



COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE
FISCALITÉ ET UNION DOUANIÈRE
Politique douanière, législation, tarif douanier
Législation douanière

Bruxelles, le 13 novembre 2014
TAXUD/A2/SPE/MRe – taxud.a.2
(2014)4243209

**TAXUD/A2/SPE/2014/010 Rev. 3 —
FR**

Document de travail

COMITÉ DU CODE DES DOUANES

Section des procédures spéciales

Admission temporaire

Usage commercial et usage privé des moyens de transport

(demande de précisions de l'IBAC)

I. Contexte

Le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) a demandé des précisions au sujet de l'interprétation des expressions «usage privé» et «usage commercial», dans le contexte de l'admission temporaire des aéronefs. Il explique que ces expressions ne seraient pas interprétées de manière harmonisée par les autorités douanières, provoquant une certaine confusion parmi les exploitants établis hors de l'UE qui effectuent des vols à destination de l'UE.

L'IBAC a souligné que les définitions des expressions «usage commercial» et «usage privé» des moyens de transports au sens de la convention d'Istanbul diffèrent significativement de celles des régimes internationaux de réglementation de la sécurité et des aspects commerciaux du transport aérien.

À titre de solution à court terme, la Commission propose d'élaborer des orientations de l'UE étayées par des exemples de cas concrets qui tiennent compte du document de l'IBAC ci-après ainsi que de l'issue des discussions menées lors des réunions du Comité du code des douanes, section des procédures spéciales. Le tableau des exemples est mis à jour en fonction des conclusions tirées de la réunion du Comité du code des douanes, section des procédures spéciales, organisée le 2 juin et le 9 juillet 2014.

En outre, une discussion technique devrait être lancée au niveau de l'OMD en vue d'adopter une recommandation de l'OMD sur cette question.

II. Document fourni par l'IBAC

Demande de précisions concernant l'admission temporaire des moyens de transports

Élaborée par le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)¹

Question: Un certain nombre d'exploitants d'aéronefs d'affaires ont fait part de leur préoccupation concernant les interprétations divergentes par certaines autorités douanières des expressions «usage privé» et «usage commercial» telles qu'elles sont appliquées aux aéronefs lors de l'octroi à un moyen de transport de l'admission temporaire dans un État ou une union douanière composée de plusieurs États. Nous avons l'honneur de demander au Comité de gestion de la convention relative à l'admission temporaire de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) d'élaborer des orientations destinées aux États et aux exploitants des moyens de transport afin d'éviter les interprétations divergentes et d'établir un environnement prévisible.

¹ L'IBAC représente les intérêts de l'aviation d'affaires dans le monde entier. L'IBAC est une association professionnelle internationale à but non lucratif dotée du statut d'observateur permanent auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'agence des Nations Unies spécialisée dans l'aviation, établie à Montréal, au Canada. L'IBAC est composé d'associations d'aviation d'affaires régionales et nationales du monde entier et d'exploitants de tous types d'aéronefs, de l'aéronef léger à hélices à l'aéronef lourd, gros-porteur, à turboréacteurs.

Discussion

La convention d'Istanbul relative à l'admission temporaire (ci-après «la convention») vise à harmoniser et codifier uniformément les réglementations des autorités douanières portant sur l'admission temporaire, entre autres, des moyens de transport. Toutefois, en dépit de cet objectif, des interprétations divergentes de l'admission temporaire des moyens de transport – des aéronefs d'affaires, en l'occurrence – ont provoqué une certaine confusion, en particulier parmi les exploitants établis hors de l'UE qui effectuent des vols à destination de l'UE. Des situations similaires pourraient se produire dans d'autres pays signataires de la convention.

L'objectif des exploitants d'aéronefs d'affaires établis hors de l'UE lorsqu'ils effectuent des vols à destination de l'UE – qui est en fait l'objectif de tout exploitant effectuant des vols vers n'importe quelle destination – est de respecter et d'appliquer les réglementations nationales, y compris celles des autorités douanières respectives. Leur objectif n'est pas d'éluider sciemment les droits de douane et les taxes à la consommation. Bien que normalement ces exploitants comprennent parfaitement la différence entre opérations commerciales et non commerciales dans le cadre de la réglementation de l'aviation, ce n'est pas toujours le cas en ce qui concerne les réglementations douanières régissant l'admission temporaire des aéronefs.

