



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Norme européenne WLTP commerce automobile

Question écrite n° 36077

Texte de la question

Mme Laurence Trastour-Isnart attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur la situation économique préoccupante dans laquelle se trouvent les entreprises du commerce automobile face à la difficulté de vendre les véhicules neufs, ceux-ci ne répondant pas à la nouvelle norme européenne WLTP (pour *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*, à savoir la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers). En effet, en raison de la fermeture des entreprises du commerce automobile lors des deux derniers confinements, les ventes n'ont pas été aussi nombreuses que prévu et beaucoup de voitures toutes neuves, non immatriculées, sont encore en stock. En outre, s'ajoute à cette première difficulté la mise en péril immédiate de leur activité provoquée par les délais quant à l'immatriculation des véhicules (allant de 46 à 68 jours) qui emporte deux conséquences. La première concerne des véhicules livrés au dernier trimestre 2020 mais immatriculés par l'ANTS après le 1er janvier 2021 (avec application du malus 2021). La seconde concerne certains véhicules dont la commercialisation doit s'arrêter au 31 décembre 2020 (selon la norme euro 6) alors que récemment sortis d'usine. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend revoir les caractéristiques de la nouvelle norme WLTP pour que cette dernière prenne en compte la date de dépôt de la demande d'immatriculation, par le professionnel ou le consommateur, sur le site internet de l'ANTS et non la date de traitement du dossier, pour le calcul du malus et la mise en circulation au regard de la norme euro 6.

Texte de la réponse

La réglementation encadrant les procédures d'homologations des émissions polluantes et de CO2 des véhicules légers est définie au travers du règlement européen 2017/2151 du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) 692/2008. L'ensemble des dates de mise en application de la réglementation européenne relative à l'homologation des véhicules, dont les homologations relatives aux émissions de polluants et de CO2, est basé sur la date de mise en immatriculation des véhicules concernés. C'est donc bien la date de la première immatriculation figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule qui permet d'attester et de vérifier que le véhicule immatriculé répond bien aux exigences de l'homologation européenne des véhicules. Proposer la date de dépôt de la demande d'immatriculation comme date de référence pour l'application des réglementations européennes pour les véhicules à moteurs ne permettrait pas de contrôler directement sur le certificat d'immatriculation la conformité du véhicule, notamment entre pays de l'Union européenne (UE), d'autant que la directive européenne 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules définissant les certificats d'immatriculation dans tous les pays de l'UE ne prévoit pas la date de dépôt de la demande d'immatriculation. Toutefois, la réglementation européenne sur l'homologation des véhicules à moteurs permet aux États membres d'octroyer des dérogations dites de fin de série, aux constructeurs qui en font la demande, pour leurs véhicules en stock à la date d'échéance réglementaire, mais qui n'ont pas encore pu

faire l'objet d'une immatriculation avant cette date, selon des modalités précises sur le volume admissible et la durée autorisée, en fonction notamment de la catégorie du véhicule. Le Gouvernement a octroyé des dérogations aux constructeurs en ayant fait la demande, selon les modalités réglementaires s'y rapportant. Ces véhicules ont donc pu être immatriculés après la date d'échéance, conformément à l'échéancier réglementaire, ce qui permet de répondre aux difficultés liées aux périodes de confinement qui avaient ralenti, les ventes et induit la constitution de stocks importants de véhicules neufs. Des évolutions techniques et des simplifications réglementaires sont intervenues régulièrement depuis la mise en place du Plan Préfecture Nouvelle Génération en 2018 afin de simplifier le parcours usager et de réduire le délai de traitement des demandes d'immatriculation. Ce délai moyen est aujourd'hui de 3 jours pour les demandes simples, passant par les téléprocédures automatiques et représentant 80 % des demandes, et de 18 jours, et en constante amélioration, pour les dossiers complexes passant par les Centres d'expertise et de ressources titres (CERT). Les dossiers de véhicules importés font partie de ceux présentant la plus grande hétérogénéité et la plus grande complexité. En décembre 2020, le délai moyen d'immatriculation d'un véhicule importé était donc de 28 jours. Pour tenir compte du contexte économique actuel difficile, le ministère de l'intérieur a pris un certain nombre de mesures afin de faciliter les différentes démarches d'immatriculation. Il a notamment rappelé fin 2020 aux organisations professionnelles de l'automobile l'existence d'une procédure d'alerte spécifique afin qu'elles puissent signaler les dossiers les plus anciens auprès de l'Agence nationale des titres sécurisés. Des contacts ont été pris par le ministère de l'intérieur avec l'ensemble des CERT concernés afin que ces dossiers soient traités en priorité, sous réserve qu'ils ne soient pas incomplets et ne nécessitent pas un travail d'analyse au titre de la lutte contre la fraude à l'immatriculation, dont la fréquence est plus forte sur les véhicules importés. Par ailleurs, la délivrance d'un certificat d'immatriculation est subordonnée au paiement des taxes afférentes à l'immatriculation. Le système d'immatriculation des véhicules met en œuvre les dispositions prévues par la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021. L'article 1012 ter du code général des impôts (anciennement 1011 bis) institue notamment un malus applicable aux véhicules de tourisme à raison de leurs émissions de CO2 ou, dans certains cas, de leur puissance administrative. En application de l'article 1011 du même code, le fait générateur et l'exigibilité du malus interviennent lors de la délivrance du premier certificat d'immatriculation en France et non à la date de dépôt du dossier en CERT.

Données clés

Auteur : [Mme Laurence Trastour-Isnart](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 36077

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : [Économie, finances et relance](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 février 2021](#), page 1034

Réponse publiée au JO le : [29 juin 2021](#), page 5223