 6, de l'[arrêté royal du 20 juillet 2001] relatif à l'immatriculation des véhicules, est-elle contraire aux règles de droit européen pertinentes et notamment, d'une part, aux articles 20 et 21 TFUE concernant la liberté des personnes et le mouvement des capitaux et/ou, d'autre part, aux articles 63 et 64 TFUE concernant le libre mouvement des capitaux en tant que deux des quatre libertés fondamentales de l'Union ?
- 2) Une réglementation nationale telle que celle décrite ci-dessus et mise en œuvre par la Région wallonne est-elle justifiée par des exigences de sécurité

publique ou d'autres mesures de protection et est-il nécessaire, pour atteindre l'objectif poursuivi, de faire respecter cette réglementation nationale en prévoyant l'obligation de détenir à bord du véhicule une attestation établie par le titulaire "étranger" de celui-ci en autorisant temporairement l'utilisation, et comportant la mention de sa durée de validité, sans aucune possibilité de présenter ultérieurement de tels documents, ou l'objectif aurait-il pu être atteint par des moyens moins stricts et formalistes ? »

28 Les questions posées dans les affaires C-42/20 et C-43/20 sont libellées dans les termes suivants :

« 1) Une réglementation nationale telle que celle appliquée par les autorités, en vertu de laquelle l'utilisation, sans nouvelle obligation d'immatriculation, d'un véhicule étranger mis sporadiquement et pour une courte durée à la disposition d'un citoyen résidant en Belgique par un citoyen établi dans un autre État membre de l'Union européenne est subordonnée à la condition que ce citoyen résidant en Belgique détienne avec lui dans le véhicule l'attestation autorisant l'utilisation privée du véhicule, c'est-à-dire une attestation au sens de l'article 3, paragraphe 2, point 6, de l'[arrêté royal du 20 juillet 2001], est-elle contraire aux règles de droit européen pertinentes et notamment aux articles 20 et 21 TFUE concernant la liberté des personnes, à l'article 45 TFUE (libre circulation des travailleurs), à l'article 49 TFUE (liberté d'établissement) et à l'article 56 TFUE (libre prestation de services) ?

2) Une réglementation nationale telle que celle décrite ci-dessus et mise en œuvre par la Région wallonne est-elle justifiée par des exigences de sécurité publique ou d'autres mesures de protection et est-il nécessaire, pour atteindre l'objectif poursuivi, de faire respecter cette réglementation nationale en allant jusqu'à imposer de détenir obligatoirement à bord une attestation établie par le titulaire étranger du véhicule autorisant temporairement l'utilisation du véhicule, avec mention de sa durée de validité, ou l'objectif aurait-il pu être atteint par des moyens moins stricts et formalistes ? »

29 Par décision du président de la Cour du 12 mars 2020, les affaires C-41/20 à C-43/20 ont été jointes aux fins de la procédure écrite et de l'ordonnance.

Sur les questions préjudicielles

30 En vertu de l'article 99 de son règlement de procédure, la Cour peut, notamment lorsque la réponse à une question posée à titre préjudiciel peut être clairement déduite de la jurisprudence ou lorsque la réponse à une telle question ne laisse place à aucun doute raisonnable, décider, à tout moment, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, de statuer par voie d'ordonnance motivée.

