

# Importer dans l'Union Européenne : décaisser la TVA ou faire jouer la concurrence ?



**Odile COURJON,**  
Avocate associée, Taj,  
société d'avocats, membre  
de Deloitte Touche Tohmatsu  
Limited et de l'A3F

et

**Pierre SARTINI,**  
Vice-président de l'Observatoire  
des Réglementations  
Douanières et Fiscales



Les discussions budgétaires de la fin 2012 ont remis la question de la TVA à l'importation et son impact sur la compétitivité de l'économie au centre des débats parlementaires.

**E**n matière de TVA, les États-membres de l'Union européenne (UE) ont mis en place des régimes différents. Les uns exigent le paiement de la TVA due au titre de l'importation, les autres admettent la simple inscription sur la déclaration de TVA (régime dit de l'auto-liquidation). Quant aux textes français, ils reposent sur un dogme fondamental selon lequel, en France, la TVA à l'importation doit être liquidée (payée) auprès de la douane lors de l'importation.

Certes, au fil des années et face aux demandes des entreprises, ce dogme a été retouché à plusieurs reprises :

- Report de paiement de la TVA, puis échéance unique de paiement le 25 du mois suivant l'importation.
- "Décautionnement" du différé de paiement pour les entreprises qui en font la demande à titre exceptionnel et à condition de présenter un crédit d'enlèvement.
- Enfin, «décautionnement» de principe pour les entreprises disposant d'un crédit enlèvement avec extension aux taxes assimilées à la TVA.

Mais, au final, la TVA à l'importation doit toujours être décaissée : seules les entreprises qui sont structurellement exportatrices (export ou livraison intracommunautaire) ont en effet le droit de demander une franchise de TVA dénommée A12. Les textes de fin 2012 n'ont en réalité rien changé pour les opérateurs, lesquels connaissent des situations fort différentes.

Les PME sont souvent peu informées de toutes ces tracasseries : la TVA n'est pas la préoccupation centrale de leurs dirigeants. Elles suivent en général les consignes de leur commissionnaire en douane et paient la TVA à l'importation, ce qui impacte leur trésorerie. Quant aux gros opérateurs, ils ont mis en place des crédits d'enlèvement sous la forme de cautions au bénéfice de la douane en échange de facilitations ou régimes économiques. Mais, depuis 2006, ils ont souvent oublié de faire décautionner la TVA d'importation de sorte que leurs opérations sont sur-cautionnées, ce qui constitue un coût pour eux aussi.

Après vingt ans de marché unique (1993-2013), les opérateurs qui importent en France sont nettement défavorisés par rapport à ceux qui importent dans un autre État-membre accordant l'auto-liquidation de la TVA. Les ports d'Anvers, Zeebrugge et Rotterdam ont ainsi solidement accru leur attractivité et dédouanent aujourd'hui environ 50% des flux de conteneurs destinés à la France, contre environ 20% dans les années 1990, ce qui montre que le contournement n'a fait que s'accroître au cours de la période.

Préoccupée par cette situation, la Commission Européenne a lancé une vaste étude sur le dédouanement centralisé en 2011.

Elle a comparé les divers régimes de paiement de la TVA d'importation :

- Le paiement immédiat à la douane est possible dans les 27 États-membres.
- L'option pour le différé de paiement est ouverte dans 21 États-membres (5 octroient un report de paiement spécifique pour la TVA, 21 un délai identique pour la TVA et la douane et 6 un délai spécifique pour la douane au cas où il n'existe pas de délai de report pour la TVA).
- L'auto-liquidation de la TVA d'importation est possible dans 16 États-membres et seulement pour les assujettis. L'auto-liquidation est la règle de principe dans trois d'entre eux, ce qui signifie que pour les 13 autres, elle résulte d'une option octroyée aux entreprises assujetties.

Bruxelles en a conclu que le dédouanement centralisé obligeait à harmoniser les modalités. De son côté, la Cour de Justice a eu à connaître de cette épineuse question en 2012 (arrêt Véléclair : CJUE C-414/10) et elle en a notamment conclu que, loin de faciliter la fraude, l'auto-liquidation était au contraire de nature à éliminer celle-ci ! Nul doute que ce débat refera surface dans le cadre des discussions sur le nouveau Code des Douanes de l'Union.

Si elle veut préserver une certaine compétitivité et un pouvoir d'attraction, la France va devoir utiliser toutes les options offertes par la Directive TVA 2006/112, afin que la TVA à l'importation en France ne constitue plus un obstacle au développement des ports et des aéroports français mais contribue au contraire à la compétitivité de notre économie. ■