



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.2.2007
SEC(2007) 169 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**Communication interprétative concernant les procédures d'immatriculation des
véhicules à moteur originaires d'un autre État membre**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Communication interprétative concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre État membre

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. INTRODUCTION

L'achat ou le transfert d'un véhicule à moteur dans un autre État membre sont devenus beaucoup plus faciles qu'il y a quelques années, en raison principalement de trois évolutions importantes:

- (a) Les différents systèmes nationaux de réception par type ont été remplacés par le système de réception CE par type de véhicule entier¹, qui s'applique à la plupart des voitures particulières et des motocycles sur une base obligatoire depuis janvier 1998 et juin 2003 respectivement. En conséquence, ces catégories de véhicules à moteur doivent respecter toutes les directives pertinentes relatives à la réception CE par type pour être mises sur le marché et les États membres ne peuvent pas refuser la vente, l'immatriculation ou la mise en service de tels véhicules. Une proposition de nouvelle "directive-cadre"² est actuellement à l'examen au Parlement européen et au Conseil. Après son adoption, les véhicules utilitaires (autobus et autocars, camionnettes et camions) seront intégrés dans le système de réception CE par type de véhicule entier. Un processus de réception CE par type uniforme dans l'ensemble de l'Union européenne permet une immatriculation plus rapide et plus facile dans tous les États membres.
- (b) Le nouveau règlement d'exemption en bloc concernant l'application des règles de concurrence à la vente et à l'entretien des véhicules automobiles³ a encore amélioré les possibilités, pour les consommateurs européens, de bénéficier du marché unique dans la pratique, afin qu'ils puissent profiter pleinement des différences de prix entre les divers États membres. Les consommateurs peuvent, par exemple, désormais utiliser sans limitations les services d'intermédiaires ou d'agents d'achat pour acquérir leur véhicule où bon leur semble. Les distributeurs ont davantage de liberté pour opérer en dehors de leur territoire national et vendre des véhicules à des consommateurs résidant dans d'autres États membres (ventes dites actives, en sus des ventes passives, dans le

¹ Directive 70/156 CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques.

² Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, COM(2003) 418, modifiée par COM(2004) 738.

³ Règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile (JO L 2003 du 1.8.2002).

cadre desquelles les consommateurs prennent l'initiative d'approcher le distributeur).

- (c) La Communauté européenne (CE) a instauré un certificat d'immatriculation harmonisé pour les véhicules à moteur⁴. Son principal objectif est de faciliter la libre circulation des véhicules immatriculés dans un État membre sur les routes des autres États membres et la remise en circulation des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre.

Un grand nombre de citoyens et d'entreprises restent cependant réticents à l'idée d'acheter un véhicule à moteur dans un autre État membre, vu qu'ils craignent de devoir faire face à des formalités administratives inutiles et des coûts supplémentaires dans leur pays d'origine. En outre, le transfert de véhicules à moteur dans un autre État membre demeure une source de plaintes, du fait notamment de procédures de réception par type et d'immatriculation contraignantes. Actuellement, pas moins de 20 % des affaires d'infraction en cours dans le domaine des articles 28 à 30 du traité CE et 7 % des cas SOLVIT ont trait à l'immatriculation des véhicules à moteur⁵.

La présente communication vise à fournir, à la lumière de récentes évolutions intervenues dans la législation européenne et dans la jurisprudence de la Cour de justice, une vue d'ensemble exhaustive et actualisée des principes du droit communautaire applicables à l'immatriculation des véhicules à moteur dans un État membre autre que l'État d'achat et au transfert d'immatriculation entre États membres. Elle n'expose cependant pas les principes du droit communautaire qui s'appliquent aux taxes d'immatriculation et de circulation des voitures⁶, lesquelles sont actuellement régies par les articles 25 ou 90 du traité CE⁷.

La présente communication remplace dans son intégralité la communication 96/C 143/04 de la Commission⁸. Il convient toutefois de noter que seule la Cour de justice européenne est compétente pour se prononcer définitivement sur l'interprétation du droit communautaire.

La présente communication revêt un intérêt particulier pour les autorités des États membres chargées de la réception et de l'immatriculation des véhicules à moteur et

⁴ Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999), modifiée par la directive 2003/127/CE de la Commission du 23 décembre 2003 (JO L 10 du 16.1.2004).

⁵ http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_fr.htm.

⁶ Les principes du droit communautaire actuellement applicables aux taxes d'immatriculation et de circulation des voitures sont présentés dans un document d'information de la Commission sur les droits et obligations du citoyen européen en matière de fiscalité des transferts intracommunautaires de voitures et de leur utilisation transfrontalière, publié sur le site http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_fr.htm.

⁷ La Commission a adopté une proposition concernant les taxes sur les voitures particulières [COM(2005) 261 du 5.7.2006]. Cette proposition prévoit la suppression progressive des taxes d'immatriculation sur une période transitoire de cinq à dix ans et un système de remboursement des taxes automobiles résiduelles lorsqu'une voiture immatriculée dans un État membre est transférée définitivement pour immatriculation dans un autre État membre.

⁸ Communication interprétative de la Commission concernant les procédures de réception et d'immatriculation de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre. JO C 143 du 15.5.1996, p. 4.

les aidera à appliquer correctement le droit communautaire. La Commission élaborera un guide informel à l'intention des consommateurs, dans lequel le transfert et l'immatriculation de véhicules au sein de l'UE seront expliqués.