- 31 Il y a lieu de faire application de cette disposition dans les présentes affaires.
- 32 À titre liminaire, s'agissant des dispositions du traité FUE applicables aux litiges au principal, il convient de relever, en premier lieu, que, par ses questions posées dans l'affaire C-41/20, la juridiction de renvoi interroge la Cour sur l'interprétation des articles 20, 21, 63 et 64 TFUE.
- 33 Il ressort de la décision de renvoi dans cette affaire que DQ a utilisé sur le réseau routier belge, en tant que résident, un véhicule immatriculé en Allemagne et qui lui a été prêté à titre gratuit par une connaissance résidant dans cet État membre.
- 34 Or, la Cour a jugé, à l'égard d'un prêt consenti entre des citoyens résidents de différents États membres, que le prêt à usage transfrontalier, à titre gratuit, d'un véhicule automobile constitue un mouvement de capitaux, au sens de l'article 63 TFUE (voir, en ce sens, arrêts du 26 avril 2012, [van Putten](#), C-578/10 à C-580/10, EU:C:2012:246, point 36, ainsi que du 29 octobre 2015, [Nagy](#), C-583/14, EU:C:2015:737, point 23).
- 35 Dès lors, l'article 63 TFUE étant applicable, il y a lieu d'examiner les questions posées dans l'affaire C-41/20 d'abord à la lumière de l'article 63 TFUE, puis, le cas échéant, au regard des articles 20 et 21 TFUE (voir, en ce sens, arrêt du 29 octobre 2015, [Nagy](#), C-583/14, EU:C:2015:737, points 24 et 25).
- 36 En second lieu, afin de trancher les litiges dont elle est saisie dans le cadre des affaires C-42/20 et C-43/20, la juridiction de renvoi interroge la Cour sur l'interprétation des articles 20, 21, 45, 49 et 56 TFUE.
- 37 Or, il convient de constater qu'aucun élément permettant d'établir un lien entre les situations en cause au principal dans ces affaires et l'exercice de la liberté d'établissement, prévue à l'article 49 TFUE, ou de la liberté de prestation de services, prévue à l'article 56 TFUE, ne ressort des décisions de renvoi concernant lesdites affaires.
- 38 De même, la décision de renvoi dans l'affaire C-42/20 ne comporte aucun élément permettant d'établir un lien entre la situation en cause au principal dans cette affaire et l'exercice de la libre circulation des travailleurs, prévue à l'article 45 TFUE. S'agissant de l'affaire C-43/20, s'il ressort certes de la décision de renvoi dans cette affaire que le véhicule en cause était utilisé par HU pour les déplacements vers son lieu de travail, il ne ressort néanmoins pas clairement de cette décision que HU est un « travailleur », au sens du droit de l'Union.
- 39 Par ailleurs, même si, sur le plan formel, la juridiction de renvoi a limité ses questions posées dans les affaires C-42/20 et C-43/20 à l'interprétation des articles 20, 21, 45, 49 et 56 TFUE, une telle circonstance ne fait pas obstacle à ce que la Cour lui fournisse tous les éléments d'interprétation du droit de l'Union qui peuvent être utiles au jugement des affaires dont elle est saisie, que cette juridiction y ait fait ou non référence dans l'énoncé desdites questions (voir,

notamment, arrêt du 29 octobre 2015, [Nagy](#), C-583/14, EU:C:2015:737, point 20 et jurisprudence citée).

- 40 En effet, il doit être répondu aux questions posées à la lumière de toutes les dispositions du traité et du droit dérivé susceptibles d’avoir une pertinence par rapport au problème posé (voir, notamment, arrêt du 29 octobre 2015, [Nagy](#), C-583/14, EU:C:2015:737, point 21 et jurisprudence citée).
- 41 Or, à l’instar de la situation en cause dans l’affaire C-41/20, il ressort des décisions de renvoi dans les affaires C-42/20 et C-43/20 que FS et HU, résidents belges, ont tous deux utilisé sur le réseau routier belge des véhicules immatriculés en Allemagne et qui leur ont été prêtés à titre gratuit, par des personnes résidant dans cet État membre.
- 42 Dans ces conditions, eu égard à la jurisprudence rappelée aux points 34 et 35 de la présente ordonnance, il convient également d’examiner les questions posées dans le cadre de l’affaire C-42/20 et C-43/20 d’abord à la lumière de l’article 63 TFUE, puis, le cas échéant, au regard des articles 20 et 21 TFUE.
- 43 Par conséquent, il y a lieu de reformuler les questions posées dans les présentes affaires, qu’il convient d’examiner ensemble, comme visant à savoir si les articles 20, 21 et 63 TFUE doivent être interprétés en ce sens qu’ils s’opposent à une réglementation d’un État membre en vertu de laquelle un résident de cet État membre ne peut se prévaloir d’une dérogation à l’obligation d’immatriculation des véhicules, prévue dans ledit État membre, pour un véhicule immatriculé dans un autre État membre et mis à sa disposition à titre gratuit, pour une courte durée, par le titulaire de ce véhicule résidant dans cet autre État membre, que lorsque les documents attestant que l’intéressé satisfait aux conditions d’application de cette dérogation se trouvent, en permanence, à bord de ce véhicule, sans possibilité de régularisation ultérieure.
- 44 À cet égard, il ressort de la jurisprudence de la Cour que constituent des restrictions au sens de l’article 63, paragraphe 1, TFUE des mesures imposées par un État membre qui sont de nature à dissuader ses résidents de contracter des prêts dans d’autres États membres (voir, notamment, arrêts du 26 septembre 2000, [Commission/Belgique](#), C-478/98, EU:C:2000:497, point 18, et du 29 octobre 2015, [Nagy](#), C-583/14, EU:C:2015:737, point 26).
- 45 La Cour a estimé que l’infliction d’une amende du même montant que celle dont est passible une personne qui aurait enfreint l’obligation d’immatriculation d’un véhicule devait être considérée comme étant manifestement disproportionnée par rapport à l’infraction consistant en la méconnaissance de l’obligation d’avoir en permanence en sa possession les documents démontrant que les conditions permettant de déroger à l’obligation d’immatriculation sont remplies, cette infraction étant nettement moins grave que celle constituée par l’omission d’immatriculer un véhicule (ordonnance du 26 septembre 2019, [Wallonische Region](#), C-315/19, non publiée, EU:C:2019:792, point 28 et jurisprudence citée).

