



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

Accompagnant le document:

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la simplification
du transfert des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre à
l'intérieur du marché unique**

{ COM(2012) 164 final }
{ SWD(2012) 81 final }

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

Accompagnant le document:

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la simplification du transfert des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre à l'intérieur du marché unique

1. DEFINITION DU PROBLEME - OBJECTIFS

Les problèmes d'immatriculation de véhicules à moteur sont un exemple typique des goulets d'étranglement visés dans la stratégie «Europe 2020» pour une croissance intelligente, durable et inclusive¹. Ces problèmes ont été identifiés dans le premier rapport sur la citoyenneté de l'Union² comme l'un des principaux obstacles rencontrés par les citoyens pour exercer, dans leur vie quotidienne, les droits qui leur sont conférés par la législation de l'UE. Dans une liste établie par la Commission³, ils figurent en outre parmi les vingt principaux sujets de préoccupations liés au marché unique tel qu'il se présente actuellement.

L'analyse d'impact identifie deux problèmes majeurs concernant l'immatriculation de véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre:

- 1) Lorsqu'un véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre et utilisé dans un autre, la question se pose souvent de savoir dans quel État membre ce véhicule doit être immatriculé. Les citoyens qui vont s'installer dans un autre État membre, les travailleurs frontaliers, les sociétés de location de voitures et les personnes qui louent un véhicule dans un autre État membre sont souvent tenus de les immatriculer sur le territoire du pays où ils vivent ou dans lequel le véhicule est utilisé, même s'il est déjà immatriculé dans un autre État membre. Les marchands de véhicules d'occasion, qui sont généralement des PME, sont confrontés au même problème lors de l'achat de véhicules dans un autre État membre. Les sociétés de crédit-bail sont aussi confrontées à des problèmes d'immatriculation, du moins si elles sont titulaires du certificat d'immatriculation et que le véhicule est utilisé par une personne établie dans un autre État membre. Enfin, les sociétés de location de voitures qui souhaitent déplacer une partie de leur flotte dans un autre État membre pendant une courte période pour répondre à des besoins saisonniers, sont généralement tenues d'immatriculer les véhicules concernés dans cet État membre.
- 2) Lorsqu'un véhicule doit être réimmatriculé dans un autre État membre, les formalités administratives pour obtenir l'immatriculation dans l'État membre

¹ COM(2010) 2020 du 3.3.2010.

² COM(2010) 603 du 27.10.2010.

³ Voir http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_fr.pdf.

de destination sont souvent lourdes et entraînent des retards. La charge supplémentaire est principalement due au fait que les services d'immatriculation de l'État membre de destination n'ont guère ou pas d'informations sur le véhicule, hormis les renseignements figurant sur le certificat d'immatriculation. Si le véhicule devait être réimmatriculé dans le même État membre, les services d'immatriculation pourraient s'appuyer sur les informations de leurs bases de données nationales. Actuellement, la réimmatriculation d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre implique un certain nombre de formalités administratives et, ce qui est plus important, des contrôles nouveaux et variés, tels que la présentation d'un certificat de conformité et le passage du véhicule au contrôle technique national.

L'objectif général de cette initiative est d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur par l'élimination des obstacles administratifs liés à la procédure de réimmatriculation des véhicules à moteur qui, à l'heure actuelle, entravent la libre circulation des marchandises.

Les objectifs spécifiques de cette initiative sont les suivants:

- harmoniser, rationaliser et simplifier les procédures de réimmatriculation des véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre, pour les citoyens, les travailleurs, les employeurs, les sociétés de location et de crédit-bail, ainsi que les services d'immatriculation;
- réduire ainsi les charges administratives pour tous les acteurs concernés, sans toutefois entraver la sécurité routière ou la lutte contre le crime et la fraude.