En tout état de cause, la Commission continuera de suivre attentivement la mise en œuvre correcte des principes du droit communautaire applicables à l'immatriculation et au transfert des véhicules à moteur.

2. TERMINOLOGIE

La présente communication a pour objets la première immatriculation des véhicules à moteur, ainsi que l'immatriculation des véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre, indépendamment de leur caractère neuf ou usagé.

Aux fins de la présente communication, on entend par

- "véhicule à moteur"
 - tout véhicule automobile, complet ou incomplet, destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers, de toute machine mobile et des véhicules utilitaires lourds⁹, ou
 - tout véhicule à moteur à deux ou trois roues, jumelées ou non, destiné à circuler sur la route¹⁰.
- Un véhicule à moteur est "précédemment immatriculé dans un autre État membre" s'il a obtenu l'autorisation administrative de mise en circulation routière, comportant son identification et l'attribution d'un numéro d'immatriculation. La présente communication concerne donc également les véhicules à moteur ayant fait l'objet d'une immatriculation temporaire ou de courte durée, ou encore d'une immatriculation professionnelle.
- La longueur de la période pendant laquelle un véhicule a été immatriculé dans un État membre avant son transfert dans un autre État membre est sans importance.

3. IMMATRICULATION D'UN VÉHICULE À MOTEUR DANS L'ÉTAT MEMBRE DE RÉSIDENCE

3.1. Quel est l'État membre de résidence pour les besoins de l'immatriculation?

Selon la Cour de justice, l'immatriculation est le corollaire naturel de l'exercice de la compétence fiscale en matière de véhicules automobiles. Elle facilite les contrôles

⁹ Voir l'article premier de la directive 70/156/CEE du Conseil.

¹⁰ C'est-à-dire tout motorcycle relevant du champ d'application de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues (article premier).

tant pour l'État membre d'immatriculation que pour les autres États membres, dans la mesure où l'immatriculation dans un État membre constitue la preuve du paiement dans cet État des taxes sur les véhicules automoteurs¹¹.

Tout particulier doit immatriculer son véhicule dans l'État membre où il réside normalement. L'article 7 de la directive 83/182/CEE¹² et l'article 6 de la directive 83/183/CEE¹³ fixent des règles précises pour déterminer la résidence normale dans les situations où les personnes concernées résident et circulent, respectivement temporairement ou en permanence, dans un État membre autre que le leur. La jurisprudence de la Cour de justice considère cependant que le critère quantitatif auquel se réfèrent ces articles (séjour obligatoire de plus de 185 jours par an dans un lieu déterminé) ne peut pas être considéré comme déterminant si d'autres facteurs font apparaître une situation différente.

D'après la Cour de justice, lorsqu'une personne dispose d'attaches à la fois personnelles et professionnelles dans deux États membres, le lieu de sa résidence normale, déterminé dans le cadre d'une appréciation globale en fonction de tous les éléments de fait pertinents, est celui où est localisé le centre permanent des intérêts de cette personne et, dans l'hypothèse où cette appréciation globale ne permet pas une telle localisation, la primauté doit être accordée aux attaches personnelles¹⁴.

3.2. Différentes étapes de l'obtention de l'immatriculation d'un véhicule à moteur

La législation nationale actuelle des États membres prévoit (au maximum) trois étapes différentes pour immatriculer un véhicule à moteur dans l'État membre d'accueil:

- **l'homologation des caractéristiques techniques du véhicule à moteur**, qui, dans bon nombre de cas, consistera dans la réception CE par type. Certains types de véhicules à moteur continuent toutefois de faire l'objet de procédures de réception nationales;
- **le contrôle technique (contrôle de l'aptitude à la circulation routière) des véhicules usagés**, dont l'objectif est de vérifier, à des fins de protection de la santé et de la vie des personnes, que le véhicule à moteur en question est effectivement en bon état d'entretien au moment de l'immatriculation;
- **l'immatriculation du véhicule à moteur**, c'est-à-dire l'autorisation administrative de mise en circulation routière, comportant l'identification du véhicule à moteur et l'attribution à celui-ci d'un numéro d'immatriculation.

¹¹ Arrêt de la Cour de justice du 21 mars 2002, Cura Anlagen GmbH contre Auto Service Leasing GmbH (ASL), affaire C-451/99 (<http://curia.europa.eu/fr/content/juris/index.htm>).

¹² Directive 83/182/CEE du Conseil du 28 mars 1983 relative aux franchises fiscales applicables à l'intérieur de la Communauté en matière d'importation temporaire de certains moyens de transport, telle que modifiée.

¹³ Directive 83/183/CEE du Conseil du 28 mars 1983 relative aux franchises fiscales applicables aux importations définitives de biens personnels des particuliers en provenance d'un État membre, telle que modifiée.

¹⁴ Arrêt de la Cour de justice du 12 juillet 2001, Paraskevas Louloudakis contre Elliniko Dimosio, affaire C-262/99.

3.3. Homologation des caractéristiques techniques du véhicule à moteur

3.3.1. Réception CE par type

Toutes les voitures particulières produites en série réceptionnées depuis 1996, les motocycles réceptionnés depuis mai 2003 et les tracteurs réceptionnés depuis 2005 sont, en principe, soumis à la réception CE par type. Il s'agit là d'une procédure par laquelle un État membre certifie qu'un type de véhicule satisfait à l'ensemble des exigences européennes applicables en matière de sécurité et de protection de l'environnement. La réception CE par type est valable dans tous les États membres.