La communauté de l'aviation d'affaires² estime donc que des orientations claires et appliquées de manière uniforme sont nécessaires pour l'admission temporaire des aéronefs. De telles orientations, étayées par des exemples de cas concrets, aideraient sensiblement les exploitants à s'acquitter de leurs obligations. C'est pourquoi l'IBAC a l'honneur de demander au Comité de gestion d'élaborer de telles recommandations, étayées par des exemples, et d'encourager les autorités douanières elles-mêmes à les appliquer de manière uniforme.

Convention d'Istanbul

À cet égard, un certain nombre de dispositions de la convention semblent particulièrement pertinentes.

Au chapitre premier, la convention définit le terme «personne» comme: «aussi bien une personne physique qu'une personne morale, à moins que le contexte n'en dispose autrement».

Conformément à la convention, les parties contractantes conviennent que les moyens de transport à usage commercial ou à usage privé «bénéficient de l'admission temporaire». Afin de bénéficier de l'admission temporaire:

- «les moyens de transport à usage commercial doivent être immatriculés dans un territoire autre que celui d'admission temporaire, au nom d'une personne établie ou résidant hors du territoire d'admission temporaire, et être importés et utilisés par des personnes exerçant leur activité à partir d'un tel territoire,»³ et

² L'aviation d'affaires comprend généralement quatre types d'exploitants: 1) les propriétaires qui utilisent leurs aéronefs à des fins commerciales, 2) les départements de vols d'affaires, 3) les vols à la demande et 4) les copropriétaires. Dans certains cas, il arrive qu'un aéronef d'affaires appartenant à une personne physique ou morale soit «géré» par une société qui en assure la maintenance et fournit l'équipage de vol au propriétaire.

³ Annexe C, article 5, point a)

- «les moyens de transport à usage privé doivent être immatriculés dans un territoire autre que celui d'admission temporaire, au nom d'une personne établie ou résidant en dehors du territoire d'admission temporaire, et être importés et utilisés par des personnes résidant dans un tel territoire.»⁴

L'article 8 de l'annexe C de la convention prévoit que chaque partie contractante a «le droit de refuser ou de retirer le bénéfice de l'admission temporaire: a) aux moyens de transport à usage commercial qui seraient utilisés en trafic interne, ou b) aux moyens de transport à usage privé qui seraient utilisés pour un usage commercial en trafic interne».

L'annexe C de la convention, relative aux moyens de transport, définit l'expression «usage commercial» comme «l'acheminement des personnes à titre onéreux ou le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux»⁵.

L'annexe C définit l'expression «usage privé» comme «l'utilisation par l'intéressé exclusivement pour son usage personnel, à l'exclusion de tout usage commercial»⁶.

À l'annexe C, point d), l'expression «trafic interne» est définie comme «le transport de personnes embarquées ou de marchandises chargées dans le territoire d'admission temporaire pour être débarquées ou déchargées à l'intérieur de ce même territoire».

Nécessité d'élaborer des orientations claires

Les expressions «usage commercial» et «usage privé» des moyens de transport au sens du régime douanier établi par la convention présentent des différences légères, mais significatives, par rapport à celles employées dans le cadre des régimes internationaux de réglementation de la sécurité et des aspects commerciaux du transport aérien. En règle générale, la convention relative à l'aviation civile internationale, les accords bilatéraux relatifs aux services aériens à travers le monde et les régimes nationaux de réglementation de la sécurité et des aspects commerciaux du transport aérien font la distinction entre opérations commerciales et privées, principalement selon que le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier est proposé au public à titre onéreux.

