

## Obstacles récurrents à la libre circulation des véhicules en Europe

### Bilan actuel

Dans la cadre de ses missions d'information et de conseil aux consommateurs européens, Euro-Info-Consommateurs / Centre Européen des Consommateurs France, constate depuis de nombreuses années que les résidents français sont confrontés à des problèmes récurrents dans le secteur de la vente intracommunautaire de véhicules et des procédures d'immatriculation qui en découlent. Ce document en dresse une liste non exhaustive.

A l'heure où la Commission européenne s'est fixé de nouveaux objectifs pour simplifier les formalités et conditions d'immatriculation de voitures précédemment immatriculées dans un autre Etat membre, en lançant une nouvelle consultation publique sur le sujet, il nous semble primordial de trouver des solutions novatrices, notamment dans les zones frontalières, dans lesquelles les achats de véhicules transfrontaliers sont particulièrement fréquents.

Euro-Info-Consommateurs salue l'initiative de la Commission européenne et espère que tous les principes posés dans la communication interprétative du 24.03.2007 (2007/C 68/04), seront rapidement codifiés dans un texte liant les Etats membres. Nous constatons en effet un trop grand décalage entre la théorie et la pratique vécue par les citoyens dans le secteur de l'achat et l'immatriculation de véhicules en Europe.

#### 1. Immatriculation en France de véhicules d'occasion ayant bénéficié d'une réception individuelle dans les autres Etats membres

Notre structure a alerté les services de la Commission européenne fin 2007 sur les difficultés à immatriculer en France certains types de véhicules d'occasion, ne disposant pas d'un COC (véhicules anciens ou construits hors Union européenne essentiellement). La lourdeur excessive de la réception individuelle française dissuade les consommateurs d'acheter leur véhicule dans un autre Etat membre de l'UE.

Nos arguments n'ont malheureusement pas été entendus par la DG Entreprises et Industrie, qui estime que le projet de décret présenté par les autorités françaises en février 2010 apporte des réponses suffisantes en l'état (voir dossier 1 en annexe).

Il semblerait qu'à ce jour, ce projet de décret n'ait toujours pas été adopté. Nous sommes en attente d'informations sur la pratique actuelle des Préfectures françaises au regard de ce décret/projet de décret.

#### 2. Non reconnaissance des rapports de contrôle technique étrangers lors de la procédure d'immatriculation en France et en Allemagne

Un autre frein à la libre circulation des véhicules en Europe est l'interprétation restrictive des services d'immatriculation français et allemands de la directive 2009/40/CE relative au contrôle technique des véhicules à moteur. Les Préfectures françaises refusent les contrôles techniques effectués dans un autre Etat membre de l'Union européenne alors que l'administration allemande exige une traduction assermentée aux frais du consommateur (voir dossier 2 en annexe)

Dans les deux cas cette pratique – selon nous contraire aux termes de la directive précitée - entraîne des coûts injustifiés pour le consommateur.

### 3. Non reconnaissance en France du bridage de deux-roues effectué l'étranger

L'article R311-1 du code de la route limite à 100 ch (74 kW) la puissance d'une motocyclette lors d'une vente ou d'une immatriculation en France. Seule la France a utilisé cette possibilité de limiter la puissance des deux-roues prévue par la directive 95/1/CE relative à la vitesse maximale par construction ainsi qu'au couple maximal et à la puissance nette du moteur des véhicules à 2 et 3 roues.

Des consommateurs français se plaignent de ne pouvoir immatriculer des motos directement en Préfecture, bien que les véhicules ait été bridés sous le seuil de 74 kW, et bien que le bridage en question soit effectué en Allemagne avec les pièces d'origine, accrédité par le constructeur et/ou le TÜV.

Les Préfectures exigent tout de même la présentation d'une attestation d'identification délivrée par le représentant du constructeur en France. A défaut les consommateurs doivent passer par les services de la DREAL pour y effectuer une réception à titre isolée.

