
FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ) SUR L'IMMATRICULATION DES VEHICULES IMPORTES A COMPTE DU 1^{er} JANVIER 2021

1^{ère} édition

1. Quel est le traitement des véhicules d'occasion importés ?

S'agissant des **véhicules d'occasion importés**, une **période transitoire du 1er mars au 31 décembre 2020** avait été mise en place pour que les émissions CO2 WLTP puissent être matériellement prises en compte dans le SIV.

En effet, à l'issue d'une concertation avec les professionnels de l'automobile, il a été décidé que le traitement des véhicules importés d'occasion, immatriculés pour la première fois à l'étranger et en France, à compter du 1^{er} mars 2020, devait intervenir sur la base du barème NEDC en vigueur le 1^{er} janvier 2020. La minoration de 10% par année entamée continuait à s'appliquer.

1.1. Quel taux de CO2 et quel barème fiscal sont pris en compte à compter du 1^{er} janvier 2021 s'agissant de l'immatriculation d'un véhicule importé ?

La période transitoire précitée s'est achevée le 31 décembre 2020 et les règles à appliquer lors de l'immatriculation en France sont les suivantes depuis le **1^{er} janvier 2021** :

- Si le véhicule réceptionné UE est homologué WLTP ou NEDC, **immatriculé pour la 1^{ère} fois à l'étranger avant le 1^{er} mars 2020**, le taux de CO2 de référence sera celui en NEDC(c) et le barème applicable sera celui en vigueur lors de sa 1^{ère} immatriculation à l'étranger (barème prévu au a du III de l'article 1011 *bis* en vigueur à cette date). Le taux en valeur NEDC sera remonté du CNIT en lien avec le numéro de série du véhicule.
- Si le véhicule réceptionné UE homologué WLTP a été **immatriculé pour la 1^{ère} fois à l'étranger entre le 1^{er} mars et le 31 décembre 2020**, son taux de CO2 de référence sera le taux en WLTP et le barème applicable sera le barème WLTP en vigueur au 1^{er} mars 2020 (barème du a du III de l'article 1011 bis du CGI).

Il conviendra pour les professionnels disposant d'un profil « PIVO PRO » (dispensés de produire un quitus fiscal par véhicule) de saisir au champ v7, la valeur dite « combinée » du taux de CO2, en WLTP, figurant sur le CI étranger (si valeur en WLTP), sur le certificat de conformité du véhicule ou sur une attestation sur l'honneur de l'utilisateur spécifiant cette valeur.

- Si le véhicule réceptionné UE homologué WLTP a été **immatriculé pour la 1^{ère} fois à l'étranger en 2021**, son taux de CO2 de référence sera le taux en WLTP et le barème applicable sera le barème WLTP en vigueur au 1^{er} janvier 2021 (barème du A du III de l'article 1012 ter du CGI).

A noter que **pour les années suivantes**, la même règle s'appliquera mais le barème à appliquer sera celui en vigueur à la date de 1^{ère} immatriculation à l'étranger (par exemple,

si un véhicule est immatriculé à l'étranger en 2022, le barème WLTP appliqué sera celui en vigueur au 1^{er} janvier 2022).

Il conviendra pour les professionnels qui disposent d'un profil « PIVO PRO » de saisir au champ v7, la valeur dite « combinée » du taux de CO2, en WLTP, figurant sur le CI étranger, sur le certificat de conformité du véhicule ou sur une attestation sur l'honneur de l'utilisateur spécifiant cette valeur. Pour information, la donnée remontée du CNIT sera la valeur « haute » en WLTP.

- **Pour un véhicule non réceptionné UE, non homologué NEDC et WLTP, donc spécifique, la taxation intervient sur la puissance administrative.** Le barème pris en compte est celui en vigueur lors de sa 1^{ère} immatriculation à l'étranger (barème du b du III de l'article 1011 bis du CGI, si avant le 1^{er} janvier 2021, et B du III de l'article 1012 ter du CGI, si après le 1^{er} janvier 2021).

1.2. Comment la réfaction de 10% s'applique-t-elle ?

La LFI pour l'année 2021 introduit une nouvelle rédaction pour la **réfaction de 10%** à appliquer : « B. – Pour les véhicules ayant fait l'objet d'une immatriculation au moins six mois avant celle donnant lieu au malus, le montant résultant du barème déterminé conformément au A du présent II fait l'objet d'une réfaction de 10 % pour chaque période de douze mois entamée depuis la date de première immatriculation. » (B du II de l'article 1012 ter du CGI).

La réfaction ne s'applique pas si le véhicule est immatriculé en France moins de 6 mois après sa 1^{ère} immatriculation à l'étranger. La période de 12 mois n'est pas considérée comme étant entamée.

Exemple 1 : si un véhicule est immatriculé pour la 1^{ère} fois à l'étranger le 3 novembre 2020 puis en France le 20 janvier 2021, la réfaction de 10% ne trouve pas à s'appliquer.

Exemple 2 : si un véhicule a été immatriculé pour la 1^{ère} fois à l'étranger le 5 mai 2017 et immatriculé en France le 15 avril 2021 => 40% sont à déduire. Si ce même véhicule a été immatriculé en France le 15 mai 2021 => 50% sont à déduire.

1.3. Quel est le profil qui permet aux professionnels de modifier le champ v7 ?

A noter que les dossiers d'immatriculation des **professionnels ne disposant pas du profil « PIVO PRO »** continueront à être traités en Centre d'expertise et de ressource Titre (CERT-CIV) comme c'est le cas actuellement.

Par ailleurs, la bonne saisie du champ v7 relève de la responsabilité du professionnel « PIVO PRO ». **Toute mention ou fausse information indiquée par le professionnel est punie par 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende selon l'article 441-1 du code pénal.**

2. Quel est le traitement d'un véhicule importé neuf ?

S'agissant d'un **véhicule neuf importé (qui n'a jamais été immatriculé dans le pays de provenance)**, les dossiers seront traités en CERT car ils ne disposent pas, à ce stade, de certificat de conformité électronique (eCOC).

3. La mise à jour du simulateur « service-public.fr » est-elle effective ?

Les éléments ont été fournis à la DILA afin que le simulateur <https://www.service-public.fr/simulateur/calcul/cout-certificat-immatriculation> soit mis à jour.