

**Communication de la Commission concernant les procédures de réception et d'immatriculation de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre**

(88/C 281/08)

**I. Introduction**

La présente communication vise à préciser les principes de droit communautaire qui régissent les conditions de réception et d'immatriculation dans les États membres de véhicules importés des autres États membres. Elle décrit les droits que les particuliers qui sont dans le cas d'importer un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre tirent de l'applicabilité directe du droit communautaire, et les garanties de procédure auxquelles ils sont en droit de s'attendre en la matière. Les principes dégagés dans la présente communication ne sauraient cependant remettre en cause les restrictions aux importations directes ou indirectes de véhicules de pays tiers qui sont appliquées par certains États membres.

**II. Généralités**

Chaque année, des milliers de citoyens de la Communauté demandent l'immatriculation, dans l'État membre où ils résident, d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre.

Il peut s'agir, selon le cas:

- d'un véhicule importé à l'occasion d'un transfert de résidence du demandeur d'immatriculation,
- d'un véhicule de seconde main, importé d'un autre État membre soit par un revendeur, soit par le demandeur d'immatriculation lui-même,
- d'un véhicule provenant du marché des véhicules neufs d'un autre État membre, que le demandeur d'immatriculation importe soit lui-même, soit par l'entremise d'un intermédiaire, le plus souvent pour bénéficier d'un prix d'achat hors taxes plus favorable dans cet État, le véhicule y étant immatriculé temporairement pour les besoins du transfert par route.

Bien que ces trois situations présentent d'importantes différences à plusieurs égards, et notamment du point de vue fiscal, elles posent par contre des problèmes similaires pour ce qui concerne les conditions de réception et d'immatriculation dans l'État membre d'importation. Dans le cadre de la présente communication, on entendra par «véhicule importé»: tout véhicule importé d'un autre État membre où il se trouvait précédemment immatriculé.

Les procédures de réception et d'immatriculation des véhicules importés mises en place par les États membres ont fait l'objet, au cours des dernières années, de nombreuses plaintes auprès de la Commission, mettant en cause la compatibilité de ces procédures avec le droit communautaire, et en particulier avec les articles 30 et 36 du traité, relatifs à la libre circulation des marchandises.

La Commission est intervenue à de nombreuses reprises auprès des États membres concernés pour obtenir l'aménagement des procédures en question. Elle a pu

ainsi dégager certains principes généraux lui permettant d'apprécier la compatibilité avec les articles 30 et 36 du traité des procédures de réception et d'immatriculation des véhicules importés, mises en place par les États membres.

Par ailleurs, la Cour de justice a eu l'occasion de se prononcer sur divers aspects de ces procédures dans trois arrêts récents: l'arrêt rendu le 12 juin 1986 dans l'affaire 50-85 (Schloh contre Auto contrôle technique), l'arrêt rendu le 11 juin 1987 dans l'affaire 406-85 (Gofette et Gilliard), et l'arrêt rendu le 17 juin 1987 dans l'affaire 154-85 (Commission contre Italie). Ces arrêts ont, dans une large mesure, confirmé les principes que la Commission avait elle-même dégagés, en apportant des précisions importantes sur certains aspects particuliers de la question.

La Commission est donc en mesure d'indiquer, ainsi qu'elle s'y était engagée dans son «Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur» (points 155 et 156), les principes qui régissent l'application des articles 30 et 36 du traité aux procédures de réception et d'immatriculation des véhicules importés, mises en place par les États membres.

La présente communication s'inscrit ainsi dans l'objectif de transparence du droit communautaire fixé par le «Livre blanc». Par son objet, elle porte sur un aspect important, pour les citoyens de la Communauté, de l'achèvement du marché intérieur à l'horizon 1992. Il importe en effet, comme la Cour l'a indiqué dans l'arrêt rendu le 5 mai 1982 dans l'affaire 15-81 (Gaston Schul), que les avantages du marché commun, qui vise à l'élimination de toutes les entraves aux échanges intracommunautaires en vue de la fusion des marchés nationaux dans un marché unique réalisant des conditions aussi proches que possible de celles d'un véritable marché intérieur, soient assurés, en dehors du commerce professionnel, également aux particuliers qui sont dans le cas de poursuivre des opérations économiques au-delà des frontières nationales.