A noter que certains constructeurs ou représentant de constructeurs en France compliquent (volontairement à notre sens) la tâche aux consommateurs en refusant d'établir des attestations d'identification pour des deux-roues ainsi bridés à l'étranger. Même sur présentation d'accréditations du TÜV ou du constructeur en Allemagne sur le bridage, ils n'établissent que des attestations d'identification partielles pour les véhicules concernés, ce qui ne permet pas une immatriculation directe en Préfecture. Les consommateurs sont donc obligés d'effectuer une réception à titre isolée à la DREAL.

Ces pratiques des services immatriculation et des constructeurs entraînent un surcoût financier pour les consommateurs (plus de 200 € au total) et un allongement notable de la procédure d'immatriculation.

### 4. Non reconnaissance de certains certificats de conformité communautaires par les Préfectures françaises

- Problème du numéro CNIT

Le certificat de conformité communautaire (COC) est un document standardisé au niveau européen, établi par le constructeur du véhicule. Il est censé être reconnu et accepté en l'état par les services d'immatriculation de l'ensemble des pays membres de l'Union européenne.

Depuis quelques mois pourtant, les plaintes se multiplient concernant des difficultés à immatriculer en France des deux-roues ou des quads en provenance d'Allemagne, alors même que ces véhicules sont munis d'un COC. Dans ces dossiers les Préfectures françaises justifient leurs refus par l'absence d'un numéro sur le document établi par le constructeur : le CNIT (code d'identification national du type), qui les empêcherait de retrouver le véhicule concerné dans leur banque de donnée et donc d'établir une carte grise.

Les consommateurs sont redirigés vers le représentant du constructeur en France, qui facture la communication du numéro manquant (jusqu'à 180 € dans certains dossiers). Cette pratique des

constructeurs – consistant à délivrer un document COC incomplet et à fournir l'information manquante contre rémunération - est absolument contraire au principe de libre circulation des marchandises en Europe. C'est à notre sens un moyen utilisé pour facturer une prestation supplémentaire aux clients, voire de décourager certains consommateurs d'acheter des véhicules à l'étranger.

En outre, à la lecture de la circulaire n°INTD0200166C du 03 septembre 2002 (voir annexe 3), émise par les Ministères de l'Intérieur et de l'Équipement et des Transports à l'attention des Préfets ([http://www.interieur.gouv.fr/sections/a\\_votre\\_service/publications/circulaires/2002/INTD0200166C.pdf/downloadFile/file/INTD0200166C.pdf?nocache=1160493047.56](http://www.interieur.gouv.fr/sections/a_votre_service/publications/circulaires/2002/INTD0200166C.pdf/downloadFile/file/INTD0200166C.pdf?nocache=1160493047.56)), la reconnaissance informatique du véhicule par les services de Préfecture semble être possible par d'autres moyens. Quatre possibilités sont énoncées dans cette circulaire pour pouvoir immatriculer un véhicule ayant fait l'objet d'une réception communautaire:

- Immatriculation par saisie du CNIT
- Immatriculation par saisie du numéro de réception CE, de son extension et du TVV
- Immatriculation par saisie des données du certificat d'immatriculation communautaire
- Immatriculation par saisie du numéro de série du véhicule

Le CNIT n'est donc a priori pas un élément essentiel à l'immatriculation.

- Le problème des COC « nouveaux formats »

Un autre problème vient du fait que les formats des COC ont été modifiés récemment par certains constructeurs, rendant apparemment leur reconnaissance impossible en Préfecture. Là encore le consommateur est invité à faire une demande d'attestation d'identification auprès du constructeur ou son représentant en France, avec le surcoût que cela entraîne (entre 100 et 200 €). Nous nous étonnons qu'un simple changement de présentation du document puisse entraîner de tels blocages. Une nouvelle fois aucune solution alternative ne semble être proposée aux consommateurs, qui se retrouvent privés de leur droit à immatriculer sans frais additionnels un véhicule acheté à l'étranger.

L'intérêt même du COC est de permettre au consommateur d'immatriculer son véhicule simplement dans toute l'Europe, sans se heurter à des barrières administratives dissuasives. La réclamation récente enregistrée par notre structure (voir annexe 4) est un exemple frappant des problèmes pratiques auxquels sont confrontés les habitants de la région frontalière, même en achetant un véhicule muni d'un COC.

