



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

importations

Question écrite n° 27094

Texte de la question

M. Alain Moyne-Bressand appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la circulaire des douanes DA n° 13-006 BOB 6967 du 16 janvier 2013. En effet, l'article 278 *septies* du CGI prévoit un taux de TVA réduit à 7 % lors de l'importation. Toutefois, la nouvelle circulaire va bien au-delà du simple passage de 25 ans à 30 ans du critère d'ancienneté requis pour considérer un véhicule comme de collection, mais intègre de nombreuses autres notions à cette définition qui visent clairement à rendre plus difficilement applicable le bénéfice du taux réduit aux véhicules dits de collection, tel qu'ils sont définis à l'article R. 311-1 du code de la route et qui précise qu'est un véhicule de collection : « le véhicule de plus de trente ans d'âge, qui ne peut satisfaire aux prescriptions techniques exigées par le présent livre ». Pour ce faire, cette circulaire semble renverser la présomption irréfragable admise jusqu'ici et selon laquelle les véhicules de plus de trente ans d'âge étaient toujours considérés comme de collection. À ce titre, dans la précédente circulaire des douanes BOD n° 5513 du 1er mars 1991, l'ancienneté du véhicule était un caractère suffisant, sans être un élément nécessaire, celle-ci ajoutant que « tout véhicule âgé de plus de 40 ans quel que soit son état » était un véhicule de collection (Inst. 4 mars 1991, 8 O-3-91, D. adm. 8 O-211, n° 9, 15 juin 1993). Or la remise en question de ce principe semble se baser sur la jurisprudence de la Cour de justice des communautés européennes (CJCE 3 décembre 1998, Uwe Clees c. *Hauptzollamt* Wuppertal, aff. C-259-97) qui définit le véhicule de collection avant tout comme celui présentant un intérêt historique ou ethnographique, c'est-à-dire celui qui : « se trouve dans son état d'origine, sans changement substantiel des châssis, système de direction ou de freinage, moteur, etc., est âgé d'au moins trente ans et correspond à un modèle ou type dont la production a cessé ». Toutefois, oubliant que cet arrêt précisait aussi que « tous les véhicules fabriqués avant 1950, même s'ils ne sont pas en état de circuler » constituaient des véhicules de collection (voir également les notes explicatives publiées en vertu de l'article 10 § 1 du règlement CEE n° 2658-87 du Conseil du 23 juillet 1987, section XXI, JOCE 96-C 127-03 du 30 avril 1996), la circulaire du 16 janvier 2013 ajoute à ces conditions des nouvelles plus restrictives, qui sont susceptibles d'exclure un maximum de véhicules anciens, voire très anciens, de la définition du véhicule de collection et des avantages qu'elle autorise. La nouvelle circulaire impose notamment le respect d'une jurisprudence plus ancienne (CJCE 10 octobre 1985, Erika Daiber c. *Hauptzollamt* Reutlingen, aff. 200-84) qui indiquait que les objets de collection étaient « ceux présentant les qualités requises pour être admis au sein d'une collection, c'est-à-dire les objets qui sont relativement rares, ne sont pas normalement utilisés conformément à leur destination initiales, font l'objet de transactions spéciales en dehors du commerce habituel des objets similaires utilisables et ont une valeur élevée ; sont à regarder comme présentant un intérêt historique les objets pour collection qui au sens de la position 99-05 du TDC, marquent un pas caractéristique de l'évolution des réalisations humaines, ou illustrent un période de cette évolution ». Or les critères supplémentaires et imprécis de rareté, de valeur élevée et d'évolution technologique caractérisée sont extrêmement subjectifs et, par conséquent, susceptibles de nombreuses interprétations par l'administration au détriment des collectionneurs. Ils constitueront donc une source de contentieux très élevée. Aussi, il lui demande quelles dispositions le Gouvernement comptent prendre pour simplifier les critères et, surtout, les rendre objectifs, notamment en rétablissant la présomption d'ancienneté qui existait auparavant, afin d'éviter que l'administration ne refuse systématiquement d'accorder la qualification de véhicule de collection aux propriétaires ou importateurs de véhicules anciens.