Dans ce contexte, il a paru utile de compléter cette communication par quelques informations sur des questions qui, sans être juridiquement liées à son objet, se posent inévitablement au particulier qui importe un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre.

Par ailleurs, il convient de signaler que plusieurs États membres appliquent des restrictions à l'importation de véhicules originaires des pays tiers, et du Japon en particulier. De telles restrictions, qui seraient sans effet si elles n'étaient appliquées également aux véhicules en provenance des autres États membres, ne sauraient être mises en cause par l'application des principes dégagés dans la présente communication.

### III. Compatibilité des procédures de réception et d'immatriculation des véhicules importés avec le droit communautaire

La réception et l'immatriculation dans un État membre d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre pose deux problèmes, qu'il convient de distinguer:

- le premier est relatif au contrôle des caractéristiques techniques du véhicule et de la documentation qui s'y rapporte (*infra*, A);
- le second concerne le contrôle de l'état physique du véhicule au moment de l'importation (*infra*, B).

En outre, certaines garanties de procédure doivent être reconnues au demandeur d'immatriculation au cas où celle-ci est refusée (*infra*, C).

#### A) Contrôle des caractéristiques techniques du véhicule et de la documentation qui s'y rapporte (réception)

Les véhicules automobiles doivent, d'une façon générale, présenter certaines caractéristiques techniques fixées par des prescriptions impératives. Actuellement, ces prescriptions sont largement, mais pas complètement, harmonisées sur le plan communautaire.

La pierre angulaire de l'harmonisation dans ce secteur est constituée par la directive 70/156/CEE du Conseil<sup>(1)</sup>, qui prévoit une procédure de réception communautaire par type, dite «réception CEE», à la demande du constructeur ou de son représentant. Lorsqu'elle sera pleinement opérationnelle, la réception CEE marquera l'aboutissement de la procédure par laquelle un État membre constatera qu'un type de véhicule est conforme aux prescriptions techniques des directives particulières indiquées dans la fiche de réception CEE (dont le modèle figure à l'annexe II de la directive 70/156/CEE). De cette façon, les véhicules qui satisferont aux prescriptions techniques harmonisées pourront être librement mis en circulation dans toute la Communauté avec le certificat de conformité délivré par le constructeur ou son représentant, qui aura demandé la «réception CEE».

Dans l'attente de l'adoption des trois dernières directives particulières (relatives aux pneumatiques, aux poids et dimensions et aux vitres de sécurité), les constructeurs ne peuvent procéder qu'à une «réception de portée natio-

nale» de leurs modèles, qui incorpore cependant des éléments de la «réception CEE» (réceptions CEE partielles), plus ou moins nombreux selon le cas. À cet égard, il y a lieu de tenir compte du caractère «optionnel» des directives particulières, qui permet aux États membres de maintenir ou d'adopter des prescriptions nationales à côté des prescriptions harmonisées, et, le cas échéant, aux constructeurs de choisir de rendre leurs modèles conformes soit aux prescriptions harmonisées, soit aux prescriptions nationales.

Un véhicule qui, au moment de la demande d'immatriculation dans un État membre, se trouve déjà immatriculé dans un autre État membre a donc en principe été soumis, dans cet autre État membre, à un contrôle de ses caractéristiques techniques. Ce contrôle, effectué dans le cadre d'une «réception de portée nationale», a porté sur le respect des prescriptions techniques applicables, harmonisées ou nationales, selon le cas. Le résultat de ce contrôle est attesté par le certificat de conformité au type correspondant, délivré par le constructeur ou son représentant.

