

E 7263

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 19 avril 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 19 avril 2012

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 16 avril 2012 (17.04)
(OR. en)**

8794/12

**Dossier interinstitutionnel:
2012/0082 (COD)**

**ENT 93
MI 251
CODEC 991**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	10 avril 2012
N° doc. Cion:	COM(2012) 164 final
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2012) 164 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

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**

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

{SWD(2012) 81 final}

{SWD(2012) 82 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Malgré les progrès réalisés dans l'intégration du marché unique, les problèmes liés à l'immatriculation de véhicules à moteur constituent toujours un obstacle fréquent sur le marché intérieur, pour les entreprises mais aussi pour les citoyens. Ces problèmes figurent d'ailleurs sur la liste, établie par la Commission, des vingt sujets de préoccupation principaux concernant le marché unique dans son état actuel. Dans le rapport 2010 sur la citoyenneté de l'Union intitulé «Lever les obstacles à l'exercice des droits des citoyens de l'Union»¹, la Commission a identifié les problèmes d'immatriculation de véhicules comme l'un des principaux obstacles rencontrés par les citoyens dans l'exercice quotidien des droits que leur confère la législation de l'UE et, parmi les actions envisagées pour supprimer ces obstacles, elle a annoncé la simplification des formalités et conditions liées à l'immatriculation de véhicules immatriculés dans un autre État membre (action 6 du rapport sur la citoyenneté de l'Union).

L'obligation d'immatriculer, dans l'État membre de destination, un véhicule à moteur immatriculé dans l'État membre d'origine fait depuis longtemps l'objet de nombreuses plaintes et recours en justice. Les citoyens et les entreprises qui achètent un véhicule à moteur hors de leur pays de résidence et souhaitent l'y transférer sont généralement confrontés à des procédures d'immatriculation lourdes et complexes et à de longues formalités supplémentaires.

En conséquence, les problèmes liés à l'immatriculation de véhicules à moteur ont des répercussions négatives sur la libre circulation des marchandises, liberté fondamentale qui constitue l'une des pierres angulaires de l'Union européenne. Cela ressort également de la stratégie «Europe 2020» pour une croissance intelligente, durable et inclusive², qui a souligné que, malgré l'existence légale du marché unique, les entreprises et les citoyens font tous les jours l'expérience de blocages qui nuisent à l'activité transfrontalière.

Dans son avis du 11 mars 2011, le groupe de haut niveau de parties prenantes indépendantes sur les charges administratives a soutenu une éventuelle initiative de la Commission visant à simplifier les conditions et formalités d'immatriculation. En outre, le groupe a invité les services nationaux à s'efforcer d'améliorer les procédures d'immatriculation le plus rapidement possible, en particulier en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des documents nécessaires, et à s'abstenir de demander des documents supplémentaires.

Tous les États membres disposent d'un système d'immatriculation des véhicules à moteur. Celui-ci établit l'autorisation administrative pour leur mise en circulation routière, ce qui inclut leur identification et l'attribution d'un numéro d'immatriculation. Les données d'immatriculation sont utilisées pour la taxation des véhicules à moteur. À la fin de la procédure d'immatriculation, les États membres

¹ COM(2010) 603 du 27.10.2010.

² COM(2010) 2020 du 3.3.2010.

délivrent un certificat d'immatriculation attestant que le véhicule est immatriculé dans un État membre. Le certificat d'immatriculation contient également le nom et l'adresse de la personne au nom duquel le véhicule est immatriculé (le «titulaire» du certificat d'immatriculation, qui n'est pas nécessairement le propriétaire du véhicule à moteur).

Pourtant, lorsqu'un véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre et régulièrement utilisé dans un autre, deux principaux problèmes se posent de manière récurrente:

- 1) les citoyens qui s'installent dans un autre État membre, les travailleurs transfrontaliers, les sociétés de location et les personnes ayant un véhicule à moteur en crédit-bail dans un autre État membre sont souvent tenus d'immatriculer le véhicule à moteur sur le territoire où ils vivent ou dans lequel ils l'utilisent, alors qu'il est déjà immatriculé dans un autre État membre. C'est par exemple le cas lorsque le titulaire d'un certificat d'immatriculation s'établit à titre permanent dans un autre État membre et y transfère son véhicule. Il s'agit d'un problème très épineux pour les citoyens qui vivent une partie de l'année dans un État membre et l'autre partie dans un autre, ainsi que pour les travailleurs frontaliers qui utilisent dans leur propre État membre un véhicule à moteur immatriculé par leur employeur dans un autre État membre. Dans ce cas, le véhicule à moteur est immatriculé dans l'un des États membres, mais, souvent, l'autre État membre demande au titulaire du certificat de l'immatriculer sur son territoire. Les sociétés de crédit-bail sont aussi confrontées à des problèmes d'immatriculation, du moins lorsqu'elles sont titulaires du certificat d'immatriculation et que le véhicule à moteur 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 pour une courte période afin de répondre à la demande saisonnière sont généralement obligées d'y faire immatriculer les véhicules à moteur concernés;
- 2) les formalités de réimmatriculation d'un véhicule à moteur transféré d'un État membre à un autre sont souvent très lourdes et longues. Le transfert d'un véhicule à moteur pour une plus longue période dans un autre État membre entraîne de nouvelles formalités administratives dans l'État membre de destination, auxquelles s'ajoutent généralement celles à accomplir pour annuler l'immatriculation du véhicule dans l'État membre d'origine. La charge supplémentaire est principalement due au fait que les services d'immatriculation de l'État membre de destination ne disposent que d'informations limitées – voire d'aucune information – sur le véhicule, hormis celles qui figurent 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 contenues dans leurs bases de données nationales.

2. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION AVEC LES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

La présente proposition est accompagnée d'un résumé de l'analyse d'impact et d'une analyse d'impact, dont le projet a été évalué par le comité ad hoc de la Commission européenne, qui a rendu son avis le 16 décembre 2011. La version finale de l'analyse d'impact a été modifiée en conséquence.

Cette proposition simplifierait considérablement les démarches administratives pour les entreprises, les citoyens et les services d'immatriculation. La réduction de la charge administrative permettrait de réaliser des économies d'au moins 1 445 millions d'euros par an.

De mars à mai 2011, une consultation publique des parties prenantes a été menée selon le mécanisme d'élaboration interactive des politiques («Votre point de vue sur l'Europe»), au moyen de questionnaires ciblés sur les citoyens, les opérateurs économiques et les autorités publiques. Une synthèse des résultats de cette consultation publique est disponible à l'annexe 1 de l'analyse d'impact, ainsi que sur le site web Europa³. Les exigences minimales de la Commission ont toutes été respectées. Une conférence a été organisée le 21 juin 2011 pour présenter les premiers résultats de la consultation publique et offrir une autre possibilité de débat et d'échange d'informations aux différentes parties prenantes, notamment aux services d'immatriculation.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1 Objectifs de la proposition

L'objectif général de la présente initiative est d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur en éliminant les 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 d'harmoniser, de rationaliser et de simplifier les procédures de réimmatriculation de véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre, au bénéfice des citoyens, des travailleurs, des employeurs, des sociétés de location et de crédit-bail, ainsi que des services d'immatriculation. Cette initiative permet en outre de réduire la charge administrative pour toutes les parties concernées sans pour autant porter préjudice à la sécurité routière ni à la prévention de la criminalité et de la fraude.

Les objectifs opérationnels à atteindre par la présente initiative sont les suivants:

- déterminer dans quel État membre un véhicule à moteur transféré d'un État membre à un autre doit être immatriculé,
- réduire la durée des procédures de réimmatriculation,

³

[HTTP://EC.EUROPA.EU/ENTERPRISE/POLICIES/SINGLE-MARKET-GOODS/FREE-MOVEMENT-NON-HARMONISED-SECTORS/CAR-REGISTRATION/VIEW_CONTRIBUTIONS_EN.HTM](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm).