Bien qu'il soit essentiel de ne pas confondre les définitions des différents régimes, l'absence d'orientations fournies aux autorités douanières ou le manque de compréhension uniforme parmi celles-ci en ce qui concerne le contexte de l'OMD a provoqué une certaine confusion au sujet de l'admission temporaire parmi certains exploitants d'aéronefs lorsqu'ils effectuent des vols vers d'autres États ou territoires douaniers, en particulier à l'heure actuelle, vers l'UE.

⁴ Annexe C, article 5, point b)

⁵ Annexe C, article 7, point a)

⁶ Annexe C, article 1, point c)

Exemples de cas concrets

Nous proposons les cas de figure suivants relatifs aux moyens de transport en vue d'obtenir l'avis du Comité sur cette question.

<p>1.a.) Une société établie au Canada envoie son aéronef d'affaires immatriculé au Canada de Montréal à Paris et Nice pour des réunions d'affaires avec des bureaux, des clients et des fournisseurs locaux. Tous les passagers à bord sont ressortissants canadiens. Un employé de la société établi à Paris se rend en avion de Paris à Nice pour assister à la réunion qui aura lieu dans cette ville. L'aéronef décolle de Nice et retourne à Montréal.</p> <p><i>Nous estimons que ce moyen de transport, dans le cadre d'une opération non onéreuse, remplit les conditions prévues par le régime de l'admission temporaire. Dans le cas contraire, sur quoi se fonde le refus, dans le contexte douanier?</i></p> <p>Si le moyen de transport transportait à son bord du matériel/ des brochures de la société à des fins promotionnelles, ce cas de figure serait-il considéré comme un «transport industriel ou commercial de marchandises»? Cela pourrait-il avoir une incidence sur le fait que le moyen de transport bénéficie, ou non, de l'admission temporaire?</p>	<p>1.b.) Une société établie en Suisse envoie deux employés, ressortissants suisses, à bord de l'une de ses voitures de société depuis Zurich vers Lyon et Marseille pour assister à des réunions avec des bureaux, des clients et des fournisseurs locaux. À Lyon, un collègue français monte à bord pour se rendre à la réunion organisée à Marseille. Les employés suisses repartent en voiture de Marseille et retournent directement à Zurich.</p> <p><i>Nous estimons que ce moyen de transport, dans le cadre d'une opération non onéreuse, remplit les conditions prévues par le régime de l'admission temporaire. Dans le cas contraire, sur quoi se fonde le refus, dans le contexte douanier?</i></p> <p>Si le moyen de transport transportait à son bord du matériel/ des brochures de la société à des fins promotionnelles, ce cas de figure serait-il considéré comme un «transport industriel ou commercial de marchandises»? Cela pourrait-il avoir une incidence sur le fait que le moyen de transport bénéficie, ou non, de l'admission temporaire?</p>
<p>Position du Comité du code des douanes de l'UE:</p> <p>Il s'agit d'un «usage privé», au sens de l'article 555, paragraphe 1, point b), des DAC (Règlement 2454/1993).</p> <p>Étant donné que, dans ce cas de figure, l'utilisation du moyen de transport n'implique aucune rémunération, elle ne relève pas de la définition de l'usage commercial, mais reste dans le champ d'application de l'usage privé.</p> <p>Le transport de matériel/ brochures de la société n'est pas l'objectif premier de l'utilisation du moyen de transport et ne constitue pas une activité commerciale directe mais plutôt un «transport de marchandises dans un contexte commercial», il s'agit donc d'un usage privé.</p>	<p>Position du Comité du code des douanes de l'UE:</p> <p>Il s'agit d'un usage privé.</p> <p>Ce cas de figure correspond à l'exemple 1.a.), l'opération effectuée est dès lors considérée comme relevant d'un usage privé.</p>