Toutefois, comme la Cour l'a indiqué dans l'arrêt rendu le 11 juin 1987 dans l'affaire 406-85 (Gofette et Gilliard), l'institution par un État membre d'un système de réception des véhicules importés d'un autre État membre où ils ont déjà été réceptionnés n'est pas, en soi, incompatible avec les articles 30 et 36 du traité, pourvu que certaines conditions soient respectées. En effet, si les États membres sont en droit, en l'absence d'harmonisation complète sur le plan communautaire, d'invoquer l'article 36 pour adopter des dispositions et prévoir des contrôles visant à garantir la sécurité routière, c'est cependant dans le respect des conditions fixées par cette disposition, telles qu'elles ont été interprétées par la Cour. À cet égard, deux aspects des systèmes de réception et d'immatriculation des véhicules importés méritent une attention particulière:

- l'un est un problème de fond, puisqu'il porte sur la question de savoir à quelles prescriptions techniques le véhicule importé doit satisfaire,
- l'autre est un problème de preuve, qui concerne les documents relatifs aux caractéristiques techniques du véhicule.

#### 1) Prescriptions techniques auxquelles le véhicule importé doit satisfaire

Les États membres ne peuvent pas soumettre l'immatriculation d'un véhicule importé d'un autre État membre où il a été précédemment réceptionné et immatriculé, à la condition qu'il soit conforme à un type réceptionné sur leur territoire ou qu'il réponde strictement aux prescriptions en vigueur sur leur territoire.

En effet, comme la Cour l'a indiqué dans l'arrêt rendu le 28 janvier 1986 dans l'affaire 188-84 (Commission contre France), il serait contraire au principe de proportionnalité qu'une réglementation nationale exige que les produits importés satisfassent littéralement et exactement aux dispositions ou caractéristiques techniques prescrites pour les produits fabriqués dans l'État membre en cause, alors que ces produits importés garantissent le même niveau de sécurité pour les utilisateurs. En outre, selon une jurisprudence constante de la Cour, il incombe aux autorités nationales qui invoquent l'article 36 du traité de démontrer, dans chaque cas d'espèce, qu'une mesure qui entrave le commerce intracommunautaire

(1) JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.

est nécessaire pour protéger effectivement un intérêt visé par cette disposition et notamment que l'importation du produit en cause présenterait un risque sérieux pour la santé et la vie des personnes.

En l'occurrence, on ne saurait raisonnablement défendre que la seule circonstance qu'un véhicule a été réceptionné dans un autre État membre, et présente éventuellement, mais pas nécessairement, certaines caractéristiques techniques différentes de celles prescrites par la législation de l'État membre d'importation ou de celles que présente le type correspondant réceptionné dans cet État, constitue un risque sérieux pour la santé et la vie des personnes.

Il s'ensuit que les États membres ne peuvent s'opposer à la réception et à l'immatriculation d'un véhicule précédemment réceptionné et immatriculé dans un autre État membre, pour des raisons liées aux caractéristiques techniques du véhicule, que pour des raisons de sécurité qu'il leur incombe de préciser et de motiver. La circonstance qu'un véhicule réceptionné et immatriculé dans un autre État membre ne correspond pas à un type réceptionné dans l'État membre d'importation ou présente des caractéristiques techniques différentes de celles que prescrit la législation de cet État, ne constitue pas, en soi, une justification adéquate au regard de l'article 36 du traité d'un refus de réception et d'immatriculation du véhicule en cause.

## 2) Documents relatifs aux caractéristiques techniques du véhicule

Dans l'arrêt précité dans l'affaire 406-85, la Cour de justice a dit pour droit que «les articles 30 et 36 du traité CEE sont à interpréter en ce sens que, au stade actuel de l'évolution du droit communautaire, l'institution dans un État membre d'un système de réception pour les véhicules importés d'un autre État membre où ils ont déjà été réceptionnés ou agréés n'est conforme au traité que si:

- la procédure de contrôle ne comporte pas des frais ou des délais déraisonnables et les autorités publiques assurent que ces conditions sont pleinement respectées lorsque le constructeur ou ses représentants sont chargés d'effectuer les contrôles nécessaires,
- il est loisible à l'importateur de remplacer les opérations de contrôle par la production de documents établis dans l'État membre d'exportation dans la mesure où ces documents contiennent les renseignements nécessaires sur la base de contrôles déjà effectués.»