- réduire la charge administrative qui pèse sur les citoyens et les entreprises, en limitant le nombre de documents nécessaires à la réimmatriculation et en facilitant l'échange de données entre les services nationaux d'immatriculation.

3.2. Base juridique – Forme de l'acte juridique

Actuellement, les problèmes et les différences entre les dispositions administratives nationales relatives à la réimmatriculation de véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre entravent la libre circulation de ces véhicules au sein de l'Union. L'UE a par conséquent le droit d'agir sur la base juridique de l'article 114 TFUE afin d'assurer le bon fonctionnement du marché unique des véhicules d'occasion achetés dans un autre État membre. De plus, cette proposition bénéficierait également aux citoyens qui transfèrent un véhicule à moteur dans un autre État membre de résidence ou qui utilisent un véhicule à moteur immatriculé dans l'État membre où ils travaillent, ainsi qu'aux sociétés de location de voitures (et, dans une moindre mesure, aux sociétés de crédit-bail) qui se heurtent à des obstacles lors de l'utilisation transfrontalière de ces véhicules, en raison des exigences en matière d'immatriculation leur incombant ou imposées à leurs clients.

L'instrument juridique proposé est un règlement pour les motifs suivants. Un règlement est directement applicable dans les États membres sans que des mesures de transposition dans la législation nationale soient nécessaires. Étant donné que l'instrument législatif ne s'appliquerait qu'aux situations transfrontalières au sein de l'UE, un règlement assurerait la sécurité juridique et permettrait de simplifier le fonctionnement du marché intérieur. En outre, un règlement est un instrument plus efficace en ce qui concerne l'organisation de l'échange électronique d'informations entre les services nationaux d'immatriculation. Enfin, il n'existe pas de risque de «surréglementation» par les États membres lorsque l'acte juridique revêt la forme d'un règlement.

3.3 Contenu de la proposition

L'article 1^{er} confirme le principe selon lequel les États membres sont autorisés à exempter certaines catégories de véhicules à moteur de l'obligation d'immatriculation. Le fait qu'un véhicule à moteur était immatriculé dans un autre État membre n'implique pas qu'il soit aussi soumis à l'obligation d'immatriculation dans l'État membre où il a été transféré. L'article 1^{er} indique expressément que les véhicules à moteur immatriculés dans des pays tiers ne relèvent pas du champ d'application de la présente proposition. Par ailleurs, la proposition exclut l'immatriculation des véhicules à moteur qui étaient immatriculés dans le même État membre. La réimmatriculation de véhicules à moteur au sein du même État membre est donc toujours soumise aux règles nationales de l'État membre et n'est pas concernée par la présente proposition. En outre, les États membres restent libres d'exercer leur pouvoir d'imposition en ce qui concerne les véhicules à moteur, en conformité avec le droit de l'Union.

L'article 2 contient les définitions qui reflètent étroitement celles déjà établies par la législation de l'Union, en particulier par la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999

relative aux documents d'immatriculation des véhicules⁴. Ladite directive s'applique aux véhicules à moteur soumis à la directive-cadre 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules⁵ et à la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil⁶ et ne concerne pas les tracteurs agricoles ou forestiers. Selon un récent arrêt de la Cour de justice⁷, cette directive n'a toutefois pas opéré une harmonisation exhaustive.

L'article 3 prévoit qu'un État membre ne peut exiger l'immatriculation sur son territoire d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre que si le titulaire du certificat d'immatriculation a sa résidence normale sur son territoire. Cet article propose plusieurs critères pour la détermination de la résidence normale. Pour les personnes physiques n'agissant pas dans le cadre de leur activité professionnelle, les critères proposés sont ceux fixés à l'article 7 de la 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 transport⁸. Pour les entreprises, les critères proposés portent sur le lieu d'établissement ou le lieu d'activité, c'est-à-dire que, lorsqu'un véhicule est immatriculé au nom d'une entreprise dans l'État membre où est établie ladite entreprise et qu'il est utilisé par un travailleur ayant sa résidence normale dans un autre État membre, ce dernier État membre ne peut exiger qu'il soit immatriculé sur son territoire. Cette approche évite de devoir procéder à une évaluation au cas par cas dans l'État membre où le travailleur a sa résidence normale pour déterminer si le véhicule de société est principalement utilisé à des fins privées ou professionnelles et si le trajet domicile-travail compte comme un déplacement privé ou professionnel.

L'article 4 énonce une règle claire et simple: lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation transfère sa résidence normale dans un autre État membre, il doit demander l'immatriculation de son véhicule dans un délai de six mois à compter de la date de son arrivée. Durant cette période, l'utilisation du véhicule ne peut faire l'objet de restrictions par l'État membre de destination. L'article 4 prévoit également une simplification radicale de la procédure d'immatriculation des véhicules à moteur qui étaient immatriculés dans un autre État membre. Il applique la jurisprudence constante de la Cour de justice relative à la libre circulation des marchandises, selon laquelle les États membres devraient faciliter le commerce au sein de l'UE en reconnaissant la preuve délivrée dans un autre État membre et établissant, par exemple, qu'un véhicule immatriculé sur le territoire de ce dernier a passé avec succès un contrôle technique. La Cour de justice a également précisé que ce principe de la reconnaissance mutuelle des informations relatives à l'immatriculation et au contrôle technique devrait être complété par une coopération entre les autorités des

⁴ JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

⁵ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁶ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

⁷ Arrêt de la Cour de justice du 6 octobre 2011 dans l'affaire C-443/10, Philippe Bonnarde/Agence de Services et de Paiement.

⁸ JO L 105 du 23.4.1983, p. 59.

États membres en ce qui concerne les données éventuellement manquantes⁹. D'après l'article 4, cette coopération doit avoir lieu par voie électronique dans la mesure où le service d'immatriculation des véhicules devra chercher les données dans le registre d'immatriculation de l'État membre où le véhicule à moteur était immatriculé, grâce au logiciel visé à l'article 7 et à l'annexe II. Ce principe de la coopération administrative par voie électronique fonctionne également dans l'autre sens: lorsqu'un État membre immatricule un véhicule qui était immatriculé dans un autre État membre, l'article 4 impose au service d'immatriculation de l'État membre de destination du véhicule à moteur d'informer le service d'immatriculation de l'État membre où le véhicule était précédemment immatriculé. Enfin, l'article 4 de la présente proposition autorise des contrôles supplémentaires du véhicule à moteur dans certains cas spécifiques.