Lorsque le constructeur du véhicule à moteur introduit, conformément à la directive 70/156/CEE, sa **demande de réception CE par type** auprès de l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre, laquelle accorde la réception CE par type au véhicule, si celui-ci répond à toutes les exigences des directives correspondantes¹⁵, l'autorité compétente en matière de réception de cet État membre envoie à ses homologues des autres États membres un exemplaire de la fiche de réception par type pour chaque type de véhicule qu'elle a réceptionné ou refusé de réceptionner, ou auquel elle a retiré la certification.

En sa qualité de détenteur de la réception CE par type, le constructeur délivre un **certificat de conformité CE**, qui indique que le véhicule a été construit conformément au type de véhicule réceptionné. Ce certificat doit accompagner chaque véhicule neuf ayant fait l'objet d'une réception CE par type. De plus, les règles communautaires applicables en matière de concurrence font obligation aux constructeurs de délivrer les certificats de conformité CE dans des délais appropriés et de manière non discriminatoire, quelle que soit la destination et/ou l'origine du véhicule (c'est-à-dire indépendamment du fait que le véhicule soit vendu à un consommateur d'un autre État membre ou acquis par le revendeur auprès d'un distributeur d'un autre État membre).

Les États membres ne peuvent immatriculer des véhicules neufs ayant obtenu une réception CE par type et en permettre la vente ou mise en service pour des motifs liés à leurs construction et fonctionnement que si ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité CE valide.

La législation européenne n'exige pas que le certificat de conformité CE reste avec le véhicule après l'immatriculation. Dans la plupart des États membres, ledit certificat est conservé par les autorités, une fois que le véhicule a été immatriculé.

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

¹⁵ Les directives applicables sont énumérées à l'annexe IV, partie I, de la directive 70/156/CEE.

d'un certificat national qui en atteste la conformité à des exigences nationales, en matière de gaz d'échappement par exemple. n'est dès lors pas permise¹⁶.

3.3.2. Réception nationale

En droit communautaire actuel, les catégories de véhicules à moteur suivantes ne sont pas soumises à la réception CE par type:

- véhicules utilitaires (autobus, autocars, camionnettes et camions) et remorques;
- véhicules construits en petites séries;
- véhicules réceptionnés sur une base individuelle.

Un véhicule à moteur neuf, non réceptionné CE par type, peut être soumis à une réception nationale dans l'État membre d'accueil avant de pouvoir être immatriculé. La réception nationale se traduira par la délivrance d'un certificat national de conformité, qui servira, entre autres, pour l'immatriculation du véhicule à moteur.

La réception nationale peut prendre la forme d'une réception par type ou d'une réception individuelle:

- La **réception nationale par type** et la réception nationale par type de petites séries sont destinées à assurer la conformité du type de véhicule aux exigences techniques nationales applicables. Elles donnent lieu à la délivrance d'un certificat national de conformité de type établi par le constructeur, dans lequel ce dernier confirme que le véhicule en cause a été construit conformément au type de véhicule réceptionné.
- La **réception nationale individuelle** concerne la certification de la conformité d'un véhicule donné (qu'il soit unique ou non) aux exigences nationales correspondantes. Cette procédure s'applique, en particulier, aux véhicules qui sont importés individuellement à partir de pays tiers et qui ne satisfont pas aux exigences de la réception européenne par type, ainsi qu'aux véhicules uniques.

Les procédures de réception nationale par type et individuelle pour les véhicules à moteur devant être utilisés ou immatriculés pour la première fois au sein de l'UE sont normalement hors du champ d'application du droit communautaire.

En revanche, les procédures de réception nationale pour les véhicules à moteur qui ont déjà obtenu une réception nationale dans un autre État membre et pour ceux qui ont déjà été immatriculés dans un autre État membre doivent se conformer aux articles 28 et 30 du traité CE. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, l'existence de telles procédures nationales n'est, en soi, pas nécessairement contraire à ces articles.

¹⁶ Arrêt de la Cour de justice du 29 mai 1997, Procédure administrative engagée par VAG Sverige AB, affaire C-329/95.

Cependant, ces réceptions doivent au moins remplir les conditions de procédure suivantes pour être conformes aux articles 28 et 30 du traité CE¹⁷:

- (a) Les procédures nationales de réception doivent, en tout état de cause, être fondées sur des **critères objectifs, non discriminatoires et connus à l'avance**, de manière à encadrer l'exercice du pouvoir d'appréciation des autorités nationales, afin que celui-ci ne soit pas exercé de manière arbitraire.
- (b) De telles procédures **ne doivent pas faire double emploi avec des contrôles** qui ont déjà été effectués dans le cadre d'autres procédures, soit dans ce même État, soit dans un autre État membre. Il s'ensuit que les autorités nationales ne sont pas en droit d'exiger des essais techniques, lorsque ceux-ci ont déjà été réalisés dans un autre État membre et que leurs résultats sont à la disposition des autorités ou peuvent, sur leur demande, être mis à leur disposition. Cela requiert une attitude active de la part de l'organisme national saisi d'une demande de réception d'un véhicule à moteur ou de reconnaissance, dans ce cadre, de l'équivalence d'un certificat émis par un organisme de réception d'un autre État membre. Une telle attitude active s'impose d'ailleurs, le cas échéant, également à ce dernier organisme et il incombe, à cet égard, aux États membres de s'assurer que les organismes de réception compétents coopèrent mutuellement dans le but de faciliter les procédures à suivre pour obtenir l'accès au marché national de l'État membre d'importation¹⁸.
- (c) La procédure doit être aisément accessible, pouvoir être menée à terme dans des délais raisonnables et, si elle débouche sur un refus, la décision de refus doit pouvoir faire l'objet d'un recours juridictionnel. La procédure doit être expressément prévue dans un acte de portée générale engageant les autorités nationales. En outre, une procédure de réception nationale ne respecte pas les principes fondamentaux de la libre circulation des marchandises, si sa durée et les frais disproportionnés qu'elle engendre dissuadent le propriétaire du véhicule à moteur de demander la réception de ce dernier.