Les objectifs opérationnels de cette initiative sont les suivants:

- déterminer dans quel État membre un véhicule à moteur faisant l'objet d'un transfert transfrontalier à l'intérieur de l'UE doit être immatriculé;
- réduire le temps nécessaire pour accomplir les formalités de réimmatriculation;
- réduire la charge administrative imposée aux citoyens et aux entreprises, en limitant le nombre de documents nécessaires pour accomplir les formalités de réimmatriculation et en facilitant l'échange de données entre services d'immatriculation nationaux.

2. SUBSIDIARITE

Les aspects frontaliers de l'immatriculation des véhicules à moteur continuent de causer des problèmes dans le marché intérieur. Par exemple, il y a eu 17 arrêts et ordonnances de la Cour de justice sur les obstacles à la libre circulation des marchandises, des services et des personnes causés par des problèmes en rapport avec l'immatriculation des véhicules à moteur.

Les problèmes actuels et les différences dans les règles administratives au niveau national en ce qui concerne la réimmatriculation des véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre entravent la libre circulation

de ces véhicules au sein de l'UE. Par conséquent, l'UE a le droit d'agir, sur la base de l'article 114 du TFUE, afin de garantir le bon fonctionnement du marché unique pour les véhicules à moteur d'occasion achetés dans un autre État membre, pour les citoyens transférant un véhicule à moteur dans un autre État membre de résidence, pour les citoyens utilisant un véhicule à moteur immatriculé dans l'État membre où ils travaillent, ainsi que pour les sociétés de location de voitures (et, dans une moindre mesure, les sociétés de crédit-bail), qui, en raison d'exigences en matière d'immatriculation pour elles-mêmes ou leur client, se heurtent à des obstacles à l'utilisation transfrontalière de ces véhicules. Afin de respecter le principe de subsidiarité, l'initiative ne devrait toutefois pas envisager d'options en ce qui concerne la réimmatriculation dans le même État membre ou le transfert d'un véhicule à moteur au sein du même État membre.

Au cours de la consultation publique, une majorité significative de chaque catégorie de parties prenantes a estimé que des mesures devraient être prises au niveau de l'UE afin d'améliorer la situation actuelle. Tous les pouvoirs publics qui ont contribué à la consultation sont en faveur de mesures prises au niveau de l'UE.

3. OPTIONS ENVISAGEABLES

Les options ont été développées sur la base des hypothèses suivantes:

- La première immatriculation d'un véhicule à moteur neuf dans l'UE a généralement lieu dans l'État membre de résidence/d'établissement du demandeur (à savoir le futur titulaire du certificat d'immatriculation), bien que les véhicules à moteur neufs soient parfois immatriculés par un marchand dans un État membre et ultérieurement achetés par un client résidant dans un autre État membre.
- Les États membres restent libres d'exercer leur pouvoir d'imposition à l'égard des véhicules à moteur sur la base du territoire sur lequel le véhicule est effectivement utilisé, ou du lieu de résidence du conducteur, dans le respect de la législation européenne. Par exemple, les taxes de circulation sont perçues par l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou par l'État membre où le véhicule est essentiellement utilisé.
- Aucune des options ne concerne la réimmatriculation dans le même État membre ou le transfert d'un véhicule au sein du même État membre.

Les options à évaluer par rapport à l'option de base (c'est-à-dire l'ouverture de procédures d'infraction et la publication de communications interprétatives) seraient les suivantes:

3.1. Option 1: immatriculation unique pour l'ensemble du cycle de vie du véhicule à moteur («immatriculation unique»)

Selon cette option, le véhicule à moteur est immatriculé une seule fois dans l'UE pour l'ensemble de son cycle de vie. Les véhicules à moteur conservent leur immatriculation d'origine jusqu'à ce qu'ils atteignent l'état de fin de vie. Lorsque le véhicule est cédé à un nouveau titulaire, l'immatriculation d'origine est maintenue.

Cette option aurait d'énormes répercussions négatives en ce qui concerne la sécurité routière (contrôle technique), le respect des règles de circulation et la lutte contre la criminalité liée aux véhicules à moteur, l'assurance des véhicules à moteur, le marché des véhicules d'occasion et la perception des taxes d'immatriculation et de circulation. Elle aurait des effets positifs sur les autres groupes cibles.