<p>2.a.) Une société établie au Canada envoie son aéronef d'affaires immatriculé au Canada de Montréal à Paris et Francfort pour des réunions d'affaires avec des bureaux, des clients et des fournisseurs locaux. Tous les passagers à bord sont ressortissants canadiens. Un employé de la société établi à Paris se rend en avion de Paris à Francfort pour assister à la réunion qui aura lieu dans cette ville. L'aéronef décolle de Francfort et retourne à Montréal.</p> <p><i>Nous estimons que ce moyen de transport, dans le cadre d'une opération non onéreuse, remplit les conditions prévues par le régime de l'admission temporaire. Dans le cas contraire, sur quoi se fonde le refus, dans le contexte douanier?</i></p> <p>Si le moyen de transport transportait à son bord du matériel/ des brochures de la société à des fins promotionnelles, ce cas de figure serait-il considéré comme un «transport industriel ou commercial de marchandises»? Cela pourrait-il avoir une incidence sur le fait que le moyen de transport bénéficie, ou non, de l'admission temporaire?</p>	<p>2.b.) Une société établie en Suisse envoie deux employés, ressortissants suisses, à bord de l'une de ses voitures de société depuis Zurich vers Munich et Innsbruck pour assister à des réunions avec des bureaux, des clients et des fournisseurs locaux. À Munich, un collègue allemand monte à bord pour se rendre à la réunion qui aura lieu à Innsbruck. Les employés suisses repartent en voiture d'Innsbruck et retournent directement à Zurich.</p> <p><i>Nous estimons que ce moyen de transport, dans le cadre d'une opération non onéreuse, remplit les conditions prévues par le régime de l'admission temporaire. Dans le cas contraire, sur quoi se fonde le refus, dans le contexte douanier?</i></p> <p>Si le moyen de transport transportait à son bord du matériel/ des brochures de la société à des fins promotionnelles, ce cas de figure serait-il considéré comme un «transport industriel ou commercial de marchandises»? Cela pourrait-il avoir une incidence sur le fait que le moyen de transport bénéficie, ou non, de l'admission temporaire?</p>
<p>Position du Comité du code des douanes de l'UE:</p> <p>Il s'agit d'un usage privé.</p> <p>Le transport des employés de la société n'implique aucune rémunération directe dans la mesure où il est effectué par l'avion de la société. Le paiement direct implique que la personne qui bénéficie du service paie un montant en échange. Ce cas de figure remplit les conditions d'un usage privé.</p>	<p>Position du Comité du code des douanes de l'UE:</p> <p>Il s'agit d'un usage privé.</p> <p>Ce cas de figure correspond à l'exemple 2.a.), l'opération effectuée est dès lors considérée comme relevant d'un usage privé.</p>
<p>3.a.) Une société établie dans les Émirats arabes unis (EAU) envoie un jet immatriculé aux EAU de Dubaï à Amsterdam, Paris et Rome avec à son bord des employés, tous ressortissants non européens. L'aéronef transporte les mêmes passagers tout au long du voyage. L'exploitant obtient les droits de trafic correspondants des différents États. L'aéronef décolle de Rome et retourne à</p>	<p>3.b.) Une entreprise établie en Suisse loue une automobile haut de gamme et engage un chauffeur pour assurer les déplacements d'une équipe d'employés suisses de Zurich à Munich, Innsbruck et Milan pour assister à des réunions. Le véhicule transporte les mêmes passagers tout au long du voyage. L'automobile retourne à Zurich à la fin du voyage.</p>

<p>Dubaï.</p> <p><i>Nous estimons que ce moyen de transport, dans le cadre d'une opération onéreuse, remplit les conditions prévues par le régime de l'admission temporaire, car l'exploitant obtient les droits de trafic nécessaires.</i></p> <p>Dans le cas contraire, sur quoi se fonde le refus, dans le contexte douanier?</p>	<p>Ce moyen de transport serait-il considéré comme admissible au bénéfice de l'admission temporaire? Dans le cas contraire, sur quoi se fonde le refus, dans le contexte douanier?</p>
<p>Position du Comité du code des douanes de l'UE:</p> <p>Il s'agit d'un usage privé.</p> <p>Le paiement effectué par la société n'est pas un paiement direct pour le transport des employés, mais pour la location du jet. Par conséquent, ce cas de figure relève d'un usage privé.</p>	<p>Position du Comité du code des douanes de l'UE:</p> <p>Il s'agit d'un usage privé.</p> <p>Ce cas de figure correspond à l'exemple 3.a.), il est dès lors considéré comme relevant d'un usage privé.</p>