Les exigences techniques de l'État membre d'accueil ne doivent pas, sans nécessité, imposer que le véhicule à moteur soit modifié. Le fait que le véhicule à moteur était déjà immatriculé dans un autre État membre signifie que ses autorités compétentes ont considéré que le véhicule satisfaisait aux exigences techniques applicables sur leur territoire. La réception d'un véhicule à moteur déjà réceptionné dans un autre État membre, que ce véhicule ait déjà été immatriculé ou non, ne peut dès lors être refusée par les autorités nationales compétentes que si ledit véhicule présente un risque réel pour la santé publique. D'après la jurisprudence de la Cour de justice, les États membres, en exerçant leur pouvoir d'appréciation relatif à la protection de la santé publique, doivent respecter le principe de proportionnalité. Les moyens qu'ils choisissent doivent donc être limités à ce qui est effectivement nécessaire pour assurer la sauvegarde de la santé publique ou pour satisfaire à des exigences impératives tenant, par exemple, à la sécurité routière; ils doivent être

¹⁷ Arrêt de la Cour de justice du 22 janvier 2002, Canal Satellite Digital SL contre Administración General del Estado, en présence de Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), affaire C-390/99.

¹⁸ Arrêt de la Cour de justice du 10 novembre 2005, Commission des Communautés européennes contre République portugaise, affaire C-432/03.

proportionnés à l'objectif ainsi poursuivi, lequel n'aurait pas pu être atteint par des mesures restreignant d'une manière moindre les échanges intracommunautaires¹⁹. L'article 30 du traité CE comportant une exception, d'interprétation stricte²⁰, à la règle de la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la Communauté, **il incombe aux autorités nationales qui l'invoquent de démontrer, dans chaque cas d'espèce, que leur réglementation est nécessaire pour protéger effectivement les intérêts visés audit article** et, notamment, que la réception du véhicule à moteur en question présente un risque réel pour la santé humaine ou la sécurité routière.

On ne saurait raisonnablement défendre que la seule circonstance qu'un véhicule a été réceptionné selon les règles d'un autre État membre et présente éventuellement (mais pas nécessairement) certaines caractéristiques techniques différentes de celles prescrites par la législation de l'État membre de destination, ou de celles de la réception par type équivalente dans cet État, constitue un risque sérieux pour la santé et la vie des personnes ou pour l'environnement.

En pratique, cela exige que les autorités compétentes de l'État membre d'accueil procèdent comme suit:

- (a) Les caractéristiques techniques d'un véhicule à moteur précédemment réceptionné et immatriculé dans un autre État membre devraient d'abord être évaluées à la lumière des règles techniques en vigueur dans l'État membre d'accueil, en se fondant toutefois non pas sur les règles actuellement en vigueur, mais sur celles qui (dans l'État membre d'accueil) l'étaient au moment de la réception dans l'État membre d'origine.
- (b) Les autorités compétentes doivent tenir compte des essais effectués et des certificats délivrés par leurs homologues des autres États membres et par le constructeur²¹. Des essais supplémentaires ne peuvent être imposés que s'ils sont nécessaires pour fournir aux autorités compétentes des informations non disponibles dans les certificats.
- (c) Sur cette base, les autorités compétentes détermineront les points sur lesquels le véhicule à moteur n'est pas conforme aux règles techniques applicables dans l'État membre d'accueil au moment de la première réception du véhicule dans l'UE.
- (d) Les autorités compétentes ne pourront alors appliquer que des règles techniques nationales qui sont proportionnées à la lumière de l'une des raisons impératives reconnues par la Cour de justice comme exigences impératives ou mentionnées à l'article 30 du traité CE. Il convient de souligner que l'application de règles techniques nationales disproportionnées au véhicule à moteur en question violerait le droit communautaire, qui, en tout état de cause, prime le droit national.

¹⁹ Arrêt de la Cour de justice du 5 février 2004, Commission des Communautés européennes contre République française, affaire C-24/00.

²⁰ Arrêt de la Cour de justice du 5 février 2004, Procédure pénale contre John Greenham et Léonard Abel, affaire C-95/01.

²¹ Arrêt de la Cour de justice du 16 octobre 2003, Commission des Communautés européennes contre République italienne, affaire C-455/01.

3.4. Contrôle technique (contrôle de l'aptitude à la circulation routière) des véhicules usagés

L'objectif du contrôle technique est de vérifier que **le véhicule à moteur en question est effectivement en bon état d'entretien au moment de l'immatriculation**. Le fait qu'un véhicule à moteur a été utilisé sur la voie publique depuis le dernier contrôle technique peut toutefois justifier de le soumettre à un contrôle technique à l'occasion de son immatriculation dans un autre État membre.

