

Ces problèmes peuvent constituer de véritables obstacles à l'importation ou au transfert de véhicules vers la France, pour un consommateur qui se sert de sa liberté d'acheter dans les pays de l'Union Européenne, liberté et droit reconnu à tout citoyen européen, depuis le 1er janvier 1993 lorsque a été mis en place le marché intérieur.

SITUATION DU PROBLEME:

Trois cas de figure de transfert de véhicules en France:

- Changement du lieu de résidence (exemple d'un consommateur allemand qui s'établit en France)
- Achat d'un véhicule d'occasion en Allemagne
- Achat d'un véhicule neuf ou précédemment immatriculé temporairement

➤ Définition d'un véhicule neuf et d'occasion:

De la qualification neuf ou d'occasion dépendra le taux de T.V.A. à appliquer. Si le véhicule est considéré comme neuf, les services fiscaux appliqueront le taux de T.V.A. français, soit 19,6%, si le véhicule est considéré comme d'occasion, ce sera le taux de T.V.A. allemand, soit 16% qui sera compris dans le prix du véhicule acheté T.T.C.

Du point de vue fiscal, le véhicule sera considéré comme neuf si:

- il est livré dans les premiers six mois de sa mise en circulation ou
- il a parcouru moins de 6000 Km depuis cette même date

Cette réglementation résulte de la directive européenne 94/5/CE du 03.03.1994 (v. également La communication interprétative de la Commission concernant les procédures de réception et d'immatriculation précédemment immatriculés dans un autre Etat membre.

En revanche, pour être considéré comme un véhicule d'occasion, le véhicule doit avoir plus de 6 mois et avoir roulé plus de 6000 km.

RECENSEMENT DES PROBLEMES QUE RENCONTRENT LES CONSOMMATEURS QUI DOIVENT FAIRE IMMATRICULER LEUR VEHICULE EN FRANCE.

1) Réception et d'immatriculation de véhicules précédemment immatriculés en Allemagne

La nouvelle réglementation communautaire concernant l'acquisition d'un véhicule à l'étranger et son immatriculation dans le pays de résidence de l'acheteur avait pour objectif de simplifier et d'améliorer les achats de véhicules intracommunautaires. Ainsi, depuis le 01.01.96, le système de réception communautaire est devenu obligatoire pour tous les nouveaux types de véhicules (directive 92/53/CEE du 10.08.92).

2) Le problème de l'immatriculation temporaire

Il n'existe aucun système d'immatriculation provisoire accepté, d'un commun accord par la France et l'Allemagne (absence de convention bilatérale).

Selon l'Art. 2 al 7 de l'arrêté du 16.09.94 "... dans l'attente de l'accomplissement des formalités d'immatriculation, les certificats fiscaux permettent, de faire circuler les véhicules provenant d'un autre Etat membre de l'Union européenne sous couvert de l'immatriculation de l'Etat membre en question, pendant un délai de quinze jours à compter de la date de leur établissement, sauf dans le cas où les plaques d'immatriculation ont été retirées.

Pour les véhicules devant subir une réception à titre isolée, ce délai est porté à quatre mois. Cette dérogation n'est accordée qu'à une personne physique ou morale non professionnelle de l'automobile."

Cela signifie que lorsque les plaques d'immatriculation ont été retirées, ce qui est pratiquement toujours le cas des véhicules provenant d'Allemagne (Abmeldung), le consommateur ne pourra pas circuler avec son véhicule, sauf à obtenir une immatriculation provisoire WW.

(Voir arrêté du 11/12/2001 modifiant l'arrêté du 01 juillet 1996 modifié relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules)

Circulaire jointe (en attente de l'arrêté d'application).

Autre solution: La plaque provisoire allemande pour exportation "Ausfuhrkennzeichen"

Durée max. 1 an (en principe la validité est inférieure à trois mois car au delà le propriétaire du véhicule est redevable de la taxe (Kfz-Steuer).

durée de l'immatriculation dépend de la durée de validité de l'assurance.