L'article 5 définit précisément les cas dans lesquels les services d'immatriculation sont en droit de refuser l'immatriculation d'un véhicule à moteur qui était immatriculé dans un autre État membre. Le principal objectif de cet article est de prévenir la fraude et d'assurer la sécurité routière car la réimmatriculation d'un véhicule à moteur immatriculé dans un autre État membre est parfois utilisée pour légaliser des véhicules ou des documents d'immatriculation volés. Les véhicules volés sont souvent vendus sous une autre identité, par exemple par le biais du «clonage» (une pratique par laquelle, à la suite du vol d'un véhicule, ses véritables signes distinctifs sont enlevés et remplacés par ceux d'un véhicule légalement en circulation, de sorte que le véhicule volé endosse l'identité du véhicule en règle et que deux véhicules sont désormais utilisés sous le même numéro d'immatriculation) ou en échangeant l'identité d'un véhicule volé par celle d'un véhicule gravement endommagé («*car ringing*»). Seule une étroite coopération entre les services d'immatriculation peut permettre d'empêcher ces pratiques. Dès lors, cet article devrait également contribuer à la mise en œuvre des actes législatifs suivants:

- la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage¹⁰. Ladite directive impose, entre autres, aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour que tous les véhicules hors d'usage soient transférés vers des installations de traitement autorisées. En vertu de cette directive, les États membres doivent mettre en place un système selon lequel l'annulation de l'immatriculation d'un véhicule hors d'usage ne peut se faire que sur présentation d'un certificat de destruction. Ce certificat est délivré au détenteur et/ou au propriétaire au moment du transfert du véhicule hors d'usage vers une installation de traitement;
- la décision 2004/919/CE du Conseil du 22 décembre 2004 concernant la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontières¹¹ qui a pour objectifs d'instaurer une meilleure coopération au sein de l'Union européenne dans la prévention de la criminalité transfrontière visant les véhicules et la lutte contre ce phénomène, et qui accorde une

⁹ Arrêt du 20 septembre 2007 dans l'affaire C-297/05, Commission des Communautés européennes/Royaume des Pays-Bas.

¹⁰ JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.

¹¹ JO L 389 du 30.12.2004, p. 28.

attention particulière aux liens entre le vol et le trafic de véhicules. Ladite décision oblige chaque État membre à veiller à ce que ses autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour prévenir l'utilisation frauduleuse et le vol des documents d'immatriculation des véhicules. Conformément à cette décision, les autorités répressives font savoir aux autorités nationales chargées de l'immatriculation des véhicules si un véhicule dont l'immatriculation est demandée fait l'objet d'un signalement de vol. La décision vise également à prévenir l'utilisation frauduleuse des documents d'immatriculation des véhicules: chaque État membre doit veiller à ce que ses autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour se faire remettre le certificat d'immatriculation par le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule qui a été gravement endommagé lors d'un accident (sinistre total). Le certificat d'enregistrement doit également être restitué lorsque, au cours d'un contrôle, les services répressifs soupçonnent une fraude portant sur l'identité du véhicule, concernant par exemple son numéro d'identification.

L'article 6 vise à faciliter le commerce des véhicules d'occasion au sein de l'UE grâce à des règles harmonisées sur l'immatriculation temporaire des véhicules à moteur. De telles règles sont en premier lieu nécessaires afin que les personnes qui achètent un véhicule à moteur dans un autre État membre puissent le conduire dans leur État membre pour le faire réimmatriculer. Lorsqu'un véhicule à moteur déjà immatriculé dans un État membre est vendu à une personne établie dans un autre État membre, le vendeur en annule généralement l'immatriculation au moment de la vente. Le vendeur n'autorise probablement pas l'acheteur à conduire le véhicule à moteur sous son numéro d'immatriculation. Par conséquent, un système d'immatriculation temporaire est indispensable pour améliorer le fonctionnement du marché des véhicules d'occasion et pour combler l'intervalle entre l'immatriculation dans le premier État membre et la réimmatriculation dans le second. D'autre part, un système d'immatriculation temporaire permet aux services d'immatriculation de préserver la qualité des données d'immatriculation contenues dans leurs registres afin de pouvoir les échanger facilement au moyen du logiciel visé à l'article 7. L'article 6 propose de limiter la validité de l'immatriculation temporaire à trente jours, pour que cette disposition soit compatible avec l'article 15 de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité¹². L'article 15 de ladite directive régit la couverture-assurance des véhicules à moteur expédiés d'un État membre dans un autre, en précisant que 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 officiellement immatriculé dans l'État membre de destination. Si le véhicule est impliqué dans un accident durant cette période, alors qu'il n'est pas assuré, l'organisme chargé de l'indemnisation dans l'État membre de destination sera responsable de l'indemnisation prévue à l'article 10 de la directive 2009/103/CE.

L'article 7 de la proposition concerne l'échange électronique des données d'immatriculation des véhicules entre les États membres, aux fins de la réimmatriculation d'un véhicule à moteur. L'article 7 autorise la Commission à

¹² JO L 263 du 7.10.2009, p. 11.

adopter des actes d'exécution pour établir les procédures et spécifications communes concernant le logiciel, notamment le format des données échangées, les procédures techniques de consultation automatisée des registres électroniques nationaux et d'accès à ces registres, les procédures d'accès et les mécanismes de sécurité. L'échange électronique de données relatives à l'immatriculation des véhicules entre les États membres devrait avoir lieu conformément au cadre d'interopérabilité européen (EIF)¹³.

L'article 8 vise à faciliter le commerce des véhicules d'occasion au sein de l'UE pour les entreprises grâce à des règles harmonisées sur l'«immatriculation professionnelle» des véhicules à moteur. Actuellement, 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 généralement destinés à des essais ou 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 souvent 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 trajets effectués avec les plaques d'immatriculation sont enregistrés. Toutefois, la pratique montre que, dans la plupart des cas, les «immatriculations professionnelles» ne sont pas reconnues par les autres États membres, généralement en raison de l'absence de certificat d'immatriculation officiel, si bien que la plupart des distributeurs et des opérateurs professionnels évitent d'utiliser des immatriculations professionnelles en dehors de leur territoire national. L'objectif de l'article 8 est de mettre fin à ces obstacles au commerce des véhicules d'occasion au sein de l'UE, grâce à un système commun dans le cadre duquel les «immatriculations professionnelles» accordées aux constructeurs, assembleurs, distributeurs et revendeurs établis dans un État membre seraient reconnues dans les autres États membres. L'article 8 autorise la Commission à adopter des actes d'exécution pour établir le format et le modèle du certificat d'immatriculation professionnel.

L'article 9 oblige les États membres à communiquer à la Commission le nom et les coordonnées des services d'immatriculation responsables de la gestion des registres officiels de véhicules sur leur territoire et de l'application du présent règlement. La Commission publiera alors une liste des services d'immatriculation des véhicules ainsi que toute mise à jour sur son site internet. De plus, conformément à l'article 9, les services d'immatriculation des véhicules doivent veiller à ce que le public puisse facilement accéder aux informations sur l'immatriculation des véhicules dans l'État membre du service concerné ainsi qu'au nom et aux coordonnées dudit service.

Les articles 10 et 11 délèguent à la Commission le pouvoir d'adopter des modifications aux annexes I et II pour les adapter au progrès technique, afin de tenir compte notamment des modifications pertinentes apportées à la directive 1999/37/CE ou à d'autres actes de l'Union directement applicables en ce qui concerne la mise à jour des annexes I et II. Ces articles délèguent également des pouvoirs à la

¹³ COM(2010) 744 du 16.12.2010.

Commission afin, d'une part, de fixer les conditions que doivent remplir les entreprises utilisant des certificats d'immatriculation professionnels pour satisfaire aux exigences en matière de bonne réputation et de compétences professionnelles et afin, d'autre part, de préciser la durée de validité des certificats d'immatriculation professionnels:

- l'annexe I devrait correspondre au contenu du certificat d'immatriculation harmonisé prévu par la directive 1999/37/CE, en ce qui concerne les données sur les véhicules. Étant donné que ni les données à caractère personnel du titulaire de l'ancien certificat d'immatriculation, ni celles de toute autre personne mentionnée sur le certificat (par exemple, le propriétaire ou l'utilisateur) ne sont nécessaires pour la réimmatriculation, ces données ne figurent pas à l'annexe I, même si elles font partie des informations qui doivent apparaître sur le certificat d'immatriculation harmonisé prévu par la directive 1999/37/CE. Cependant, il est possible qu'à l'avenir, des modifications soient apportées, par exemple, au contenu du certificat de conformité qui sert de base à la première immatriculation. De tels changements pourraient découler, par exemple, d'une modification de la directive-cadre 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. La délégation de pouvoirs devrait permettre à la Commission d'adapter l'annexe I à de telles modifications;
- l'annexe II concerne expressément le logiciel, qui, à l'avenir, nécessitera probablement plusieurs mises à jour techniques afin de tenir compte de l'évolution dans le domaine des technologies de l'information. La délégation de pouvoirs devrait permettre à la Commission d'adapter l'annexe II en conséquence;
- la délégation de pouvoirs doit permettre à la Commission de fixer les conditions que doivent remplir les entreprises utilisant des certificats d'immatriculation professionnels pour satisfaire aux exigences en matière de bonne réputation et de compétences professionnelles, telles qu'indiquées à l'article 8, paragraphe 1, point c). La délégation de pouvoirs doit également lui permettre de préciser la durée de validité des certificats d'immatriculation professionnels.

