

Question écrite n° 4-3535

de **Pol Van Den Driessche (CD&V)** du 9 juin 2009

au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles

Véhicules ancêtres - Importation en Belgique - Taxes

automobile
importation
taxe à l'importation
douane
impôt
harmonisation fiscale
harmonisation douanière

Chronologie

9/6/2009 Envoi question (*Fin du délai de réponse: 9/7/2009*)

3/7/2009 Réponse

Question n° 4-3535 du 9 juin 2009 : (Question posée en néerlandais)

Actuellement, les droits appliqués au dédouanement d'un véhicule ancêtre provoquent beaucoup de discussions. Il s'agit de voitures importées de pays hors Union européenne, principalement les États-Unis.

Jusqu'il y a peu, la douane appliquait la règle selon laquelle les voitures de 30 ans et plus étaient considérées comme des voitures ancêtres. Un droit de 6% était perçu sur ces véhicules. Cependant, certains bureaux de douane ont appliqué dernièrement une autre norme : sont considérés comme véhicules ancêtres tous ceux fabriqués jusqu'en 1952, à l'exclusion de ceux fabriqués ultérieurement.

Cela a de sérieuses conséquences : dans les ports belges, l'importation des véhicules ancêtres a considérablement diminué à cause de cette mesure, de nombreux amateurs de voitures important désormais leur voiture, entre autres, depuis les Pays-Bas où la règle de 6% pour les véhicules de plus de trente ans est encore en vigueur.

Il est surprenant que tous les bureaux des douanes n'appliquent pas la même norme. Cela provoque des discussions interminables et sème la confusion parmi les déclarants en douane et leurs clients.

Je souhaite une réponse aux questions suivantes.

1. Quelle norme est-elle appliquée pour déterminer si une voiture est ou non un véhicule ancêtre pour la perception des droits d'importation?
2. Des directives sont-elles données à tous les bureaux des douanes pour que les mêmes normes soient appliquées?
3. Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour supprimer les éventuelles différences avec d'autres pays de l'Union européenne? Cela me paraît essentiel pour préserver la compétitivité de nos ports.

Réponse reçue le 3 juillet 2009 :

Veuillez trouver ci-après les renseignements fournis par l'Administration des douanes et accises relativement à la problématique évoquée dans votre question écrite.

En réponse à votre première question, il peut être renvoyé aux notes explicatives NC sous le code NC 9705 00 00, publiées dans le journal officiel de l'Union Européenne du 30 mai 2008 (2008/C 133/01). Ces notes explicatives mentionnent les critères auxquels un véhicule à moteur doit satisfaire aux fins du classement dans le chapitre 97 de la nomenclature combinée de la Communauté européenne et partant être considéré comme spécimens pour collection douanièrement parlant. Bien que ces Notes explicatives ne soient pas juridiquement contraignants, la Cour de Justice les considère comme un ouvrage de référence permettant d'assurer l'application uniforme de la nomenclature combinée par les autorités douanières des Etats membres.

En outre, il existe deux arrêts de la Cour de Justice, contraignants juridiquement qui apportent des précisions concernant les critères mentionnés dans les notes explicatives NC .

- l'arrêt Daiber (C – 200/84) du 10 octobre 1985 édicte :

Les objets pour collections au sens de la position 99 05 du tarif douanier commun (actuellement, la position 9705 de la nomenclature combinée) sont ceux qui présentent 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 initiale, 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 ou ethnographique, les objets pour collections qui, au sens de la position 99 05 du tarif douanier commun, marquent un pas caractéristique de l'évolution des réalisations humaines, ou illustrent une période de cette évolution.

- l'arrêt Clees (C-259/97) du 3 décembre 1998 prescrit :

La position 9705 de la nomenclature combinée, contenue à l'annexe I du Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun, doit être interprétée en ce sens que sont présumés présenter un intérêt historique ou ethnographique les véhicules qui

- se trouvent dans leur état d'origine, sans changement substantiel des châssis, système de direction ou de freinage, moteur, etc
- sont âgés d'au moins trente ans et
- correspondent à un modèle ou type dont la production a cessé.

Toutefois, les véhicules automobiles qui remplissent ces conditions ne présentent pas un intérêt historique ou ethnographique lorsque l'autorité compétente démontre qu'ils ne sont pas susceptibles de marquer un pas caractéristique de l'évolution des réalisations humaines ou d'illustrer une période de cette évolution.

Il faut en outre que soient remplis les critères établis par la jurisprudence de la Cour concernant les qualités requises pour qu'un véhicule puisse être admis au sein d'une collection. (Ici la Cour renvoie aux critères énoncés dans l'arrêt Daiber).

Concrètement, cela signifie qu'une « vieille voiture » doit répondre aux conditions suivantes pour pouvoir être classée comme spécimen pour collection au sens de la position 9705 :

- se trouver dans son état d'origine, sans changement substantiel de châssis, système de direction ou de freinage, etc, être âgée d'au moins trente ans et correspondre à un modèle dont la production a cessé (arrêt Clees)
- marquer un pas caractéristique de l'évolution des réalisations humaines ou illustrer une période de cette évolution (arrêts Clees et Daiber)
- être relativement rare, ne pas être normalement utilisée conformément à sa destination initiale, faire l'objet de transactions spéciales en dehors du commerce habituel des objets similaires utilisables et avoir une valeur élevée (arrêt Daiber)

Un véhicule qui ne satisfait qu'à un seul critère (par exemple, construction en 1952) ne peut être considéré comme spécimen pour collection. Toutes les conditions doivent être remplies pour justifier le classement dans la position 9705.

En réponse à la deuxième question, il convient de noter que chaque bureau de douane a connaissance des notes explicatives NC et des dispositions de la nomenclature combinée qui doivent également être appliquées. En outre, les notes explicatives font référence à l'arrêt Daiber. Le dispositif de l'arrêt Clees est repris dans une instruction interne (C.D.611 Tarifications). Des directives internes plus poussées n'ont pas été jugées utiles.

Enfin, pour répondre à la troisième question, il est renvoyé aux pourparlers pendant au niveau de la Commission européenne et plus précisément au Comité du Code des douanes communautaire, Mécanique et divers. Depuis 2006 déjà, une discussion sur l'interprétation des différents critères repris dans les arrêts et les notes explicatives NC est en cours. Certains Etats membres adoptent une interprétation plus souple que d'autres. A la dernière réunion du Comité où ce point a été traité (465ème réunion des 11 et 12 décembre 2008), une proposition a été faite de clarifier les notes explicatives NC et éventuellement de rédiger un règlement. Actuellement, aucune décision n'a été prise à ce sujet. Pendant ladite réunion, la Commission européenne a clairement mentionné que les dispositions des deux arrêts devaient être respectées et que ses services juridiques prônent une stricte application des critères y figurant.