<p>4.a.) Un ressortissant américain résidant aux États-Unis possède un aéronef et paie une société de gestion sur une base mensuelle pour bénéficier d'un équipage à bord et d'une assistance. Il décide d'utiliser son aéronef pour quitter les États-Unis et voyager vers différentes destinations de l'UE afin d'assister à un tournoi de football. Il invite quelques amis, également ressortissants américains, à l'accompagner à ses frais. Le propriétaire de l'aéronef prend en charge tous les frais de transport.</p> <p><i>Nous estimons que ce moyen de transport, dans le cadre d'une opération non onéreuse, remplit les conditions prévues par le régime de l'admission temporaire. Dans le cas contraire, sur quoi se fonde le refus, dans le contexte douanier?</i></p>	<p>4.b.) Un ressortissant suisse résidant en Suisse possède sa propre automobile haut de gamme mais paie un conducteur pour assurer ses déplacements. Il décide d'utiliser le véhicule pour se rendre à un tournoi de football en Autriche et en Allemagne et d'inviter quelques amis, également ressortissants suisses, à l'accompagner à ses frais. Le propriétaire prend en charge tous les frais de transport.</p> <p><i>Nous estimons que ce moyen de transport, dans le cadre d'une opération non onéreuse, remplit les conditions prévues par le régime de l'admission temporaire. Dans le cas contraire, sur quoi se fonde le refus, dans le contexte douanier?</i></p>
<p>Position du Comité du code des douanes de l'UE:</p> <p>Il s'agit d'un usage privé.</p> <p>Les paiements effectués dans ce cas ne constituent pas une rémunération versée en échange du transport de personnes comme le prévoit la définition de l'usage commercial, ils sont considérés comme des paiements indirects effectués par le propriétaire du moyen de transport.</p>	<p>Position du Comité du code des douanes de l'UE:</p> <p>Il s'agit d'un usage privé.</p> <p>Ce cas de figure correspond à l'exemple 4.a.), l'opération effectuée est dès lors considérée comme relevant d'un usage privé.</p>

Points complémentaires à clarifier

- Vols entre différents pays d'un territoire douanier: si un aéronef effectue un vol entre des points situés dans deux pays différents – deux États souverains – au sein d'un territoire douanier, le Comité de gestion considère-t-il que ce vol est international ou national au titre du régime douanier international? Conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale, un vol entre Paris et Londres, par exemple, serait considéré comme international, alors qu'un vol entre Paris et Lyon sera considéré comme national.

Position du Comité du code des douanes de l'UE: la question de savoir si le vol est national ou international n'est pas pertinente. Il s'agit d'un «trafic interne» conformément à l'article 555, paragraphe 1, point c), des DAC. En cas d'usage commercial, le «trafic interne» est autorisé uniquement si les dispositions en vigueur dans le domaine des transports le prévoient [voir article 558, paragraphe 1, point c), des DAC]. Étant donné que le Comité du Code des douanes de l'UE a conclu que tous les cas de figure susmentionnés relevaient d'un usage privé, la question de savoir si le «trafic interne» est autorisé ou non n'est pas pertinente.

- Citoyenneté ou résidence de l'équipage à bord: la citoyenneté et le lieu de résidence de l'équipage, comme les pilotes, l'équipage de cabine, etc. ont-ils une incidence sur la décision d'octroyer, ou non, l'admission temporaire à un aéronef d'affaires? Si oui, veuillez fournir les fondements de cette décision.

Position du Comité du code des douanes de l'UE: seul le lieu de résidence du pilote / copilote est pertinent [article 558, paragraphe 1, point b) des DAC]. Voir le tableau des exemples.

- Définition et usage du terme «personne»: conformément à la convention, une «personne» est «aussi bien une personne physique qu'une personne morale, à moins que le contexte n'en dispose autrement». Lorsqu'elles comparent l'usage commercial et l'usage privé, certaines autorités douanières pensent que l'usage privé d'un aéronef se limite à un usage exclusivement personnel par un individu. Si une entreprise ou une société, une «personne» au sens de la convention, exploite son aéronef à des fins personnelles, sans le proposer au public à titre onéreux, dans quel contexte l'exploitation de cet aéronef est-elle considérée comme commerciale et dans quel contexte est-elle considérée comme privée?