L'article 12 définit la procédure de comité pour la mise en œuvre des articles 7 et 8, c'est-à-dire les actes d'exécution pour les procédures et spécifications communes concernant le logiciel visé à l'article 7, notamment le format des données échangées, les procédures techniques de consultation automatisée des registres électroniques nationaux et d'accès à ces registres, les procédures d'accès et les mécanismes de sécurité, ainsi que les actes d'exécution établissant le format et le modèle du certificat d'immatriculation professionnel. Ces actes d'exécution auraient une portée générale, de sorte que la procédure d'examen s'applique conformément à l'article 2, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux

modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹⁴.

L'article 13 définit les modalités de l'évaluation du présent règlement: quatre ans après la date de son entrée en vigueur, la Commission devra présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil. L'évaluation devrait mettre en évidence les problèmes et les lacunes éventuels du règlement et pourrait être à l'origine de nouvelles actions, par exemple une éventuelle proposition de modification du règlement visant à simplifier davantage les formalités administratives pour les citoyens et les entreprises et renforcer l'intégration du marché unique des véhicules d'occasion.

L'article 14 prévoit que le règlement s'appliquera un an après son entrée en vigueur.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence budgétaire de la présente proposition est indiquée dans la déclaration financière en annexe. La proposition n'exige que des crédits administratifs (et pas de crédits opérationnels).

¹⁴ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

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

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁵,
après consultation du contrôleur européen de la protection des données,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Tous les États membres disposent d'un système d'immatriculation des véhicules pour les véhicules à moteur, qui établit l'autorisation administrative pour leur mise en circulation routière, durant laquelle le véhicule est identifié et le numéro d'immatriculation attribué à celui-ci. Or, de nombreuses règles nationales relatives à l'immatriculation des véhicules sont contradictoires, lourdes et complexes. Par conséquent, les problèmes liés à l'immatriculation de véhicules créent des obstacles sur le marché intérieur et entravent la libre circulation, au sein de l'Union, des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre.
- (2) Le rapport 2010 sur la citoyenneté de l'Union intitulé «Lever les obstacles à l'exercice des droits des citoyens de l'Union»¹⁶ a identifié les problèmes d'immatriculation des véhicules comme l'un des principaux obstacles rencontrés par les citoyens dans l'exercice quotidien des droits que leur confère la législation de l'UE. Dans ce rapport, la Commission a souligné la nécessité de supprimer cet obstacle, en simplifiant les formalités et conditions liées à l'immatriculation de véhicules immatriculés dans un autre État membre.

¹⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁶ COM(2010) 603 du 27.10.2010.

- (3) La directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules¹⁷ harmonise la présentation et le contenu du certificat d'immatriculation, afin de faciliter sa compréhension et de contribuer ainsi, pour les véhicules immatriculés dans un État membre, à la libre circulation routière sur le territoire des autres États membres. Conformément à ladite directive, le certificat d'immatriculation délivré par un État membre devrait être reconnu par les autres États membres en vue de l'identification du véhicule en circulation internationale ou en vue de sa nouvelle immatriculation dans un autre État membre. La directive 1999/37/CE ne contient toutefois aucune disposition relative à la détermination de l'État membre compétent pour l'immatriculation ou des formalités et procédures applicables. En conséquence, afin d'éliminer les obstacles à la libre circulation des véhicules à moteur dans le marché intérieur, il est nécessaire de fixer des règles harmonisées distinctes en ce qui concerne la détermination de l'État membre dans lequel les véhicules à moteur doivent être immatriculés et en ce qui concerne les procédures simplifiées de réimmatriculation des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre.
- (4) Les règles nationales des États membres imposent souvent aux entreprises et aux citoyens établis sur leur territoire d'y immatriculer un véhicule à moteur immatriculé par une tierce personne établie dans un autre État membre, y compris lorsque le véhicule n'est ni essentiellement utilisé à titre permanent dans l'État membre exigeant son immatriculation, ni destiné à l'être. Par conséquent, il y a lieu de déterminer dans quel État membre un véhicule à moteur doit être immatriculé s'il est utilisé par une personne établie ou résidant dans un autre État membre que celui où le propriétaire est établi ou réside. Dans ces circonstances, il est souhaitable que les États membres reconnaissent mutuellement la validité de l'immatriculation dans un autre État membre.
- (5) L'immatriculation de véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre est entravée par de lourdes formalités d'immatriculation dans les États membres, notamment par l'obligation de présenter ces véhicules à des contrôles complémentaires visant à évaluer leur état général avant leur immatriculation ou à les identifier. Par conséquent, il convient de réduire ces formalités afin d'assurer la libre circulation des véhicules à moteur et de réduire la charge administrative pour les citoyens, les entreprises et les services d'immatriculation. En particulier pour les citoyens ou les entreprises qui achètent un véhicule à moteur immatriculé dans un autre État membre, il est approprié de mettre en place une procédure d'immatriculation simplifiée qui prévoit la reconnaissance des documents délivrés et du contrôle technique effectué dans un autre État membre et qui régit la coopération administrative entre les services compétents en ce qui concerne l'échange des données manquantes.
- (6) Le présent règlement devrait tenir compte de la décision 2004/919/CE du Conseil du 22 décembre 2004 concernant la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontières¹⁸, dont l'objectif est d'instaurer une meilleure coopération au sein de l'Union afin de prévenir la criminalité transfrontière visant les véhicules et de lutter contre ce phénomène. Conformément à ladite décision, chaque État membre veille à ce que ses autorités compétentes prennent les mesures

¹⁷ JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

¹⁸ JO L 389 du 30.12.2004, p. 28.

nécessaires pour prévenir l'utilisation frauduleuse et le vol des documents d'immatriculation des véhicules. Par conséquent, le présent règlement devrait autoriser les États membres à refuser l'immatriculation d'un véhicule à moteur immatriculé dans un autre État membre en cas de trafic de véhicules, y compris l'utilisation frauduleuse et le vol des documents d'immatriculation des véhicules.