Selon la jurisprudence de la Cour de justice²², les États membres peuvent, par conséquent, exiger que **les véhicules à moteur précédemment immatriculés dans le même ou dans un autre État membre subissent un contrôle technique préalable à leur immatriculation**, à condition que cette inspection soit obligatoire pour tout transfert de propriété de tout véhicule à moteur similaire ou pour tout changement de titulaire du certificat d'immatriculation, indépendamment de ce que le véhicule à moteur ait été immatriculé dans le même ou dans un autre État membre. Le contrôle technique préalable à l'immatriculation **doit au moins remplir les mêmes conditions de procédure que l'homologation des caractéristiques techniques du véhicule à moteur**, à savoir:

- (a) Il doit être fondé sur des **critères objectifs, non discriminatoires et connus à l'avance**, de manière à encadrer l'exercice du pouvoir d'appréciation des autorités nationales, afin que celui-ci ne soit pas exercé de manière arbitraire.
- (b) Le contrôle technique **ne doit pas faire double emploi avec des contrôles** qui ont déjà été effectués dans le cadre d'autres procédures, soit dans le même État, soit dans un autre État membre. Lorsqu'un véhicule a été soumis au contrôle technique dans un État membre, le principe d'équivalence et de reconnaissance mutuelle, consacré par l'article 3, paragraphe 2, de la directive 96/96/CE, exige que tous les autres États membres reconnaissent le certificat délivré à cette occasion, sans que cela les empêche d'exiger des tests supplémentaires aux fins de l'immatriculation sur leur territoire, pour autant que ces tests ne soient pas déjà couverts par ledit certificat²³.
- (c) La Commission est d'avis que la procédure de contrôle technique doit être aisément accessible et pouvoir être menée à terme dans des délais raisonnables. Le fait de limiter le contrôle technique des véhicules importés à des centres de contrôle spécifiques et désignés séparément peut constituer un obstacle aux échanges entre les États membres.

3.5. Immatriculation du véhicule à moteur

En immatriculant le véhicule à moteur, l'État membre autorise sa mise en circulation routière, ce qui implique l'identification du véhicule à moteur et l'attribution à celui-ci d'un numéro d'immatriculation.

²² Arrêt de la Cour de justice du 12 juin 1986, Bernhard Schloh contre SPRL, Auto contrôle technique, affaire C-50/85, points 14-16; arrêt de la Cour de justice du 21 mars 2002, Cura Anlagen GmbH contre Auto Service Leasing GmbH (ASL), affaire C-451/99, points 62-64.

²³ Arrêt de la Cour de justice du 21 mars 2002, Cura Anlagen GmbH contre Auto Service Leasing GmbH (ASL), affaire C-451/99.

3.5.1. Première immatriculation des véhicules à moteur

Pour les véhicules neufs réceptionnés CE par type qui sont achetés dans un autre État membre, l'État membre d'immatriculation doit demander, outre les données personnelles spécifiques de la personne ou de l'organisation sollicitant l'immatriculation reprises sous le code communautaire harmonisé C²⁴, le **certificat de conformité CE**²⁵.

Pour les véhicules non réceptionnés CE par type, l'État membre peut demander la présentation des fiches de réception nationale par type ou de réception nationale individuelle correspondantes (voir section 3.3.2).

La Commission estime que les États membres sont en droit de vérifier, au moment de l'immatriculation, si la TVA a été correctement payée.

Lorsqu'un *opérateur professionnel* établi dans un autre État membre vend un véhicule à moteur, il a l'obligation d'émettre une facture. Au regard de la TVA, il existe deux possibilités:

- (a) Le véhicule à moteur est "neuf", c'est-à-dire soit la livraison est effectuée dans les six mois après la première mise en service soit le véhicule a parcouru un maximum de 6 000 kilomètres: conformément à l'article 2 de la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (directive TVA), la TVA sera due dans l'État membre vers lequel le véhicule est transféré. Les livraisons de moyens de transport neufs sont exonérées dans l'État membre d'origine où l'opérateur est établi (article 138, paragraphe 2, point a), de la directive TVA). Aux termes de cette disposition, il faudra, pour bénéficier de ladite exonération, justifier que le moyen de transport neuf est expédié ou transporté chez l'acquéreur, par le vendeur, par l'acquéreur ou pour leur compte, vers une destination située en dehors de l'État membre d'origine, mais dans la Communauté.
- (b) Le véhicule à moteur n'est pas "neuf": lorsqu'un particulier se rend dans un autre État membre pour acheter le véhicule à moteur et le ramène lui-même (ou le fait ramener), il l'achète au taux de TVA en vigueur au lieu de vente et il en résulte une taxation "à l'origine". La TVA sera due dans l'État membre où l'opérateur professionnel est établi. Lorsque le revendeur de voitures a acquis le véhicule auprès d'un acheteur initial qui, en particulier, n'a pas déduit la TVA comprise dans le prix d'achat du véhicule à moteur, le régime spécial des biens d'occasion ("régime de la marge bénéficiaire") sera applicable (articles 312 et suiv. de la directive TVA).