### a) Alternative

Il s'ensuit que, en ce qui concerne la documentation relative aux caractéristiques techniques du

véhicule que le demandeur est tenu de fournir à l'appui de sa demande, les États membres doivent offrir l'alternative entre:

- la production d'un document, délivré par le constructeur ou son représentant dans l'État membre d'importation, qui situe le véhicule par rapport au type le plus proche réceptionné dans cet État,
- la production des documents (certificat de conformité et documents auxquels celui-ci se réfère, certificat d'immatriculation) délivrés dans l'État membre d'exportation, dans la mesure où ils contiennent les renseignements nécessaires.

En outre, dans l'un et l'autre cas, certaines conditions doivent être respectées, qui sont précisées ci-après.

### b) Intervention du constructeur ou de son représentant

Lorsque les États membres délèguent aux constructeurs ou à leurs représentants certaines fonctions de droit public, telle la délivrance de documents nécessaires pour la réception et l'immatriculation d'un véhicule importé, ils sont tenus d'assurer que ces personnes exercent lesdites fonctions d'une manière compatible avec les exigences de la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la Communauté. En particulier, il convient que les constructeurs ou leurs représentants délivrent les documents qui leur sont demandés:

- sans convocation du véhicule, puisque leur intervention concerne les caractéristiques techniques du véhicule au moment de sa première mise en circulation, et non l'état physique du véhicule au moment de l'importation,
- sans exiger la communication des documents commerciaux relatifs au véhicule (facture d'achat, acquittement de la TVA, etc.),
- à un coût et dans des délais raisonnables: selon la Commission, le coût ne devrait en aucun cas dépasser 100 Écus, et le délai ne devrait pas dépasser trois semaines.

### c) Reconnaissance des documents établis dans l'État membre d'exportation

Dans la mesure où les documents établis dans l'État membre d'exportation contiennent les renseignements nécessaires pour l'immatriculation dans l'État membre d'importation, celui-ci est tenu d'accepter ces documents dans la forme et les modalités selon lesquelles ces documents ont cours légal dans l'État membre où ils ont été établis. En particulier, les États membres ne peuvent soumettre la reconnaissance des documents délivrés dans les autres États membres à la condition que ces documents soient légalisés ou authentifiés, ou à la condition qu'ils respectent un modèle déterminé par l'État membre d'importation [voir l'arrêt rendu par la Cour le 17 juin 1987 dans l'affaire 154-85 (Commission contre Italie)].

**B) Contrôle de l'état physique du véhicule (contrôle technique)**

La directive 77/143/CEE du Conseil <sup>(1)</sup> prévoit différentes mesures pour harmoniser le contrôle technique des véhicules à moteur. Cette directive ne s'applique toutefois qu'à certaines catégories de véhicules et ne couvre pas, pour l'instant, les voitures [voir cependant la proposition de directive en ce sens <sup>(2)</sup>]. Dans l'état actuel du droit communautaire, il appartient donc aux États membres de réglementer le contrôle technique des véhicules non couverts par la directive précitée, sous réserve des dispositions du traité.

Comme la Cour l'a relevé dans son arrêt rendu le 12 juin 1986 dans l'affaire 50-85 (Schloh contre Auto contrôle technique), les contrôles techniques constituent des formalités qui rendent plus difficile et onéreuse l'immatriculation des véhicules importés et revêtent, en conséquence, le caractère de mesures d'effet équivalant à une restriction quantitative, au sens de l'article 30 du traité. L'article 36 peut toutefois justifier de telles formalités, pour des raisons tenant à la protection de la santé et de la vie des personnes, dès lors qu'il est établi, d'une part, que le contrôle technique en cause est nécessaire pour atteindre l'objectif visé et, d'autre part, qu'il ne constitue ni une discrimination arbitraire ni une restriction déguisée dans le commerce entre États membres.