Position du Comité du code des douanes de l'UE: voir le tableau des exemples.

Conclusion

Comme indiqué précédemment, l'IBAC, au nom de la communauté internationale d'aviation d'affaires, a l'honneur de solliciter des orientations claires et appliquées de manière uniforme pour l'admission temporaire des aéronefs d'affaires. Nous sommes prêts à apporter notre concours au Comité de gestion de la convention d'Istanbul de l'OMD pour avancer sur cette question.

Février 2014

III. Précisions fournies par l'IBAC

- En ce qui concerne la définition de l'expression «usage commercial» des moyens de transport, en l'occurrence dans le cadre de l'aviation d'affaires, le transport «à titre onéreux» signifie soit que les passagers ont payé un montant en échange du service de transport aérien (par exemple, en achetant un billet) soit que l'ensemble de l'aéronef a été affrété pour assurer le service de transport.

Position du Comité du code des douanes de l'UE: L'expression «usage commercial», telle qu'elle est prévue à l'article 555, paragraphe 1, point a), des DAC implique que des passagers ont payé en échange du service de transport aérien (par exemple, en achetant un billet).

- Le transport de brochures ou de matériel à des fins promotionnelles resterait hors du champ d'application de l'«usage commercial», mais le transport d'objets à vendre, que ce soit ou non à titre onéreux, conférerait à un vol le statut de «commercial».

Position du Comité du code des douanes de l'UE: Comme indiqué précédemment, si le transport de matériel/brochures de la société n'est pas l'objectif premier de l'utilisation du moyen de transport et qu'il ne s'agit pas d'une activité directement commerciale mais d'un «transport de marchandises dans un contexte commercial», alors il s'agit d'un usage privé même si les brochures ou le matériel de la société à des fins promotionnelles sont vendus (ce qui n'est généralement pas le cas).

- Aux fins de la réglementation douanière, un vol «interne» s'effectue entre deux points quelconques au sein de l'UE. En vertu du régime de l'admission temporaire, les vols à «usage privé» peuvent avoir lieu entre deux points quelconques. Les vols à «usage commercial» peuvent également avoir lieu entre deux points quelconques en vertu du régime de l'admission temporaire, à condition que ces vols aient reçu les autorisations nécessaires des États membres concernés.

Position du Comité du code des douanes de l'UE: Il est d'accord avec ces affirmations.

- Le fait que l'équipage d'un aéronef immatriculé en dehors de l'UE en «usage interne» ait la citoyenneté européenne ou le statut de résident dans l'UE ne confère pas à ce type de vols le statut commercial. (Nous avons conscience que l'expression «usage interne» sera supprimée en 2016 de la réglementation de l'UE applicable. Toutefois, il sera bon d'ici-là de préciser ce point dans un document d'orientations.)

Position du Comité du code des douanes de l'UE:

Comme mentionné précédemment, l'expression «trafic interne» est définie à l'article 555, paragraphe 1, point a) des DAC. En cas d'usage commercial, le «trafic interne» est autorisé uniquement si les dispositions en vigueur dans le domaine des transports le prévoient [voir article 558, paragraphe 1, point c), des DAC]. Étant donné que l'équipage ne paie pas en échange du service de transport, l'«usage interne» ne confère pas à ce type de vols le statut commercial. La citoyenneté ou le lieu de résidence de l'équipage de cabine ne sont pas des caractéristiques pertinentes dans le cas de figure décrit.

En ce qui concerne la suppression de l'expression «usage interne», il convient de noter que même dans le cadre des règles douanières modernisées, le «trafic interne» n'est autorisé que si les dispositions en vigueur dans le domaine des transports le prévoient. Toutefois, la réglementation douanière ne fait pas explicitement référence aux dispositions en vigueur dans le domaine des transports. Néanmoins, à l'avenir, ces dispositions doivent également être respectées dans le cadre de l'admission temporaire.