Lorsqu'un *particulier* vend son véhicule à moteur, ce dernier peut, au regard de la TVA, être considéré comme:

- (a) "neuf" (pour la définition du véhicule neuf, voir le point a) ci-dessus): dans ce cas, la TVA sera due dans l'État membre vers lequel le véhicule est transféré (article 2 de la directive TVA). Afin d'éviter une double imposition, le

²⁴ Comme décrit aux annexes I et II de la directive 1999/37/CE.

²⁵ Article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE.

particulier qui a vendu la "voiture neuve" a le droit de déduire ou de se faire rembourser la TVA comprise dans le prix d'achat à l'intérieur de l'État membre d'origine, dans la limite ou à concurrence du montant de la taxe dont il serait redevable si la livraison était imposable dans l'État membre d'origine (article 172 de la directive TVA).

- (b) non "neuf": la transaction est en dehors du champ d'application de la TVA. Aucune TVA ne sera due.

La Commission considère que les autorités nationales peuvent également exiger, au moment de l'immatriculation, une **preuve de la couverture d'assurance**.

3.5.2. *Véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre*

Pour les véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre, l'État membre d'immatriculation ne peut demander que la production des documents suivants:

- (a) **l'original ou une copie du certificat d'immatriculation non harmonisé délivré dans un autre État membre:** beaucoup de véhicules immatriculés avant 2004 sont encore munis d'un certificat d'immatriculation non harmonisé. En droit communautaire, il n'existe aucune obligation de transmettre l'original ou une copie de ce type de certificat délivré dans un autre État membre aux autorités d'immatriculation nationales de l'État membre de destination. La Commission est néanmoins d'avis que le droit national peut obliger l'acquéreur à produire, avant l'immatriculation du véhicule à moteur, une copie du certificat d'immatriculation délivré dans l'État membre d'origine, afin d'éviter la duplication des contrôles administratifs ou de réduire la criminalité automobile.
- (b) **le certificat d'immatriculation harmonisé:** le certificat d'immatriculation harmonisé délivré par un État membre doit être reconnu par les autres États membres en vue de la nouvelle immatriculation du véhicule dans un autre État membre²⁶. L'acquéreur d'un véhicule à moteur muni du certificat d'immatriculation harmonisé se sera vu remettre la partie I de l'ancien certificat d'immatriculation dans tous les cas et la partie II, pour autant que celle-ci ait été délivrée. La partie I de l'ancien certificat d'immatriculation et la partie II (si elle a été délivrée) doivent être remises aux autorités d'immatriculation de l'État membre de destination, afin que celles-ci puissent retirer la (les) partie(s) remise(s) de l'ancien certificat d'immatriculation. Ces autorités doivent en informer, dans un délai de deux mois, les autorités de l'État membre qui ont délivré le certificat retiré. De surcroît, elles doivent renvoyer le certificat retiré auxdites autorités, si celles-ci en font la demande dans les six mois suivant le retrait. Lorsque le certificat d'immatriculation est composé des parties I et II²⁷

²⁶ Article 4 de la directive 1999/37/CE.

²⁷ D'après le considérant 7 de la directive 1999/37/CE, les États membres utilisent un certificat d'immatriculation qui comporte soit une partie unique, soit deux parties distinctes et, "à l'heure actuelle, il convient de laisser coexister ces deux systèmes". En conséquence, l'article 3, paragraphe 1, de la directive dispose que le certificat d'immatriculation se compose soit d'une seule partie conforme à l'annexe I, soit de deux parties conformes aux annexes I et II. La référence à la partie II ne s'applique

et que la partie II fait défaut, les autorités compétentes de l'État membre où la nouvelle immatriculation a été demandée peuvent décider, dans des cas exceptionnels, d'immatriculer à nouveau le véhicule, mais uniquement après avoir obtenu la confirmation, par voie écrite ou électronique, des autorités compétentes de l'État membre où le véhicule était précédemment immatriculé, que le demandeur a le droit d'immatriculer à nouveau le véhicule dans un autre État membre²⁸.

- (c) le certificat de conformité CE ou national:
- Les autorités nationales ne peuvent pas demander le certificat de conformité CE pour les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre si le précédent certificat d'immatriculation du véhicule est pleinement conforme au modèle figurant dans la directive 1999/37/CE. En vertu de l'article 4 de cette directive, le certificat d'immatriculation délivré par un État membre doit être reconnu par les autres États membres en vue de la nouvelle immatriculation du véhicule à moteur dans ces États.
 - Par contre, les autorités nationales peuvent demander le certificat de conformité CE pour les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre lorsque le certificat d'immatriculation non harmonisé de l'autre État membre ne leur permet pas d'identifier le véhicule à moteur avec suffisamment de précision.
 - Si le véhicule à moteur n'est pourvu d'aucun certificat de conformité CE, les autorités nationales peuvent demander un certificat de conformité national.
- (d) une preuve du paiement de la TVA, si le véhicule est neuf au regard de la TVA (voir section 3.5.1.);
- (e) un certificat d'assurance;
- (f) un **certificat de contrôle technique**, si un tel contrôle est obligatoire pour toutes les nouvelles immatriculations de véhicules à moteur précédemment immatriculés dans le même ou un autre État membre.

4. TRANSFERT D'UN VÉHICULE À MOTEUR DANS UN AUTRE ÉTAT MEMBRE

Un véhicule à moteur peut bien évidemment être placé sur une remorque ou un camion, puis transporté dans un autre État membre, mais, dans un grand nombre de cas, il sera conduit dans l'État membre de destination.