- 46 Or, dans les affaires au principal, l'infraction consistant en la méconnaissance de l'obligation de disposer en permanence, à bord du véhicule, des documents établissant le droit de la personne concernée de déroger à l'obligation d'immatriculation, non seulement est punie d'une amende, mais entraîne également l'obligation de payer toutes les taxes liées à la circulation d'un véhicule. Cette sanction, qui comprend le paiement de toutes ces taxes, équivaut, par ses conséquences, au maintien de l'obligation d'immatriculation du véhicule en Belgique (voir, en ce sens, ordonnance du 26 septembre 2019, [Wallonische Region](#), C-315/19, non publiée, EU:C:2019:792, point 29 et jurisprudence citée).
- 47 À cet égard, il y a lieu de relever que la situation d'un résident belge qui utilise, sur le réseau routier belge, un véhicule qui est immatriculé en Belgique et mis à sa disposition à titre gratuit est objectivement comparable à celle d'un même résident qui fait usage, dans les mêmes conditions, d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre. Or, lorsqu'est en cause un véhicule immatriculé en Belgique, l'utilisation d'un véhicule prêté à titre gratuit n'est pas soumise à l'obligation d'avoir en permanence en sa possession les documents démontrant que le titulaire du véhicule donne l'autorisation d'utiliser celui-ci pendant une période déterminée, sous peine de l'infliction d'une amende ainsi que de l'obligation de payer toutes les taxes liées à la circulation d'un véhicule.
- 48 Une telle différence de traitement, selon l'État dans lequel est immatriculé le véhicule prêté est, dès lors, de nature à dissuader les résidents belges d'accepter le prêt qui leur est offert par des résidents d'un autre État membre d'un véhicule immatriculé dans ce dernier État, pour une utilisation de courte durée (voir, en ce sens, arrêt du 26 avril 2012, [van Putten e.a.](#), C-578/10 à C-580/10, EU:C:2012:246, point 40).
- 49 Ainsi, sauf si le véhicule immatriculé dans un autre État membre est destiné à être essentiellement utilisé sur le territoire belge à titre permanent ou est, en fait, utilisé de cette façon, ce qu'il revient à la juridiction de renvoi de vérifier, une réglementation nationale telle que celle en cause au principal constitue une restriction à la libre circulation des capitaux au sens de l'article 63, paragraphe 1, TFUE (voir, en ce sens, arrêt du 29 octobre 2015, [Nagy](#), C-583/14, EU:C:2015:737, point 30).
- 50 Il ressort d'une jurisprudence constante de la Cour qu'une telle restriction à l'une des libertés fondamentales garanties par le traité FUE ne peut être admise que si elle poursuit un objectif légitime compatible avec ledit traité et se justifie par des raisons impérieuses d'intérêt général. Encore faut-il, en pareil cas, que l'application d'une telle mesure soit propre à garantir la réalisation de l'objectif en cause et n'aille pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif (voir, notamment, ordonnance du 10 octobre 2013, [Kovács](#), C-5/13, non publiée, EU:C:2013:705, point 31, et arrêt du 29 octobre 2015, [Nagy](#), C-583/14, EU:C:2015:737, point 31).