L'option 1 permettrait d'éliminer les coûts administratifs, tant pour les entreprises et les citoyens que pour les pouvoirs publics, qui existent dans le scénario de base. Cela permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 1 500 millions d'euros chaque année. Le manque à gagner disparaîtrait parce que le véhicule pourrait alors être utilisé sans interruption. Cela permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 336 millions d'euros chaque année. Cette option éliminerait également les coûts spécifiques supportés par les sociétés de location de voitures (636 millions d'euros) car celles-ci seraient en mesure de transférer sans contraintes des véhicules d'un pays à l'autre.

3.2. Option 2: le détenteur conserve son immatriculation dans l'ensemble de l'Union européenne, mais la cession du véhicule à un nouveau titulaire nécessite une nouvelle immatriculation

Avec cette option, chaque titulaire (c'est-à-dire le titulaire du certificat d'immatriculation) conserve sa propre immatriculation jusqu'à ce que le véhicule soit cédé à un autre détenteur. En d'autres termes, les véhicules à moteur ne doivent pas être réimmatriculés lorsque le détenteur déplace sa résidence dans un autre État membre. Dans ce cas, toutefois, il devrait informer les autorités de son nouvel État membre qui, à leur tour, devraient informer leurs homologues dans l'État membre d'immatriculation. Une cession du véhicule à un autre titulaire nécessiterait toutefois une réimmatriculation. Cette option a été subdivisée en une sous-option 2a (pas de formalités), une sous-option 2b (les citoyens établissant leur résidence dans un autre État membre pourraient conserver l'immatriculation d'origine de leur véhicule mais devraient notifier leur nouvelle résidence aux services d'immatriculation de l'État membre dans lequel ils résidaient auparavant) et une sous-option 2c (les citoyens établissant leur résidence dans un autre État membre pourraient conserver l'immatriculation d'origine de leur véhicule mais devraient informer les services d'immatriculation du pays de destination de leur nouvelle résidence).

Cette option aurait une incidence négative sur la sécurité routière (contrôle technique) ainsi que sur le respect des règles de circulation, sur l'assurance des véhicules à moteur et sur la fiscalité frappant les véhicules à moteur. Cependant, cette option aurait une incidence positive pour les citoyens qui s'établissent dans un autre État membre, les travailleurs frontaliers, les sociétés de crédit-bail, les sociétés de location de voitures et les services d'immatriculation. Elle aurait une incidence neutre sur le marché des véhicules d'occasion et sur la lutte contre la criminalité liée aux véhicules à moteur.

Les économies estimées varient entre 2 472 millions d'euros (sous-option 2a), 2 385 millions d'euros (sous-options 2b) et 2 343 millions d'euros (sous-option 2c) par an.

3.3. Option 3: immatriculation, dans l'État membre de résidence du détenteur du véhicule et réimmatriculation simplifiée

Lorsque le détenteur déplace sa résidence dans un autre État membre ou lorsque le véhicule est cédé à un nouveau détenteur dans un autre État membre, le véhicule à moteur devrait être réimmatriculé mais une procédure d'immatriculation simplifiée s'appliquerait. Cette procédure simplifiée permettrait de limiter les formalités administratives et le nombre de contrôles grâce à une liste détaillée des documents qui pourraient ou ne pourraient pas être exigés et une interdiction explicite d'exiger des documents supplémentaires.

Aucune incidence négative n'a pu être identifiée pour cette option. Elle aurait une incidence neutre sur la fiscalité frappant les véhicules à moteur, sur le respect des règles de circulation, sur la sécurité routière et sur l'assurance des véhicules à moteur, tout en ayant une incidence positive sur les autres groupes concernés.

Les coûts administratifs seraient réduits parce que cette option éliminerait la nécessité d'annuler l'immatriculation du véhicule et réduirait le temps et les frais nécessaires à sa réimmatriculation. À court terme, les pouvoirs publics devraient toujours appliquer les procédures d'annulation d'immatriculation.