Eu égard à la première condition, la Cour a indiqué qu'un contrôle technique peut être regardé comme nécessaire à la protection de la santé et de la vie des personnes lorsque le véhicule en cause a été mis antérieurement en circulation (en pratique: s'il a été immatriculé précédemment dans l'État membre d'exportation, fût-ce à titre provisoire). En effet, le contrôle technique présente alors l'utilité de vérifier que ce véhicule n'a été ni accidenté ni modifié, et qu'il se trouve en bon état d'entretien.

Eu égard à la seconde condition, la Cour a souligné que le contrôle technique des véhicules importés ne saurait être justifié au titre de l'article 36 du traité s'il apparaissait que ce contrôle n'est pas imposé aux véhicules d'origine nationale présentés dans les mêmes conditions à l'immatriculation. Une telle situation ferait apparaître, en effet, que la mesure litigieuse n'est pas réellement inspirée par un souci de protection de la santé et de la vie des personnes, mais qu'elle constitue en réalité une discrimination arbitraire dans le commerce entre États membres.

Il s'ensuit que, dans l'état actuel du droit communautaire, les États membres ne peuvent procéder à un contrôle de l'état physique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, en vue de son immatriculation, que si un tel contrôle est également appliqué, dans les mêmes conditions, en cas de changement d'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé sur leur territoire.

<sup>(1)</sup> JO n° L 47 du 18. 2. 1977, p. 47.

<sup>(2)</sup> JO n° C 133 du 31. 5. 1986, p. 3.

**C) Garanties de procédure pour le demandeur d'immatriculation**

La Commission a constaté à de très nombreuses reprises que, quels que soient les motifs qui fondent un refus d'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, ces motifs ne sont pas clairement portés à la connaissance du demandeur d'immatriculation. L'ignorance du problème précis que pose l'immatriculation de son véhicule et, par suite, l'incapacité dans laquelle il se trouve d'y remédier, constituent pour le demandeur d'immatriculation une difficulté au moins aussi importante que la solution du problème en question.

À cet égard, la Commission se réfère à l'article 14 de la directive 70/156/CEE qui dispose que «toute décision portant refus ou retrait de réception, refus d'immatriculation ou interdiction de vente ou d'usage, prise en vertu des dispositions adoptées en exécution de la présente directive, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec l'indication des voies de recours ouvertes par les législations en vigueur dans les États membres et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.»

Cet article figure parmi les dispositions générales de la directive 70/156/CEE dont l'entrée en vigueur n'est pas affectée par le retard apporté à la mise en œuvre de la «réception CEE». La Commission considère donc que les garanties de procédure prévues par cet article doivent être reconnues à tout demandeur d'immatriculation, quel que soit le fondement juridique de celle-ci.

**IV. Exemples**

Afin de préciser comment les principes susvisés doivent être appliqués en pratique, quelques exemples sont fournis ci-après à titre d'illustration.

- 1) Monsieur X, résidant dans l'État membre A, se rend dans l'État membre B pour y acheter un véhicule neuf. Il commande auprès d'un distributeur établi en B un véhicule destiné au marché de l'État membre A. Le véhicule lui est donc livré avec un certificat de conformité à un type homologué dans l'État membre A. Dans ce cas, les autorités de l'État membre A sont tenues de procéder à l'immatriculation dans les mêmes conditions que si le véhicule avait été acheté auprès d'un distributeur établi dans l'État membre A.
- 2) Monsieur Y, résidant dans l'État membre A, achète dans l'État membre B un véhicule neuf destiné au marché de l'État membre B (c'est-à-dire conforme à un type homologué dans l'État membre B). Le véhicule est immatriculé en B, dans une série provisoire (plaque «transit»), et importé en A. Monsieur Y contacte le représentant officiel pour l'État membre A du constructeur du véhicule, et lui demande un certificat de conformité ou un document analogue. Le représentant du constructeur constate que le véhicule est semblable à un type homologué en A, à quelques détails près: le véhicule est notamment équipé d'un