La plupart des États membres indiquent expressément qu'un véhicule à moteur ne peut pas, en règle générale, être conduit sur la voie publique sans porter un numéro

qu'aux États membres qui ont adopté le système du certificat d'immatriculation à deux parties distinctes (parties I et II).

²⁸ Article 5, paragraphe 2, de la directive 1999/37/CE.

d'immatriculation. La situation la plus courante est celle où le véhicule à moteur est conduit avec les plaques d'immatriculation de l'État membre d'origine ou de l'État membre de destination.

En outre, la responsabilité civile doit rester couverte par une assurance²⁹ et il est conseillé aux automobilistes d'avoir sur eux la "carte verte", c'est-à-dire le certificat international d'assurance³⁰, lorsqu'ils utilisent leur véhicule. À la suite de la signature d'un accord multilatéral³¹ par l'ensemble des États membres (ainsi que par Andorre, la Croatie, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse), la plaque d'immatriculation du véhicule équivaut toutefois à un certificat d'assurance, ce qui permet aux véhicules munis d'une plaque d'immatriculation de l'un des pays précités de circuler librement à l'intérieur de cette zone géographique, sans aucun contrôle aux frontières du certificat de l'assurance responsabilité civile automobile obligatoire.

Il existe deux moyens de conduire légalement un véhicule à moteur dans l'État membre de destination: le véhicule porte soit une plaque d'immatriculation professionnelle, soit une plaque d'immatriculation temporaire.

4.1. Conduite du véhicule à moteur avec des plaques d'immatriculation professionnelles

La majorité des États membres disposent de systèmes d'immatriculation professionnelle, afin de permettre aux détaillants automobiles de conduire des véhicules à moteur sur la voie publique pendant une très courte période, sans être obligés de les faire immatriculer officiellement. De tels systèmes sont réservés aux constructeurs, assembleurs, distributeurs et revendeurs, pour les véhicules à moteur dont ils sont le propriétaire.

La plupart des États membres ne délivrent pas de certificats d'immatriculation professionnels proprement dits, impliquant l'identification du véhicule. Ils fournissent généralement un autre type de document, établissant le lien entre les plaques d'immatriculation et leur détenteur, et/ou obligent ce dernier à tenir un carnet de bord dans lequel les circulations effectuées avec les plaques d'immatriculation sont enregistrées.

²⁹ Directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, telle que modifiée.

³⁰ Tout automobiliste peut obtenir une carte verte auprès de l'assureur qui lui a délivré l'assurance responsabilité civile automobile obligatoire. Le système de la carte verte a été instauré en 1953 sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et sa gestion est assurée par le Conseil des bureaux. La carte verte certifie que l'automobiliste possède, en matière d'assurance responsabilité civile obligatoire, au moins la couverture minimale requise par la législation des pays visités (pour de plus amples informations, voir: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

³¹ Accord entre les bureaux nationaux d'assurance des États membres de l'Espace économique européen et d'autres États associés, signé le 30 mai 2002 et figurant à l'annexe de la décision 2003/564/CE de la Commission du 28 juillet 2003 sur l'application de la directive 72/166/CEE [directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité], JO L 192 du 31.7.2003, p. 23-39.

L'article 35, paragraphe 1, alinéa a), de la convention de Vienne sur la circulation routière³² dispose que les parties contractantes ne peuvent pas interdire la circulation des véhicules à moteur immatriculés par une autre partie contractante, pour autant que leur conducteur soit porteur d'un certificat d'immatriculation. Les parties contractantes doivent également reconnaître les certificats d'immatriculation délivrés par les autres parties contractantes conformément à la convention. En revanche, la convention de Vienne ne contient aucune disposition qui oblige ou autorise les parties contractantes à interdire la libre circulation des véhicules non conformes à la convention.

Compte tenu de la liberté du transit des marchandises à l'intérieur de la Communauté³³, la circulation intracommunautaire des véhicules à moteur portant un numéro d'immatriculation professionnel délivré dans un autre État membre est régie par le traité CE³⁴, et notamment par son article 28. Toute entrave éventuelle doit être justifiée conformément à l'article 30 du traité CE ou au regard de l'une des exigences impératives acceptées par la Cour de justice.

Le principe selon lequel chaque État membre doit prendre toutes les mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance s'applique normalement aussi aux véhicules munis de plaques d'immatriculation professionnelles. Les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre de ces mesures. Les États membres peuvent cependant exclure de cette obligation d'assurance (c'est-à-dire déroger à la disposition susmentionnée) les véhicules portant des plaques d'immatriculation professionnelles, si de telles plaques figurent sur une liste établie par l'État membre concerné et notifiée aux autres États membres, de même qu'à la Commission. Dans ce cas, les autres États membres conservent le droit d'exiger que le détenteur d'un tel véhicule soit en possession d'une carte verte en état de validité ou qu'il conclue un contrat d'assurance-frontière, dans les conditions fixées par chaque État membre³⁵. Une nouvelle modification apportée à la directive 72/166/CEE par la cinquième directive sur l'assurance automobile 2005/14/CE³⁶ prévoit néanmoins que les véhicules dispensés de l'obligation d'assurance en raison du port d'une plaque spéciale devraient être traités de la même manière que les véhicules non assurés. Les victimes d'accidents causés par de tels véhicules pourront demander à être indemnisées par l'organisme d'indemnisation du pays dans lequel l'accident est survenu. Cet organisme devrait, à son tour, pouvoir faire valoir son droit auprès du fonds de garantie établi dans le pays où le véhicule est habituellement stationné.