Cette option pourrait permettre de réaliser des économies estimées à 1 171 millions d'euros par an.

3.4. Option 4: immatriculation dans l'État membre où le véhicule à moteur est principalement utilisé et réimmatriculation simplifiée

Avec cette option, le véhicule devrait être immatriculé dans l'État membre d'utilisation principale, même lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation réside de façon permanente ou est établi dans un autre État membre. La procédure d'immatriculation serait cependant simplifiée, comme dans l'option 3.

Cette option aurait une incidence positive pour les sociétés de location de voitures et sur le respect des règles de circulation. La principale difficulté de cette option est son imprécision et les difficultés qu'elle pourrait causer dans la pratique, en particulier pour des personnes ou des entreprises qui utilisent des véhicules dans différents États membres. Les notions d'«utilisation essentielle à titre permanent» ou d'«utilisation effective à titre permanent» nécessiteraient des clarifications et une définition très précise. Par conséquent, l'option aurait une incidence négative pour les citoyens, les travailleurs frontaliers, les sociétés de crédit-bail et la fiscalité frappant les véhicules à moteur. Elle aurait une incidence neutre pour les services d'immatriculation, pour la lutte contre la criminalité liée aux véhicules et pour l'assurance des véhicules à moteur.

Cette option pourrait permettre de réaliser des économies estimées à 1 171 millions d'euros par an.

3.5. Option 5: optimisation de l'échange électronique d'informations entre services d'immatriculation nationaux

Cette option envisage que les informations techniques sur le véhicule à moteur et les renseignements les plus récents concernant son immatriculation dans l'État membre

d'origine soient recueillies électroniquement par les services d'immatriculation de l'État membre de destination via le système «EUCARIS» existant.

L'option 5 aurait une incidence positive pour les citoyens important leur véhicule dans leur nouveau pays de résidence, pour les services d'immatriculation, pour la lutte contre la criminalité liée aux véhicules et pour le marché des véhicules d'occasion. Aucune incidence négative n'a pu être identifiée. Enfin, cette option aurait une incidence neutre sur les travailleurs frontaliers, les sociétés de crédit-bail et de location de véhicules, sur la fiscalité frappant les véhicules à moteur, sur le respect des règles de circulation et sur l'assurance des véhicules à moteur.

Cette option pourrait permettre de réaliser des économies estimées à 274 millions d'euros par an.

4. COMPARAISON DES OPTIONS

Les incidences des diverses options sur la réduction de la charge administrative, peuvent se résumer comme suit:

Options	1	2a	2b	2c	3	4	5
Citoyens et entreprises	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Pouvoirs publics	100	100	78	56	776	53	29
Coûts administratifs totaux (A)	1 500	1 500	1 437	1 416	943	943	162
Manque à gagner (B)	336	336	336	336	224	224	112
Économies sur coûts de location à sens unique	418	418	409	407	0	0	0
Économies sur perte de demande	202	202	188	169	0	0	0
Économies sur pics saisonniers	16	16	15	15	4	4	0
Économies supplémentaires totales des sociétés de location de voitures (C)	636	636	612	591	4	4	0
TOTAL (A+B+C)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Le scénario de base génère des coûts administratifs importants et d'autres frais pour les citoyens, les sociétés et les pouvoirs publics. De ce point de vue, toutes les options conduiraient à une amélioration significative de la situation et à une réduction de coûts (en particulier des charges administratives) pour tous les acteurs.