- (7) Le présent règlement devrait poursuivre la simplification administrative pour les citoyens, les entreprises et les services d'immatriculation, notamment par l'échange électronique des données relatives à l'immatriculation des véhicules. Pour ce faire, les États membres devraient s'accorder réciproquement un droit d'accès à leurs données relatives à l'immatriculation des véhicules, afin d'améliorer l'échange d'informations et d'accélérer les procédures d'immatriculation.
- (8) Le traitement des données à caractère personnel relevant de l'application du présent règlement est soumis à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données¹⁹. Le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données²⁰ s'applique au traitement des données à caractère personnel par la Commission dans le cadre du présent règlement.
- (9) Le transfert d'un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre vers un autre État membre pour l'y faire immatriculer nécessite une immatriculation temporaire largement accessible afin d'assurer la sécurité routière et la transmission, par voie électronique, de données fiables en ce qui concerne l'immatriculation des véhicules. Par conséquent, il convient de mettre en place un système permettant l'immatriculation temporaire des véhicules à moteur.
- (10) Les distributeurs de véhicules à moteur ou les entreprises fournissant des services de réparation, d'entretien ou d'essai pour des véhicules à moteur utilisent généralement des numéros nationaux d'immatriculation professionnelle pour transférer des véhicules dans un autre État membre. Toutefois, ces numéros ne sont généralement pas reconnus dans les autres États membres, ce qui entrave le commerce transfrontalier de véhicules d'occasion, notamment dans les régions frontalières. Par conséquent, il y a lieu d'adopter un système permettant aux distributeurs de véhicules à moteur ou aux entreprises fournissant des services de réparation, d'entretien ou d'essai pour des véhicules à moteur de transférer ces véhicules dans un autre État membre sous un numéro d'immatriculation professionnelle.
- (11) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir la réduction des formalités d'immatriculation en vue d'assurer la libre circulation des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre et la réduction de la charge administrative pour les citoyens, les entreprises et les services d'immatriculation, ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison des règles nationales divergentes et peuvent donc, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, être

¹⁹ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

²⁰ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (12) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (13) Afin de réaliser l'objectif d'un échange d'informations entre les États membres grâce à des moyens interopérables, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en vue de l'adoption de modifications aux annexes I et II du présent règlement pour les adapter au progrès technique, afin notamment de tenir compte des modifications pertinentes apportées à la directive 1999/37/CE ou à d'autres actes de l'Union directement applicables en ce qui concerne la mise à jour des annexes I et II du présent règlement, ainsi qu'en vue de la définition des conditions que doivent remplir les entreprises utilisant des certificats d'immatriculation professionnels pour satisfaire aux exigences en matière de bonne réputation et de compétences professionnelles et en vue de la détermination de la durée de validité des certificats d'immatriculation professionnels. Il importe tout particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, notamment auprès d'experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veillera à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (14) Pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour établir les procédures et spécifications communes concernant le logiciel, qui est nécessaire pour l'échange électronique de données relatives à l'immatriculation des véhicules, et notamment le format des données échangées, les procédures techniques de consultation automatisée des registres électroniques nationaux et d'accès à ces registres, les procédures d'accès et les mécanismes de sécurité, ainsi que pour établir le format et le modèle du certificat d'immatriculation professionnel. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec les dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²¹,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à:

²¹ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

- a) tout véhicule à moteur ou remorque visé(e) à l'article 3 de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil²²;
 - b) tout véhicule à moteur à deux ou trois roues, jumelées ou non, destiné à circuler sur la route, visé à l'article 1^{er} de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil²³.
- 2. Le présent règlement ne s'applique pas à l'immatriculation des véhicules à moteur immatriculés dans un pays tiers.
 - 3. Le présent règlement ne fait pas obstacle au droit des États membres à dispenser d'immatriculation les véhicules à moteur conformément à la directive 1999/37/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «immatriculation», l'autorisation administrative de mise en circulation routière d'un véhicule, durant laquelle ce dernier est identifié et se voit attribuer un numéro de série, appelé numéro d'immatriculation;
- 2) «véhicule immatriculé dans un autre État membre», un véhicule possédant un certificat d'immatriculation en cours de validité délivré par un autre État membre;
- 3) «titulaire du certificat d'immatriculation», la personne au nom de laquelle un véhicule est immatriculé dans un État membre;
- 4) «immatriculation professionnelle de véhicules», l'autorisation administrative de mise en circulation routière des véhicules, durant laquelle ces derniers sont identifiés et se voient attribuer un numéro de série, appelé numéro d'immatriculation professionnelle, qui peut être utilisé par plusieurs véhicules.

Article 3

Lieu d'immatriculation des véhicules immatriculés dans un autre État membre

- 1. Un État membre ne peut exiger l'immatriculation sur son territoire d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre que si le titulaire du certificat d'immatriculation a sa résidence normale sur son territoire.
- 2. L'État membre dans lequel le titulaire du certificat d'immatriculation a sa résidence normale est:
 - a) pour une société ou un autre organisme, association ou personne morale, l'État membre dans lequel est située l'administration centrale;

²² JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

²³ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

- b) pour une succursale, une agence ou tout autre établissement d'une société ou d'un autre organisme, l'État membre dans lequel est située la succursale, l'agence ou l'établissement;
- c) pour une personne physique agissant dans l'exercice de son activité professionnelle, l'État membre qui constitue son lieu d'activité principal;
- d) pour toute autre personne physique:
 - i) le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite;
 - ii) s'il s'agit d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux ou plusieurs États membres, le lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement.

La condition énoncée au point ii) ne s'applique pas lorsque la personne effectue un séjour dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

Article 4

Procédure d'immatriculation des véhicules immatriculés dans un autre État membre

1. Lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation transfère sa résidence normale dans un autre État membre, il demande l'immatriculation d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre dans un délai de six mois à compter de la date de son arrivée.

Durant la période visée au premier alinéa, l'utilisation du véhicule ne fait pas l'objet de restrictions.
2. La demande d'immatriculation d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre est déposée auprès d'un service d'immatriculation des véhicules et comprend les parties concernées du certificat d'immatriculation, conformément à l'article 5, paragraphe 2, de la directive 1999/37/CE, ou toute autre preuve d'immatriculation précédente dans un autre État membre.
3. Dès qu'il reçoit la demande d'immatriculation d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre, le service d'immatriculation des véhicules recueille immédiatement les informations relatives aux rubriques énumérées à l'annexe I directement auprès du service homologue de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé, conformément à l'article 7, et transfère ces données vers son propre registre.

4. Les services d'immatriculation des véhicules ne peuvent réaliser des contrôles physiques préalables à l'immatriculation d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre que dans l'un des cas suivants:
- a) si les informations fournies par le demandeur pendant la procédure d'immatriculation ne figurent pas dans le registre de véhicules tenu par l'État membre dans lequel le véhicule est censé avoir été immatriculé;
 - b) si les informations fournies par le demandeur pendant la procédure d'immatriculation diffèrent de celles qui figurent dans le registre de véhicules tenu par l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé;
 - c) si les services d'immatriculation des véhicules ont de bonnes raisons de croire que les dispositions techniques en vertu desquelles le véhicule a été réceptionné, conformément aux articles 23 ou 24 de la directive 2007/46/CE ou à l'article 15 de la directive 2002/24/CE, ne sont pas équivalentes à leurs propres dispositions;
 - d) si un contrôle technique est requis en cas de changement de propriétaire du véhicule ou si le véhicule est gravement endommagé.
5. Lorsqu'il procède à l'immatriculation d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre, le service d'immatriculation concerné en informe immédiatement le service homologue de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé en dernier lieu, conformément à l'article 7.

Article 5

Refus d'immatriculer un véhicule immatriculé dans un autre État membre

1. Les services d'immatriculation des véhicules ne peuvent refuser d'immatriculer un véhicule immatriculé dans un autre État membre que dans les cas suivants:
- a) lorsque les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 2, ne sont pas remplies;
 - b) le cas échéant, si les cotisations ou redevances imposées par cet État membre en vue de l'immatriculation, telles que visées à l'article 4, n'ont pas été acquittées;
 - c) si le contrôle physique visé à l'article 4, paragraphe 4, n'a pas été concluant;
 - d) s'il ressort des informations recueillies conformément à l'article 7 que:
 - i) le véhicule est gravement endommagé, volé ou détruit;
 - ii) les documents d'immatriculation du véhicule ont été volés, à moins que le titulaire du certificat d'immatriculation ne puisse prouver clairement que le véhicule lui appartient;
 - iii) la date à laquelle le dernier certificat de contrôle technique aurait dû être établi est dépassée.