Formalités à accomplir ou à faire accomplir par ex. par le vendeur: présentation des documents suivants:

- Deckungskarte (attestation d'assurance): Attention, selon la législation allemande, la Compagnie d'assurance doit avoir un établissement en Allemagne! L'attestation émanant d'une assurance française ne sera pas reconnue.
- Identité du propriétaire
- Fahrzeugbrief
- Contrôle du véhicule lui-même

Coût total approximatif pour 10 jours: 300 DM (~ 153 €)

FACE A CES DIFFICULTES, BON NOMBRE D'ACHETEURS ONT FAIT IMPRIMER LE N° D'IMMATRICULATION ETRANGER SUR UNE PLAQUE FRANÇAISE, EN ATTENDANT L'IMMATRICULATION DEFINITIVE. CETTE PRATIQUE EST INTERDITE EN ALLEMAGNE MAIS AUSSI EN FRANCE.

3) La réception communautaire ne facilite pas l'immatriculation des véhicules en France

Exemple d'un véhicule neuf pour lequel il existe un certificat de conformité européen

En principe ce certificat doit seul, suffire à identifier le véhicule et à l'immatriculer. Or, on constate que la pratique est différente d'une Préfecture à l'autre. Ainsi la Préfecture de Bas-Rhin à Strasbourg ne procède pas directement à l'immatriculation mais envoie le dossier, comme avant à la D.R.I.R.E, lorsqu'il manque par exemple la puissance fiscale du véhicule. Il faut savoir que la puissance fiscale est un critère que l'on ne retrouvera dans aucun des autres Etats membre! Néanmoins, l'acquéreur n'est plus convoqué par la D.R.I.R.E pour présenter son véhicule (seule amélioration!).

Le coût de l'attestation d'identification du véhicule est de 37.81 €.

Dans le cas où le modèle de véhicule n'a pas été homologué en France par le Centre National, il faudra procéder à la réception à titre isolé, comme par le passé. Le coût est alors de 86.90 €.

L'IMMATRICULATION D'UN VEHICULE D'OCCASION

Le dossier sera transmis à la D.R.I.R.E par la Préfecture qui procédera comme avant à l'identification du véhicule.

Lorsque c'est le constructeur qui délivre l'attestation de conformité (pour une somme comprise entre 106 € et 152 €) et si celle-ci diffère quelque soit peu, la D.R.I.R.E devra procéder en plus à la réception isolée du véhicule (avec convocation et examen du véhicule). Le coût est de 86.90 €.

Conseils: Passer directement par la D.R.I.R.E pour ainsi faire l'économie de l'attestation de conformité du constructeur.

4) Absence d'harmonisation des contrôles techniques dans les pays de l'Union Européenne

Les consommateurs sont souvent induits en erreur et pensent qu'un contrôle technique effectué dans un des pays de l'Union Européenne est également valable dans leur propre pays. On constate que non seulement il n'y a aucune reconnaissance mutuelle mais aussi que les contrôles (la nature et leur étendue) sont très différents d'un pays à l'autre comme par ex. entre deux pays comme l'Allemagne et la France. Ainsi on constate qu'un véhicule d'occasion acheté en Allemagne n'a pas obtenu le contrôle technique français et ayant obtenu le contrôle technique (TÜV).

ASSURANCE AUTOMOBILE

ATTENTION !

En Belgique et en Allemagne, l'obtention des plaques provisoires est conditionnée par le fait d'être assuré auprès d'une compagnie d'assurance belge ou allemande.

Nous vous conseillons de conserver votre assurance française pendant cette période.

En effet, la couverture de l'assurance belge ou allemande est souvent limitée à la responsabilité civile.

PLAQUES D'IMMATRICULATION ALLEMANDES



La plaque standard a un rectangle bleu à gauche avec douze étoiles d'or pour l'Union Européenne au dessus du code nationale *D* ("Deutschland") pour l'Allemagne.

Le reste de la plaque est écrit en noir sur un fond blanc. Il contient deux sections divisées par des macarons :

- La première section (1-3 lettres) est pour l'arrondissement ou la municipalité dans laquelle le véhicule est enregistré. Actuellement on utilise plus de 400 codes d'arrondissement. Il y a encore 371 qu'on peut voir que sur des vieilles plaques, car les länders ont fait des réformes communales.

Entre les deux sections, il y a deux macarons :

- Celui de 45mm montre les armoiries du land avec le nom du land et de l'arrondissement.
- Le macaron de 35mm peut être rond (à l'arrière) pour le contrôle technique bisannuel ou hexagonal (à l'avant) pour le contrôle anti-pollution.
- Tous les deux montrent l'an et le mois du prochain contrôle obligatoire. Les macarons d'une année ont la même couleur, pour que la police puisse voir des véhicules avec des macarons invalides.
- La deuxième section (1-2 lettres suivies par 1-4 chiffres) est un numéro de série. Le nombre maximal de lettres et chiffres est huit, mais les petits arrondissements le réduisent à sept si le numéro de série contient deux lettres. Le premier chiffre n'est jamais 0.