pot catalytique à trois voies, conforme aux nouvelles normes européennes, alors que les véhicules semblables commercialisés en A ne sont pas équipés d'un tel dispositif d'échappement. Le représentant du constructeur délivre donc un document attestant que le véhicule correspond au type homologué en A, sous réserve des quelques points qu'il indique. Monsieur Y présente ce document avec sa demande d'immatriculation. Comme les points signalés par le représentant du constructeur ne posent aucun problème de sécurité, le véhicule doit être immatriculé sans délai.

- 3) Monsieur Z transfère son domicile de l'État membre B à l'État membre A. Il demande donc l'immatriculation en A de son véhicule personnel, qui était immatriculé en B depuis trois ans. Il joint à la demande d'immatriculation les documents dont il dispose: certificat de conformité délivré en B (et éventuellement la notice descriptive à laquelle il se réfère) et le certificat d'immatriculation en B. Les autorités de l'État membre A constatent que le véhicule en cause diffère du type le plus proche homologué en A: cylindrée du moteur différente (1 100 centimètres cubes au lieu de 1 000 centimètres cubes), quatre portes au lieu de deux, rapports de boîte plus longs. Ces différences ne posent aucun problème de sécurité et ne peuvent donc pas retarder l'immatriculation. En revanche, il apparaît que le véhicule n'est pas équipé d'un feu de brouillard arrière, alors que cet accessoire est obligatoire dans l'État membre A. Ce problème est notifié à Monsieur Z, qui fait installer un feu arrière. Le véhicule est à nouveau présenté à l'immatriculation et doit cette fois être immatriculé sans délai.

#### V. Questions diverses liées à l'importation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre

##### A) Dans quel État membre doit-on immatriculer un véhicule?

Les régimes fiscaux applicables aux véhicules varient encore considérablement d'un État membre à l'autre de la Communauté. L'État membre dans lequel un particulier immatricule son véhicule ne peut donc être laissé à son libre choix, sous peine de voir tous les véhicules immatriculés dans l'État membre où le niveau de taxation est le plus faible.

En principe, chacun doit immatriculer son véhicule dans l'État membre où il a sa résidence normale. Dans la mesure où le véhicule a été acquis ou importé aux conditions générales d'imposition du marché de cet État membre, il pourra être importé temporairement dans les autres États membres, en franchise des taxes appliquées par ces États, dans les conditions fixées par la directive 83/182/CEE du Conseil<sup>(1)</sup>.

Cette directive définit la «résidence normale» comme «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». Des règles plus précises sont en outre prévues pour le cas d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles.

Un État membre qui accorde une franchise à l'importation temporaire d'un véhicule ne peut évidemment exiger l'immatriculation de ce véhicule sur son territoire.

##### B) Quelles taxes sont dues à l'importation d'un véhicule?

La réponse à cette question dépend évidemment des circonstances dans lesquelles le véhicule est importé.

Si le véhicule est importé à l'occasion d'un transfert de la résidence normale du propriétaire du véhicule, une franchise des taxes dues à l'achat du véhicule est prévue par le droit communautaire, à condition que le véhicule ait été acquis aux conditions générales d'imposition du marché intérieur d'un autre État membre, et qu'il ait été réellement affecté à l'usage de l'intéressé, dans cet État, depuis au moins six mois (voir la directive 83/183/CEE du Conseil)<sup>(2)</sup>.