2. Toute décision prise par un service d'immatriculation des véhicules refusant d'immatriculer un véhicule immatriculé dans un autre État membre est dûment motivée. La personne concernée peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, adresser au service d'immatriculation compétent une demande de réexamen de la décision. Cette demande indique les motifs justifiant un tel réexamen. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de cette demande, le service d'immatriculation compétent confirme ou infirme sa décision.

Article 6

Immatriculations temporaires en cas de transfert vers un autre État membre

1. Toute personne ayant acheté dans un autre État membre un véhicule dépourvu de certificat d'immatriculation peut demander au service d'immatriculation d'émettre un certificat d'immatriculation temporaire en vue de son transfert vers un autre État membre. Le certificat d'immatriculation temporaire est valable trente jours.
2. Dès qu'il reçoit la demande de certificat d'immatriculation temporaire visée au paragraphe 1, le service d'immatriculation recueille immédiatement les informations relatives aux rubriques énumérées à l'annexe I directement auprès du service homologue de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé, conformément à l'article 7, et transfère ces données vers son propre registre.
3. Les services d'immatriculation des véhicules peuvent refuser de délivrer le certificat d'immatriculation temporaire visé au paragraphe 1 dans l'un des cas suivants:
 - a) le cas échéant, si les cotisations ou redevances imposées par cet État membre en vue de l'immatriculation temporaire n'ont pas été acquittées;
 - b) s'il ressort des informations recueillies conformément à l'article 7 ou des informations figurant dans les registres officiels de véhicules tenus par les États membres que:
 - i) le véhicule est gravement endommagé, volé ou détruit;
 - ii) les documents d'immatriculation du véhicule ont été volés, à moins que le titulaire du certificat d'immatriculation ne puisse prouver clairement que le véhicule lui appartient;
 - iii) la date à laquelle le dernier certificat de contrôle technique aurait dû être établi est dépassée.

Article 7

Échange d'informations concernant les données d'immatriculation des véhicules

1. En vue d'immatriculer un véhicule immatriculé dans un autre État membre, les services d'immatriculation des véhicules permettent à leurs homologues des autres États membres d'accéder aux données figurant dans les registres officiels de véhicules et relatives aux rubriques énumérées à l'annexe I.

2. Aux fins du paragraphe 1, les services d'immatriculation des véhicules utilisent le logiciel visé à l'annexe II.

Seuls les services d'immatriculation peuvent accéder directement aux données enregistrées et disponibles via le logiciel. Les services d'immatriculation prennent les mesures nécessaires pour éviter que:

- a) des personnes non autorisées accèdent aux systèmes de traitement des données;
 - b) les informations soient lues, copiées, modifiées ou supprimées par des personnes non autorisées;
 - c) des informations soient recherchées ou transmises sans autorisation;
 - d) des informations soient lues ou copiées sans autorisation pendant leur transmission.
3. Les services d'immatriculation des véhicules dans les États membres traitent les données à caractère personnel conformément à la directive 95/46/CE et sous le contrôle de l'autorité publique indépendante de l'État membre visée à l'article 28 de ladite directive.

Les services d'immatriculation utilisent les informations transmises conformément au présent règlement uniquement aux fins de l'immatriculation d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre.

Lorsque les services d'immatriculation s'échangent des informations conformément au présent règlement, le service d'immatriculation qui fournit les informations est informé, à sa demande, de l'utilisation qui sera faite des informations qu'il a fournies et des actions entreprises en conséquence.

Le service d'immatriculation qui fournit les informations veille à la précision des données qu'il transmet et s'assure que celles-ci sont nécessaires et proportionnées à l'objectif en vue duquel elles sont fournies. Il tient compte des règlements applicables sur la protection des données à caractère personnel.

S'il s'avère que les informations qui lui ont été fournies sont incorrectes ou n'auraient pas dû être transmises, le service d'immatriculation qui reçoit les informations en est immédiatement informé. Le cas échéant, il supprime ou corrige en conséquence les informations reçues.

4. La Commission adopte des actes d'exécution pour établir les procédures et spécifications communes concernant le logiciel visé au paragraphe 2, notamment le format des données échangées, les procédures techniques de consultation automatisée des registres électroniques nationaux et d'accès à ces registres, les procédures d'accès et les mécanismes de sécurité. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 8
Immatriculation professionnelle de véhicules

1. Un service d'immatriculation des véhicules peut délivrer un ou plusieurs certificats d'immatriculation professionnels à toute entreprise qui:
 - a) est établie sur son territoire,
 - b) distribue des véhicules ou propose des services de réparation, d'entretien ou d'essai de véhicules et
 - c) bénéficie d'une bonne réputation et possède les compétences professionnelles requises.
2. Les services d'immatriculation s'assurent que les données relatives aux véhicules visées à l'annexe I sont inscrites dans leur registre pour chaque immatriculation professionnelle.
3. Les véhicules munis d'un certificat d'immatriculation professionnel ne peuvent être utilisés que s'ils n'engendrent pas de risque direct et immédiat en matière de sécurité routière. Ces véhicules ne peuvent être utilisés pour le transport commercial de passagers ou de marchandises.
4. Les États membres ne peuvent empêcher, pour des raisons liées à l'immatriculation, la libre circulation des véhicules munis d'un certificat d'immatriculation professionnel.
5. La Commission adopte des actes d'exécution afin d'établir le format et le modèle du certificat d'immatriculation professionnel.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.

Article 9
Services d'immatriculation des véhicules

1. Les États communiquent à la Commission le nom et les coordonnées des services d'immatriculation des véhicules responsables de la gestion des registres officiels de véhicules sur leur territoire et de l'application du présent règlement.

La Commission publie sur son site internet une liste des services d'immatriculation des véhicules, ainsi que toute mise à jour de cette liste.
2. Les services d'immatriculation des véhicules veillent à ce que le public ait facilement accès:
 - a) aux informations relatives à l'immatriculation des véhicules dans l'État membre où se trouve le service concerné;
 - b) au nom et aux coordonnées du service, de manière à pouvoir le joindre directement.

Article 10
Actes délégués

La Commission se voit conférer le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 11 en ce qui concerne:

- 1) la modification des annexes I et II du présent règlement en vue de leur adaptation au progrès technique, notamment, afin de tenir compte des modifications pertinentes apportées à la directive 1999/37/CE ou à d'autres actes de l'Union directement applicables en ce qui concerne la mise à jour des annexes I et II du présent règlement;
- 2) les conditions que les entreprises doivent remplir pour satisfaire aux exigences énoncées à l'article 8, paragraphe 1, point c);
- 3) la durée de validité des certificats d'immatriculation professionnels visés à l'article 8, paragraphe 1.

Article 11
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.
2. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 est conférée à la Commission pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation du pouvoir qui y est spécifié. Elle prend effet le lendemain de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Tout acte délégué adopté conformément à l'article 10 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas fait connaître son opposition dans un délai de deux mois à compter de la notification dudit acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration dudit délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission qu'ils ne comptaient pas faire opposition. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 12
Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

Article 13
Évaluation

La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'évaluation du présent règlement au plus tard le [quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement]. Si nécessaire, la Commission présente des propositions appropriées visant à modifier le présent règlement et à adapter d'autres actes de l'Union, en tenant compte notamment des possibilités de simplifier davantage les formalités administratives pour les citoyens et les entreprises.