Un code d'immatriculation est redonné quelque temps après le véhicule n'est plus utilisé. Alors on ne peut pas déterminer l'âge d'un véhicule (ou d'une plaque d'immatriculation) aussi facilement qu'en France. Mais ce n'est pas impossible : les nouvelles plaques dans les arrondissements de la Sarre ont deux lettres et deux ou trois chiffres

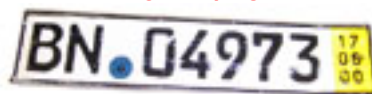
PLAQUES SPECIALES ALLEMANDES

	Ces plaques ont presque le dessin des plaques standard, mais elles ont deux paires de chiffres à droite divisés par un tiret. Ces chiffres représentent les mois dans lesquels le véhicule peut être utilisé (d'avril à octobre dans l'exemple). On peut voir ces plaques de saison surtout sur des motos, caravanes ou cabriolets. Quelques gens semblent avoir une « voiture d'hiver » qu'ils utilisent lorsque le cabriolet est dans le garage.
	Les plaques de courtes périodes sont valables pour un maximum de cinq jours. Ils n'ont pas beaucoup en commun avec les plaques standard. L'euroband manque, ils ont un macaron d'arrondissement bleu de 35mm et une bande jaune avec trois paires de chiffres à droite. Les numéros dans la bande jaune représentent la date d'expiration de la plaque. Le numéro de série ne contient que des chiffres, commençant avec 04.
	Les plaques de transit utilisent un autre système : Il n'y a pas d'eurobande à gauche, le macaron d'arrondissement de 35mm est rouge et la bande avec la date d'expiration est aussi rouge. Le numéro de série contient 1-4 chiffres suivis par une lettre. Ces plaques sont utilisées pour exporter des voitures qui roulent encore (à place d'être transportées sur un camion). Les anciennes plaques de transit (avant août 2000) ont un tiret dans la bande rouge avec le mois en haut et l'année en bas.
	Les véhicules exemptés d'impôts (surtout des tracteurs, excavatrices et ambulances) utilisent des plaques standard imprimées avec des lettres et chiffres verts dans un cadre vert.
	Les garages ont des plaques spéciales pour les sorties d'essai. Ces plaques ont des lettres et chiffres rouges dans un cadre rouge. Le numéro de série ne

**PLAQUE TEMPORAIRE ALLEMANDE**

Circulation interdite en France, validité de 5 jours uniquement en Allemagne. (Voir document suivant)

L 317.4 / I CR



Constatons qu'un véhicule de marque ... Type ... porte des plaques d'immatriculation allemandes n°... avec sur la partie droite un encart jaune portant la date ...

Immatriculation provisoire allemande délivré pour une durée de 5 jours en Allemagne (faire apparaître si possible que le n° d'immatriculation de cette plaque ne correspond pas à celui inscrit sur les documents)

PLAQUE EUROBAND FRANCE

Immatriculation étrangère frappée sur ce type de plaques : Art 317.2/I CR



Constatons qu'un véhicule de marque ... Type ... porte des plaques d'immatriculation Euroband F sur lesquelles sont frappées une immatriculation inconnue en France à savoir le N°

PLAQUE ORDINAIRE COULEUR BLANCHE (AV OU ARR)

Immatriculation étrangère reportée sur ce type de plaque : Art 317.2/I CR



Constatons qu'un véhicule de marque.. Type... porte des plaques d'immatriculation reproduisant une immatriculation étrangère sans signe distinctif permettant d'en identifier l'origine. Immatriculation n° ...

PLAQUE BELGES (les plaques officielles portent au dessus du tiret un sceau officiel)

Sur le modèle présenté, il s'agit d'une copie, si circulation en France : Art L317.4 / I CR
Constatons qu'un VL de Marque ... Type ... porte des plaques d'immatriculation Belges. La plaque arrière ne présente pas le sceau officiel de la DIV situé au dessus du tiret séparant les lettres aux chiffres. L'immatriculation étant délivré nominativement et exclusivement à un résident en Belgique.