Si le véhicule a été acheté dans l'État membre d'exportation en vue d'être importé et immatriculé dans un autre État membre, il a normalement été exonéré des taxes dues à l'achat dans l'État membre d'exportation, et il sera par conséquent imposé à l'importation dans l'État membre d'importation (voir la directive 77/388/CEE, sixième directive TVA du Conseil)<sup>(3)</sup>. Dans ce cas, le véhicule ne peut évidemment être immatriculé, dans l'État membre d'exportation, qu'à titre provisoire (plaques «douane», «transit», etc.).

Dans tous les autres cas, et en particulier dans le cas d'un véhicule acheté comme véhicule de seconde main, toute taxe grevant le véhicule dans l'État membre d'importation doit prendre en considération la TVA déjà acquittée sur le véhicule dans l'État membre d'exportation, de manière à éviter toute double imposition (voir la communication de la Commission sur les arrêts de la Cour des 5 mai 1982 et 21 mai 1985 — affaires Gaston Schul — concernant l'importation par un particulier de produits achetés dans un autre État membre a un particulier)<sup>(4)</sup>.

La Commission s'est fixé pour objectif prioritaire de rapprocher les taux de TVA, en réduisant la différence entre les taux appliqués par les États membres (voir la proposition de directive en ce sens)<sup>(5)</sup>.

##### C) Quelle est la durée de validité de l'immatriculation provisoire?

C'est à l'État membre qui délivre une immatriculation à titre provisoire (plaques «douanes», «transit», etc.) qu'il revient de fixer la durée de la validité de cette immatriculation, qui varie donc selon les États membres, et selon la série d'immatriculation dont il s'agit. La Commission

(1) JO n° L 105 du 23. 4. 1983, p. 59.

(2) JO n° L 105 du 23. 4. 1983, p. 64.

(3) JO n° L 145 du 13. 6. 1977, p. 1.

(4) JO n° C 13 du 21. 1. 1986, p. 2.

(5) JO n° C 250 du 18. 9. 1987, p. 3.

considère par ailleurs que les autorités de l'État membre d'importation ne peuvent poursuivre un dépassement de la durée de validité d'une immatriculation à titre provisoire lorsque le retard apporté à l'immatriculation définitive du véhicule leur est imputable.

**D) Un véhicule importé bénéficie-t-il de la garantie du constructeur?**

Les entreprises du réseau de distribution de chaque constructeur assurent normalement la garantie ainsi que le service gratuit et celui consécutif à des actions de rappel, dans la mesure minimale prévue par le constructeur, et ce, quel qu'ait été le lieu d'achat du véhicule dans le marché commun [voir le règlement (CEE) n° 123/85 de la Commission <sup>(1)</sup>], sur présentation des documents relatifs à la garantie, signés par un membre du réseau officiel de distribution.

<sup>(1)</sup> JO n° L 15 du 18. 1. 1985, p. 16.

**E) Que faire en cas de difficulté à l'importation ou à l'immatriculation?**

Toute personne qui constaterait que les principes énoncés dans la présente communication ne sont pas respectés, ou qui rencontrerait des difficultés lors de l'importation ou de l'immatriculation d'un véhicule provenant d'un autre État membre, est invitée à contacter la Commission, en s'adressant:

- soit directement à son Secrétariat général, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles,
- soit à l'un des bureaux d'information de la Commission, dont la liste figure ci-après.

En outre, les principes énoncés dans la présente communication peuvent être invoqués devant toute juridiction nationale qui serait saisie d'un litige relatif à la réception ou à l'immatriculation d'un véhicule importé. Les articles 30 et 36 du traité figurent en effet parmi les dispositions du traité qui ont un effet direct et qui engendrent, pour les particuliers, des droits que les juridictions nationales doivent sauvegarder.