Texte de la réponse

Les conditions de dédouanement des véhicules de collection ont été précisées par la parution du Bulletin officiel des douanes (BOD) n° 13-006 du 16 janvier 2013. La définition douanière des véhicules de collection appliquée dans l'Union européenne (UE), s'attachant à la conservation d'un patrimoine et d'un savoir-faire disparus, est différente de celle résultant des dispositions du code de la route ou de celle répandue chez les collectionneurs. Les véhicules automobiles reconnus comme objets de collection sont classés au chapitre 9705 du tarif douanier, « Collections et spécimens pour collections de zoologie, de botanique, de minéralogie, d'anatomie, ou présentant un intérêt historique, archéologique, paléontologique, ethnographique ou numismatique ». Jusqu'à présent, le BOD du 1er mars 1991 définissait les véhicules de collections en s'appuyant sur les notes explicatives de la nomenclature combinée (NENC) en vigueur en 1991. Pour mémoire, les NENC précisent pour chaque position tarifaire, les critères permettant d'y classer une marchandise. Ce BOD a dû être abrogé car celui-ci n'était pas conforme à la nouvelle rédaction des NENC reprises au Journal officiel de l'UE n° C137/397 du 6 mai 2011 définissant les véhicules de collection au sens de la position tarifaire 9705. Celles-ci synthétisent des critères applicables à l'ensemble des États membres de l'UE, issus de la jurisprudence de la Cour de justice de l'UE (CJUE), établie dans deux décisions « Daiber » du 10 octobre 1985 et « Uwe Clees » du 3 décembre 1998 permettant de définir les véhicules de collection. Il ressort de la réglementation communautaire qu'un véhicule de collection de la position tarifaire 9705 doit présenter les caractéristiques cumulatives suivantes : - constituer un objet de collection (critère déjà spécifié dans l'arrêt « Daiber » auquel fait expressément référence l'arrêt « Uwe Clees »), identifié par les éléments suivants : rareté, utilisation non-conforme à sa destination initiale, transaction spéciale en dehors du commerce habituel, valeur élevée, sans rapport avec la valeur propre des éléments qui le composent et - présenter un intérêt historique ou ethnographique, c'est-à-dire qu'il doit représenter un pas caractéristique dans l'évolution des réalisations humaines ou illustrer une période de cette évolution. Pour illustrer cet intérêt historique, le véhicule doit, en conséquence, avoir conservé ses caractéristiques d'origine, être âgé de plus de trente ans et correspondre à un modèle ou type dont la production a cessé. Par conséquent, l'arrêt de la CJUE « Uwe Clees » ne peut en aucun cas être entendu comme spécifiant que « tous les véhicules fabriqués avant 1950, même s'ils ne sont pas en état de circuler » constituent des véhicules de collection. Ceci serait même contraire au dispositif de cette décision qui indique clairement que les critères mentionnés plus haut sont cumulatifs. Ainsi, un véhicule fabriqué avant 1950 mais qui n'aurait pas conservé ses caractéristiques d'origine, en ayant, par exemple, fait l'objet d'une restauration avec des éléments neufs, ne peut pas prétendre à la dénomination de véhicule de collection. La circulaire du 16 janvier dernier est donc simplement venue rappeler les critères de classement des véhicules à la position tarifaire 9705 en vigueur dans l'UE, que l'administration française se doit d'appliquer, sans incorporer des éléments complémentaires. Il convient donc de souligner qu'il n'y a pas eu d'évolution radicale dans les conditions de dédouanement des véhicules de collection, le bénéfice du taux réduit de TVA et de l'exonération de droit de douane étant toujours lié au classement des véhicules à la position tarifaire 9705. Cependant, un groupe de travail présidé par la Commission européenne se réunit depuis la fin de l'année 2012, afin d'améliorer la lisibilité des critères définissant un véhicule de collection, qui devrait conduire à l'adoption d'un nouveau texte plus précis, applicable dans l'UE. Enfin, une instruction interne sera adressée sous peu aux services douaniers explicitant la signification de ces critères, permettant leur bonne mise en oeuvre, tout en conservant une certaine souplesse d'application.

Données clés

Auteur : [M. Alain Moyne-Bressand](#)

Circonscription : Isère (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27094

Rubrique : Tva

Ministère interrogé : Économie et finances

Ministère attributaire : Économie et finances

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 mai 2013](#), page 5217

Réponse publiée au JO le : [13 août 2013](#), page 8723