Article 14
Entrée en vigueur et applicabilité

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du xxxx [insérer la date postérieure d'un an à celle de l'entrée en vigueur du présent règlement].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4.4.2012

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

Ensemble de données aux fins de la consultation automatisée de données relatives à l'immatriculation des véhicules visées à l'article 7, paragraphe 1

Rubrique	Codes harmonisés figurant dans la directive 1999/37/CE
1. Pays d'immatriculation	--
2. Numéro d'immatriculation	(A)
3. Date de la première immatriculation du véhicule	(B)
4. Numéro(s) d'identification du certificat d'immatriculation	--
5. Nom du service émetteur du certificat d'immatriculation	--
6. Véhicule: marque	(D.1)
7. Véhicule: type - Variante (si disponible) - Version (si disponible)	(D.2)
8. Véhicule: dénomination(s) commerciale(s)	(D.3)
9. Numéro d'identification du véhicule (NIV)	(E)
10. Masse: masse en charge maximale techniquement admissible, sauf pour les motocycles	(F.1)
11. Masse: masse en charge maximale admissible du véhicule en service dans l'État membre d'immatriculation	(F.2)
12. Masse du véhicule en service avec carrosserie et dispositif d'attelage en cas de véhicule tracteur de catégorie autre que M1	(G)
13. Période de validité, si elle n'est pas illimitée	(H)
14. Date de l'immatriculation à laquelle se réfère le présent certificat	(I)
15. Numéro de réception par type (si disponible)	(K)
16. Nombre d'essieux	(L)

Rubrique	Codes harmonisés figurant dans la directive 1999/37/CE
17. Empattement (en mm)	(M)
18. Pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 3500 kg, distribution de la masse en charge maximale techniquement admissible entre les essieux: essieu n° 1 (en kg)	(N.1)
19. Pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 3500 kg, distribution de la masse en charge maximale techniquement admissible entre les essieux: essieu n° 2 (en kg), le cas échéant	(N.2)
20. Pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 3500 kg, distribution de la masse en charge maximale techniquement admissible entre les essieux: essieu n° 3 (en kg), le cas échéant	(N.3)
21. Pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 3500 kg, distribution de la masse en charge maximale techniquement admissible entre les essieux: essieu n° 4 (en kg), le cas échéant	(N.4)
22. Pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 3500 kg, distribution de la masse en charge maximale techniquement admissible entre les essieux: essieu n° 5 (en kg), le cas échéant	(N.5)
23. Masse maximale remorquable techniquement admissible: remorque freinée (en kg)	(O.1)
24. Masse maximale remorquable techniquement admissible: remorque non freinée (en kg)	(O.2)
25. Moteur: cylindrée (en cm ³)	(P.1)
26. Moteur: puissance nette maximale (en kW) (si disponible)	(P.2)
27. Moteur: type de carburant ou source d'énergie	(P.3)
28. Moteur: vitesse nominale (en min ⁻¹)	(P.4)
29. Numéro d'identification du moteur	(P.5)
30. Rapport puissance/poids en kW/kg (uniquement pour les motocycles)	(Q)
31. Couleur du véhicule	(R)
32. Nombre de places: nombre de places assises, y compris celle du conducteur	(S.1)

Rubrique	Codes harmonisés figurant dans la directive 1999/37/CE
33. Nombre de places: nombre de places debout (le cas échéant)	(S.2)
34. Vitesse maximale (en km/h)	(T)
35. Niveau sonore: à l'arrêt [en dB(A)]	(U.1)
36. Niveau sonore: vitesse du moteur (en min- 1)	(U.2)
37. Niveau sonore: en marche (passage) [en dB(A)]	(U.3)
38. Gaz d'échappement: CO (en g/km ou g/kWh)	(V.1)
39. Gaz d'échappement: HC (en g/km ou g/kWh)	(V.2)
40. Gaz d'échappement: NO _x (en g/km ou g/kWh)	(V.3)
41. Gaz d'échappement: HC + NO _x (en g/km)	(V.4)
42. Gaz d'échappement: particules diesel (en g/km ou g/kWh)	(V.5)
43. Gaz d'échappement: coefficient d'absorption corrigé pour le diesel (en min-1)	(V.6)
44. Gaz d'échappement: CO ₂ (en g/km)	(V.7)
45. Gaz d'échappement: consommation combinée de carburant (en l/100 km)	(V.8)
46. Gaz d'échappement: indication de la catégorie environnementale de la réception CE; mention de la version applicable en vertu de la directive 70/220/CEE ou de la directive 88/77/CEE	(V.9)
47. Capacité du (ou des) réservoir(s) (en litres)	(W)
48. Date du dernier contrôle technique	--
49. Date du prochain contrôle technique	--
50. Kilométrage (si disponible)	--
51. Véhicule détruit (oui/non)	--
52. Date de délivrance du certificat de destruction ²⁴	--

²⁴ Telle que visée dans la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34), modifiée.

Rubrique	Codes harmonisés figurant dans la directive 1999/37/CE
53. Établissement ou entreprise ayant émis le certificat de destruction	--
54. Motif de la destruction	--
55. Véhicule volé (oui/non)	--
56. Certificat et/ou plaques d'immatriculation volé(s) (oui/non)	--
57. Immatriculation inactive	--
58. Immatriculation suspendue	--
59. Modification du numéro d'immatriculation	--
60. Contrôle technique requis après un accident ayant causé des dommages graves	--
61. Essais supplémentaires requis après modification de l'une des rubriques 9 à 47	

ANNEXE II

Utilisation du logiciel visé à l'article 7

1. Les informations sont échangées à l'aide de moyens électroniques interopérables, sans que les échanges de données nécessitent le recours à d'autres bases de données. Ces échanges d'informations sont effectués dans des conditions sûres et économiques, garantissent la sécurité et la protection des données transmises et ont lieu, autant que possible, par l'intermédiaire des logiciels déjà en place.
2. Aux fins du présent règlement, le logiciel comporte un mode d'échange en ligne en temps réel et/ou un mode d'échange par lots. Le mode d'échange par lots permet de communiquer en un seul message des demandes ou réponses multiples.
3. Chaque État membre prend en charge ses coûts afférents à la gestion, à l'utilisation et à la maintenance des applications informatiques visées au point 1.
4. Les services d'immatriculation utilisent les procédures automatisées visées aux points 1 et 2 pour obtenir les informations sur les rubriques de données énumérées à l'annexe I à partir des registres électroniques de véhicules d'un ou de plusieurs autres États membres.
5. Le logiciel gère les communications sécurisées vers les autres États membres et communique, par le langage XML, avec les systèmes finals plus anciens des États membres. Les États membres échangent des messages en les transmettant directement au destinataire.
7. Les messages XML envoyés sur le réseau sont cryptés.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE DANS LE CADRE DES PROPOSITIONS

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels
 - 3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative
 - 3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel
 - 3.2.5. Participation de tiers au financement
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE DANS LE CADRE DES PROPOSITIONS

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

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

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB²⁵

Titre 2 – Entreprises – Chapitre 02 03: Marché intérieur des biens et politiques sectorielles

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**.

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

1a. Compétitivité pour la croissance et l'emploi

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique n° 1: réviser en permanence l'acquis dans le domaine du marché intérieur et proposer le cas échéant de nouvelles mesures législatives ou non législatives.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La présente initiative a pour objectif d'améliorer le fonctionnement du marché unique en supprimant les obstacles administratifs liés à la procédure de réimmatriculation des véhicules à moteur, qui entravent actuellement la libre circulation des véhicules à moteur. La présente proposition devrait permettre d'harmoniser, de rationaliser et de simplifier les procédures de réimmatriculation des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre, pour les citoyens, les travailleurs, les employeurs, les sociétés de location de voitures et de crédit-bail automobile, ainsi que les services d'immatriculation. La présente proposition devrait également permettre de réduire les charges administratives de tous les acteurs concernés sans porter atteinte à la sécurité routière ni à la lutte contre le crime et la fraude.