- 51 Or, il convient de relever que les objectifs poursuivis par la réglementation en cause au principal dans les présentes affaires ne ressortent pas clairement des décisions de renvoi. La juridiction de renvoi se borne à faire référence, dans ses questions, à des exigences de sécurité publique et à d'autres mesures de protection.
- 52 À cet égard, il convient de rappeler que, s'agissant notamment des objectifs de lutte contre la fraude fiscale dans les domaines de la taxe d'immatriculation et de la taxe sur les véhicules à moteur et d'efficacité des contrôles routiers, la Cour a jugé que des réglementations analogues à celle en cause au principal, qui, comme en l'occurrence, n'admettaient pas que les documents attestant que l'intéressé satisfaisait aux conditions d'application de la dérogation à l'obligation d'immatriculation des véhicules fussent présentés dans un bref délai après le contrôle et qui excluaient, ainsi, toute possibilité de régularisation de la situation de l'intéressé, n'étaient pas proportionnées, au regard desdits objectifs (ordonnance du 26 septembre 2019, [Wallonische Region](#), C-315/19, non publiée, EU:C:2019:792, point 33 et jurisprudence citée).
- 53 Par ailleurs, en ce qui concerne l'objectif de prévention d'abus, il résulte de la jurisprudence que, si les justiciables ne peuvent abusivement ou frauduleusement se prévaloir du droit de l'Union, une présomption générale d'abus ne saurait être fondée sur la circonstance qu'une personne résidant en Belgique utilise, sur le territoire de cet État membre, un véhicule immatriculé dans un autre État membre qui lui a été prêté à titre gratuit par une personne résidant dans un autre État membre (voir, en ce sens, ordonnance du 26 septembre 2019, [Wallonische Region](#), C-315/19, non publiée, EU:C:2019:792, point 34 et jurisprudence citée).
- 54 De même, la sécurité routière n'apparaît pas non plus pouvoir être invoquée en l'occurrence, le véhicule en cause étant immatriculé dans un État membre et ayant, dès lors, fait l'objet d'un contrôle technique dont le résultat doit être reconnu par les autres États membres (ordonnance du 26 septembre 2019, [Wallonische Region](#), C-315/19, non publiée, EU:C:2019:792, point 35).
- 55 Enfin, selon une jurisprudence constante, la réduction de recettes fiscales ne saurait être considérée comme une raison impérieuse d'intérêt général pouvant être invoquée pour justifier une mesure en principe contraire à une liberté fondamentale (voir, notamment, arrêts du 7 septembre 2004, [Manninen](#), C-319/02, EU:C:2004:484, point 49, ainsi que du 22 novembre 2018, [Sofina e.a.](#), C-575/17, EU:C:2018:943, point 61).
- 56 Il ressort des considérations qui précèdent qu'une réglementation telle que celle en cause au principal ne respecte pas le principe de la libre circulation des capitaux, au sens de l'article 63 TFUE. Dès lors, il n'y a pas lieu de se prononcer sur l'interprétation des articles 20 et 21 TFUE.
- 57 Par conséquent, il convient de répondre aux questions posées que l'article 63, paragraphe 1, TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une

réglementation d'un État membre en vertu de laquelle un résident de cet État membre ne peut se prévaloir d'une dérogation à l'obligation d'immatriculation des véhicules, prévue dans ledit État membre, pour un véhicule immatriculé dans un autre État membre et mis à sa disposition à titre gratuit, pour une courte durée, par le titulaire de ce véhicule résidant dans cet autre État membre, que lorsque les documents attestant que l'intéressé satisfait aux conditions d'application de cette dérogation se trouvent, en permanence, à bord de ce véhicule, sans possibilité de régularisation ultérieure.

Sur les dépens

- 58 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs, la Cour (sixième chambre) dit pour droit :

L'article 63, paragraphe 1, TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation d'un État membre en vertu de laquelle un résident de cet État membre ne peut se prévaloir d'une dérogation à l'obligation d'immatriculation des véhicules, prévue dans ledit État membre, pour un véhicule immatriculé dans un autre État membre et mis à sa disposition à titre gratuit, pour une courte durée, par le titulaire de ce véhicule résidant dans cet autre État membre, que lorsque les documents attestant que l'intéressé satisfait aux conditions d'application de cette dérogation se trouvent, en permanence, à bord de ce véhicule, sans possibilité de régularisation ultérieure.

Signatures