5. Le consommateur n'a plus le choix entre l'attestation d'identification et la réception à titre isolée

Plusieurs procédures sont possibles pour obtenir l'immatriculation en France d'un véhicule acheté à l'étranger, ne dispose pas d'un COC : le passage par les services de la DREAL pour y effectuer une réception à titre isolée ou adresser une demande d'attestation d'identification au constructeur ou son représentant en France. A priori les consommateurs ayant acheté un véhicule dans un autre Etat membre de l'Union européenne avaient toujours le choix entre ces deux alternatives dans le passé.

Comme le confirme les sites internet de certaines DREAL ([http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=133](http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=133)), l'utilisation de l'une ou l'autre de ces procédures dépend désormais de plusieurs critères comme le genre du véhicule (voiture particulière, motocycle, remorques,...). Dans certaines situations les DREAL refusent de procéder à la réception du véhicule et les consommateurs sont donc obligés de passer par le constructeur ou son représentant en France.

Dans un dossier porté à notre connaissance, le consommateur a été victime d'une pression inacceptable de la part du représentant du constructeur en France. Celui-ci lui a adressé un « devis » d'un montant de 8.000 € pour l'homologation de son véhicule. Bien qu'ayant eu connaissance du montant exorbitant demandé par le constructeur pour la délivrance de l'attestation d'identification, la DREAL et la Préfecture de région ont refusé de proposer une solution alternative au consommateur, posant comme condition sine qua non à une éventuelle réception à titre isolée, la présentation de ce certificat d'homologation délivrée par le constructeur.

#### 6. Le consommateur résidant en Europe, souhaitant acquérir un véhicule d'occasion en France ne peut plus se procurer de carte grise export

Depuis la mise en place du SIV (nouveau Système d'Immatriculation des Véhicules) le 15 octobre 2009, la carte grise export n'existe plus pour les véhicules d'occasion, mais uniquement pour des véhicules neufs.

Les achats transfrontaliers de véhicules d'occasion sont fréquents dans notre région frontalière et la question est donc la suivante : Comment un acheteur résidant en Allemagne par exemple peut-il transporter simplement et en toute légalité le véhicule d'occasion qu'il aura acheté en France ?

En Allemagne les « Ausfuhrkennzeichen » - c-à-d les plaques exports allemandes, sont toujours disponibles pour des achats de véhicules d'occasion et permettent donc à l'acheteur résidant en France de ramener le véhicule simplement et en toute légalité jusqu'à son domicile. Ces plaques sont en effet reconnues dans tous les Etats membres de l'Union européenne.

#### 7. Normes Euro 5/Euro 6

Le règlement (CE) no 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) a encadré la réception et l'immatriculation de véhicules neufs en fonction de leurs émissions polluantes:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32007R0715:FR:NOT>

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/air\\_pollution/l28186\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28186_fr.htm)

Ainsi, la norme Euro 5 est applicable depuis le 1er janvier 2011 en ce qui concerne l'immatriculation et la vente des nouveaux types de véhicules. D'après le règlement européen précité, les États membres doivent refuser la réception, l'immatriculation, la vente et la mise en service des véhicules qui ne respectent pas ces limites d'émission.

La norme Euro 6 sera applicable à compter du 1er septembre 2014 en ce qui concerne la réception et du 1er septembre 2015 en ce qui concerne l'immatriculation et la vente des nouveaux types de véhicules.

Un consommateur ayant comme projet d'acheter un véhicule neuf ou d'occasion dans un autre Etat membre de l'Union européenne doit pouvoir s'informer en amont sur la conformité du modèle qui l'intéresse avec les normes en vigueur. Notre structure a enregistré de nombreuses demandes en ce sens.

En pratique, comment un consommateur peut-il s'assurer qu'un véhicule acheté à l'étranger sera « immatriculable » en Préfecture au regard de ce règlement ?

Euro-Info-Consommateurs / Service juridique

Mars 2011