La présente proposition aura des incidences pour les citoyens quittant un pays au profit d'un autre ou ayant une résidence secondaire dans un autre État membre, ainsi que pour ceux qui résident dans un État membre et utilisent un véhicule à moteur immatriculé par

²⁵

ABM: Activity-Based Management (gestion par activité) – ABB: Activity-Based Budgeting (établissement du budget par activité).

leur employeur dans un autre État membre. Les citoyens représentent également le principal groupe de consommateurs sur le marché intra-UE des véhicules d'occasion. La présente proposition concerne aussi directement les opérateurs spécialisés dans les véhicules d'occasion, les sociétés de crédit-bail et les sociétés de location de voitures. Enfin, la présente proposition aura des conséquences pour les services d'immatriculation des véhicules à moteur. Les incidences spécifiques sont détaillées dans l'étude d'impact ci-jointe.

1.4.4. Indicateurs de résultats et d'incidences

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

- Nombre de plaintes,
- nombre de dossiers SOLVIT,
- nombre d'actions en justice,
- nombre de demandes adressées aux centres européens des consommateurs,
- nombre de réimmatriculations et d'annulations d'immatriculations,
- consultation publique, en particulier sur les charges administratives,
- enquête ciblant spécifiquement ce secteur,
- enquête ciblant spécifiquement les services d'immatriculation nationaux,
- statistiques EUCARIS.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme

La présente initiative a pour objectif général d'améliorer le fonctionnement du marché unique en supprimant les obstacles administratifs liés à la procédure de réimmatriculation des véhicules à moteur, qui entravent actuellement la libre circulation des véhicules à moteur.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE

Les aspects transfrontières de l'immatriculation des véhicules restent une source de problèmes au sein du marché intérieur. Par exemple, depuis 2000, la Cour de justice a rendu 17 arrêts et ordonnances concernant les obstacles à la libre circulation des marchandises, des services et des personnes dus à des questions liées à l'immatriculation des véhicules. Les divergences entre les règles administratives nationales relatives à la réimmatriculation des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre entravent la libre circulation de ces véhicules à l'intérieur de l'UE. Cette dernière a donc le droit d'agir sur la base de l'article 114 du TFUE, afin de garantir le bon fonctionnement du marché unique des véhicules à moteur d'occasion achetés dans un autre État membre, pour les citoyens qui transfèrent un véhicule à moteur vers un autre État membre de résidence, pour ceux qui utilisent un véhicule à moteur immatriculé dans l'État membre d'emploi, ainsi que pour les entreprises de location de voitures (et, dans une moindre mesure, les entreprises de crédit-bail) qui, en raison d'exigences en matière d'immatriculation valables pour elles-mêmes ou pour leurs clients, se heurtent à des obstacles à l'utilisation transfrontalière de ces véhicules. Toutefois, dans le respect du principe de subsidiarité, la présente proposition ne concerne pas les réimmatriculations ou le transfert de véhicules au sein d'un même État membre.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

En plus d'entamer des procédures d'infraction, la Commission a publié des communications interprétatives résumant la législation de l'UE applicable en la matière. Or, la législation de l'UE et la jurisprudence de la Cour de justice dans ce domaine ne cessent d'évoluer, de sorte que la plupart des communications interprétatives sur l'immatriculation des véhicules, y compris celle de 2007, deviennent rapidement obsolètes. En outre, les communications interprétatives ne sont pas contraignantes et, pour l'heure, elles n'ont pas vraiment permis de guider les États membres, ni de leur imposer des contraintes. De surcroît, bien que la Commission ait déjà publié les communications interprétatives susmentionnées, on ne peut affirmer que ces dernières ont considérablement réduit le nombre de problèmes. Les services nationaux d'immatriculation sont – ou devraient être – au courant de l'existence de la dernière communication interprétative, mais, en cas de divergence entre les règles nationales et la communication interprétative, ils appliquent généralement la législation nationale. Rien ne porte à croire que les citoyens et les entreprises savent que la communication existe, et il n'est pas réaliste de penser que cette dernière, qui reprend les éléments principaux de la législation de l'UE et la jurisprudence de la Cour de justice, leur serait d'un grand secours en cas de conflit.

1.5.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

La présente initiative est entièrement compatible avec les autres instruments applicables, notamment la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage, la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, la décision 2004/919/CE du Conseil du 22 décembre 2004 concernant la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontières, la décision 2008/615/JAI du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière, ainsi que la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

1.6. Durée et incidence financière

Proposition/initiative à **durée illimitée**.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

Gestion centralisée directe par la Commission.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

L'article 13 de la présente proposition prévoit l'évaluation du présent règlement, qui devrait aboutir à la présentation d'un rapport au Parlement européen et au Conseil quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement. L'évaluation devrait révéler les éventuels problèmes et lacunes du règlement et servir de base à de nouvelles mesures, dont une éventuelle proposition de modification du règlement visant à simplifier davantage les formalités administratives pour les citoyens et les entreprises et à assurer une meilleure intégration du marché unique des véhicules à moteur d'occasion.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. Risque(s) identifié(s)

Aucun risque financier n'a pu être décelé.

2.2.2. Moyen(s) de contrôle prévu(s)

Les moyens de contrôle prévus sont définis dans le règlement financier et le règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

La Commission doit veiller à ce que les intérêts financiers de l'Union européenne soient protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et d'autres activités illégales, par des contrôles efficaces et par le recouvrement des montants indûment payés, ainsi que, lorsque des irrégularités sont constatées, par des sanctions efficaces, proportionnelles et dissuasives conformément au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 et au règlement (CE) n° 1073/1999.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Libellé.....]	CD/CND ⁽²⁶⁾	de pays AELE ²⁷	de pays candidats ²⁸	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) <i>bis</i> , du règlement financier
1a. Compétitivité pour la croissance et l'emploi	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI	NON	NON	NON

²⁶ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

²⁷ AELE: Association européenne de libre-échange.

²⁸ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel:		Numér 0	1a. Compétitivité pour la croissance et l'emploi						
DG: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL	
• Crédits opérationnels			0	0	0	0	0	0	
TOTAL des crédits pour la DG ENTR	Engagements	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0	
	Paie ments	=2+2a	0	0	0	0	0	0	
		+3							
Rubrique du cadre financier pluriannuel:		5	«Dépenses administratives»						
DG ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL	
• Ressources humaines			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0	
• Autres dépenses administratives			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5	
TOTAL DG ENTR		Crédits	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5	
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel		(Total engagements = Total paiements)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5	
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel		Engagements	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5	
		Paie ments	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5	

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels.

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel						
Ressources humaines	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Autres dépenses administratives	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Hors RUBRIQUE 5²⁹ du cadre financier pluriannuel						
Ressources humaines	0	0	0	0	0	0
Autres dépenses de nature administrative	0	0	0	0	0	0
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0	0	0	0	0	0

TOTAL	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹

Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus avec une décimale)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)					
02 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5
XX 01 01 02 (en délégation)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (recherche indirecte)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (recherche directe)	0	0	0	0	0
• Personnel externe (en équivalent temps plein – ETP)³⁰					
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)	0	0	0	0	0
Autre ligne budgétaire (à spécifier)	0	0	0	0	0
TOTAL	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Gérer la mise en œuvre du règlement, notamment en préparant les actes d'exécution et éventuellement les actes délégués et en lançant l'évaluation.
--------------------------------------	--

³⁰ AC = agent contractuel; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation. AL = agent local; END = expert national détaché.

³¹ Sous-plafond de personnel externe sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition ne prévoit pas de cofinancement par des tiers.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

La proposition est sans incidence financière sur les recettes.