Les incidences qualitatives des différentes options peuvent se résumer comme indiqué dans le tableau de comparaison qualitative suivant:

Options	1	2a	2b	2c	3	4	5
Groupes cibles							
Citoyens transférant leur résidence	+	+	+	+	+	0	+
Marché de l'occasion	+	0	0	0	+	0	+
Travailleurs frontaliers	+	+	+	+	+	-	0
Sociétés de crédit-bail	+	+	+	+	+	-	0
Sociétés de location de voitures	+	+	+	+	+	+	0
Services d'immatriculation	+	+	+	+	+	0	+
Autres incidences							

Contrôle technique des véhicules routiers	-	-	0	0	0	0	0
Respect des règles de circulation	-	-	0	0	0	+	0
Assurance automobile	-	-	-	-	0	0	0
Aspects fiscaux	-	-	-	-	0	0	0
Criminalité liée aux véhicules	-	0	0	0	+	0	+
+: incidence positive -: incidence négative 0: incidence neutre							

Le tableau montre qu'aucune des options ne règle l'ensemble des problèmes.

Une comparaison des incidences quantifiables et non quantifiables conduit aux résultats suivants, par rapport à l'option de base:

Comparaison de toutes les incidences							
Options	1	2a	2b	2c	3	4	5
Économies (Mio €)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

On peut en conclure à première vue que toutes les options permettraient de réaliser des économies considérables, mais également que, abstraction faite de ces économies, les options 1, 2a, 2b et 4 présentent des incidences négatives très importantes, notamment en ce qui concerne l'assurance des véhicules à moteur et la fiscalité frappant les véhicules à moteur.

Il est donc recommandé de sélectionner uniquement les options qui ne présentent que des incidences positives et neutres, à savoir:

- Option 3: immatriculation, dans l'État membre du détenteur du véhicule et réimmatriculation simplifiée.
- Option 5: optimisation de l'échange électronique d'informations entre services d'immatriculation nationaux.

La combinaison des options 3 et 5 créerait des économies relativement importantes, d'au moins 1 445 millions d'euros et aurait en même temps une incidence positive ou neutre sur tous les groupes cibles.

En ce qui concerne la forme de l'instrument législatif, l'analyse d'impact recommande un règlement.

5. SUIVI ET EVALUATION

Les différents problèmes décrits dans la présente analyse d'impact ne sont pas encore soumis au droit dérivé de l'UE. Par conséquent, ils sont régis par les dispositions du TFUE. Les systèmes nationaux et les problèmes rencontrés par les citoyens et les entreprises sont très différents, en particulier pour les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre. Il est donc important de mettre en place un

système cohérent de suivi et d'évaluation sans toutefois créer une charge administrative supplémentaire pour les citoyens, les entreprises et les services d'immatriculation nationaux. Actuellement, il n'existe guère de statistiques précises au sujet de certains groupes cibles directement touchés par les problèmes actuels d'immatriculation des véhicules à moteur, en particulier pour les citoyens transférant leur véhicule dans un autre État membre ou au sujet du marché de l'occasion. Il n'existe pas non plus de statistiques précises sur l'ampleur des difficultés et le temps nécessaire pour réimmatriculer un véhicule dans un autre État membre. Toutefois, le logiciel «EUCARIS» fournit des statistiques qui pourraient être utilisées comme indicateurs.

Il est suggéré d'utiliser les indicateurs et les méthodes de surveillance suivants en vue d'une évaluation de l'instrument législatif, dans un délai de quatre ans à compter de la date limite fixée pour sa mise en œuvre:

Qui a été touché par les problèmes?	Indicateurs/méthode de contrôle
Citoyens acquérant un véhicule d'occasion dans un autre État membre	- Nombre de plaintes; - Nombre de dossiers SOLVIT;
Citoyens s'installant dans un autre État membre avec leur véhicule	- Nombre de dossiers soumis aux tribunaux;
Citoyens vivant une partie de l'année dans un autre État membre	- Nombre de demandes adressées aux centres européens des consommateurs;
Citoyens qui travaillent dans un pays voisin et disposent d'une voiture de société	- Nombre de réimmatriculations et d'annulations d'immatriculations; - Consultation publique, en particulier sur les charges administratives
Sociétés de crédit-bail et de location de voitures	Enquête ciblant spécifiquement ce secteur
Services d'immatriculation nationaux	Enquête ciblant spécifiquement les services d'immatriculation nationaux
Tous les groupes cibles	Statistiques EUCARIS.