³² Commission économique pour l'Europe des Nations unies, 8 novembre 1968, telle que modifiée.

³³ Point 18 de l'arrêt de la Cour de justice du 23 octobre 2003, Administration des douanes et droits indirects contre Rioglass SA et Transremar SL, affaire C-115/02.

³⁴ Voir l'arrêt de la Cour de justice du 2 octobre 2003, Procédure pénale contre Marco Grilli, affaire C-12/02.

³⁵ Article 4, point b), de la directive 72/166/CEE du Conseil.

³⁶ Article premier, paragraphe 3, point b), de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, JO L 149 du 11.6.2005, p. 14. À mettre en œuvre par les États membres le 11 juin 2007, au plus tard.

4.2. Port de plaques d'immatriculation temporaires

De nombreux États membres ont mis en place un système d'immatriculation temporaire pour que le véhicule à moteur puisse être conduit pendant une courte période avant d'obtenir une immatriculation définitive ou de quitter le territoire national. L'immatriculation temporaire a le plus souvent lieu dans l'État membre d'origine du véhicule. La Commission estime toutefois que le principe général de liberté du transit des marchandises et la directive relative aux documents d'immatriculation des véhicules emportent que l'État membre d'origine devrait également accepter l'utilisation – sur son territoire – des plaques et certificats d'immatriculation temporaires délivrés par l'État membre de destination.

Pour l'immatriculation temporaire, les États membres peuvent délivrer:

- soit **un certificat d'immatriculation temporaire qui ne diffère pas, ou que très légèrement, du modèle présenté dans la directive 1999/37/CE**: dans ce cas, les autres États membres sont obligés de reconnaître le certificat d'immatriculation temporaire délivré par un État membre en vue de l'identification du véhicule en circulation internationale, pour autant que, conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la directive³⁷, le conducteur soit porteur de la partie I du certificat d'immatriculation;
- soit **un certificat d'immatriculation temporaire qui diffère considérablement du modèle présenté dans la directive 1999/37/CE**: les autres États membres doivent alors, en principe, reconnaître le certificat conformément aux articles 28 et 30 du traité CE.

La libre circulation du véhicule à moteur muni d'une plaque et d'un certificat d'immatriculation temporaires ne peut être entravée que pour des raisons liées à la sécurité routière (telles que les capacités de conduite du conducteur, le respect par ce dernier du code de la route local ou l'aptitude à la circulation routière du véhicule à moteur), en cas de suspicion raisonnable de vol de véhicule, ou lorsque les autorités de contrôle ont des doutes fondés quant à la validité du certificat.

Par ailleurs, il est recommandé aux automobilistes d'être porteur de la "carte verte", qui confirme l'existence d'une couverture d'assurance correspondant au moins au niveau minimal obligatoire requis par la législation du pays visité. Pendant le trajet et jusqu'à son immatriculation définitive dans l'État membre de destination, le véhicule doit être couvert par une police d'assurance émise par un assureur autorisé à exercer dans l'État d'origine du véhicule. Une nouvelle disposition³⁸, à transposer par les États membres le 11 juin 2007 au plus tard, spécifie cependant que lorsqu'un véhicule est expédié d'un État membre dans un autre, l'État membre de destination est réputé être celui où le risque est situé, dès acceptation de la livraison par l'acheteur, pour une période de trente jours, même si le véhicule n'a pas été

³⁷ La directive 1999/37/CE s'applique également aux certificats d'immatriculation temporaires, qui devraient être reconnus par les États membres sur la base de l'article premier, de l'article 2, point b), et de l'article 4 de la directive.

³⁸ Nouvel article 4 *bis* inséré dans la directive 90/232/CEE du Conseil relative à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs par la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005.

officiellement immatriculé dans l'État membre de destination. L'acheteur du véhicule pourra ainsi obtenir une couverture d'assurance dans son État membre de résidence, même si le véhicule porte encore une plaque d'immatriculation étrangère (plaque temporaire du pays d'origine). Sur le plan pratique, cela signifie que l'assurance devrait être souscrite dans le pays de destination. Une telle assurance peut être proposée par des entreprises d'assurances établies soit dans l'État membre de destination, soit dans d'autres États membres à partir desquels elles fournissent des services dans l'État membre de destination sur la base de la libre prestation de services ou de la liberté d'établissement.

5. VOIES DE RECOURS

Toute décision des autorités nationales portant refus de la réception par type ou de l'immatriculation du véhicule à moteur doit être notifiée à l'intéressé, avec indication des voies de recours que lui ouvre la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels il peut les utiliser³⁹.

En dehors des voies de recours formelles dont dispose, au niveau national, la personne demandant l'immatriculation, les citoyens et les entreprises peuvent rechercher une solution à leurs problèmes de réception ou d'immatriculation de véhicules via le réseau SOLVIT⁴⁰. Le recours au système SOLVIT est gratuit.

Il est également possible de s'adresser directement à la Commission européenne et de déposer une plainte contre un État membre. La Commission, si elle considère qu'un État membre n'a pas rempli ses obligations au titre du traité CE, peut engager une procédure d'infraction à son encontre en vertu de l'article 226 de ce même traité.

³⁹ Article 12 de la directive 70/156/CEE.

⁴⁰ <http://europa.eu.int/solvit/>.