*Bureaux de presse et d'information*

**Allemagne**

*Bonn*

Zitelmannstraße 22  
5300 Bonn  
Tél. 23 80 41  
Télex 886648 EUROP D  
Télécopie 23 80 48

*Berlin (antenne du bureau de Bonn)*

Kurfürstendamm 102  
1000 Berlin 31  
Tél. 892 40 28  
Télex 184015 EUROP D  
Télécopie 892 20 59

*Munich (antenne du bureau de Bonn)*

Erhardtstraße 27  
8000 München  
Tél. 202 10 11  
Télex 5 218 135  
Télécopie 202 10 15

**Belgique**

*Bruxelles/Brussel*

rue Archimède 73, 1040 Bruxelles  
Archimedestraat 73, 1040 Brussel  
Tél. 235 11 11  
Télex 26657 COMINF B  
Télécopie 235 01 66

**Danemark**

*København*

Højbrohus  
Østergade 61  
Postbox 144  
1004 København K  
Tél. 14 41 40  
Télex 16402 COMEUR DK  
Télécopie 11 12 03

**Espagne**

*Madrid*

Calle de Serrano 41  
5ª planta  
Madrid 1  
Tél. 435 17 00/435 15 28  
Télex 46818 OIPE E  
Télécopie 276 03 87

**France (voir annexe II)**

*Paris*

61, rue des Belles-Feuilles  
75782 Paris Cedex 16  
Tél. 45 01 58 85  
Télex Paris 611019 F COMEUR  
Télécopie 47 27 26 07

*Marseille (antenne du bureau de Paris)*

CMCI/Bureau 320  
2, rue Henri Barbusse  
F-13241 Marseille Cedex 01  
Tél. 91 46 00  
Télex 402 538 EURMA  
Télécopie 90 98 07

**Grèce***Athènes*

2 Vassilissis Sofias  
Case postale 11002  
Athina 10674  
Tél. 724 39 82 (3 lignes)  
Télex 219324 ECAT GR  
Télécopie 722 37 15

**Irlande***Dublin*

39 Molesworth Street  
Dublin 2  
Tél. 71 22 44  
Télex 93827 EUCO EI  
Télécopie 71 26 57

**Italie***Roma*

Via Poli 29  
00187 Roma  
Tél. 678 97 22  
Télex 610184 EUROMA I  
Télécopie 679 16 58

*Milano (antenne du bureau de Rome)*

Corso Magenta 61  
20123 Milano  
Tél. 80 15 05/6/7/8  
Télex 316002 EURMIL I  
Télécopie 481 85 43

**Luxembourg***Luxembourg*

Bâtiment Jean Monnet  
rue Alcide De Gasperi  
2920 Luxembourg  
Tél. 430 11  
Télex 3423/3446/3476 COMEUR LU  
Télécopie 43 01 44 33

**Pays-Bas***Den Haag*

Lange Voorhout 29  
Den Haag  
Tél. 46 93 26  
Télex 31094 EURCO NL  
Télécopie 64 66 19

**Portugal***Lisboa*

Centro Europeu Jean Monnet  
Rua do Salitre 56  
1200 Lisboa  
Tél. 154 11 44  
Télex 0404/18810 COMEUR P  
Télécopie 155 43 97

**Royaume-Uni***London*

8, Storey's Gate  
London SW1 P 3 AT  
Tél. 222 81 22  
Télex 23208 EURUK G  
Télécopie 222 09 00

*Belfast (antenne du bureau de Londres)*

Windsor House  
9/15 Bedford Street  
Belfast BT2 7EG  
Tél. 24 07 08  
Télex 74117 CECBEL G  
Télécopie 24 82 41

*Cardiff (antenne du bureau de Londres)*

4 Cathedral Road  
Cardiff CF1 9SG  
Tél. 37 16 31  
Télex 497727 EUROPA G  
Télécopie 39 54 89

*Edinburgh (antenne du bureau de Londres)*

7 Alva Street  
Edinburgh EH2 4PH  
Tél. 225 20 58  
Télex 727420 EUEDING  
Télécopie 26 41 05

**Suisse***Genève*

Case postale 195  
37-39 rue de Vermont  
1211 Genève 20  
Tél. 34 97 50  
Télex 28261 und 28262 ECOM CH  
Télécopie 34 23 31