



N° 3824

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 octobre 2011.

PROPOSITION DE LOI

*sur les certificats d'immatriculation
et les contrôles techniques des véhicules de collection,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Franck MARLIN, Jean-Pierre ABELIN, Yves ALBARELLO, Jean-Paul ANCIAUX, Patrick BALKANY, Brigitte BARÈGES, Patrick BEAUDOUIN, Marc BERNIER, Jean-Marie BINETRUY, Claude BODIN, Philippe BOËNNEC, Marcel BONNOT, Jean-Claude BOUCHET, Bruno BOURG-BROC, Françoise BRANGET, Dominique BUSSEREAU, Dominique CAILLAUD, Dino CINIERI, Éric CIOTTI, Philippe COCHET, Georges COLOMBIER, Jean-Yves COUSIN, Jean-Michel COUVE, Olivier DASSAULT, Hervé De CHARETTE, Laure DE LA RAUDIÈRE, Jean-Pierre DECOOL, Lucien DEGAUCHY, Sophie DELONG, Nicolas DHUICQ, Michel DIEFENBACHER, Dominique DORD, Olivier DOSNE, Marianne DUBOIS, Paul DURIEU, Daniel FASQUELLE, Yannick FAVENNEC, Jean-Michel FERRAND, André FLAJOLET, Jean-Claude FLORY, Yves FROMION, Claude GATIGNOL, Gérard GAUDRON, Alain GEST, Philippe GOSSELIN, Michel GRALL, Anne GROMMERCH, Pascale GRUNY, Louis GUÉDON, Jean-

Claude GUIBAL, Christophe GUILLOTEAU, Gérard HAMEL, Michel HEINRICH, Antoine HERTH, Francis HILLMEYER, Françoise HOSTALIER, Jacqueline IRLES, Paul JEANNETEAU, Yves JEGO, Didier JULIA, Fabienne LABRETTE-MÉNAGER, Yvan LACHAUD, Jacques LAMBLIN, Marguerite LAMOUR, Marc LE FUR, Dominique LE MÈNER, Guy LEFRAND, François LOOS, Lionnel LUCA, Philippe Armand MARTIN, Jean-Philippe MAURER, Christian MÉNARD, Damien MESLOT, Philippe MEUNIER, Jean-Claude MIGNON, Jean-Marie MORISSET, Étienne MOURRUT, Jean-Pierre NICOLAS, Yves NICOLIN, Yanick PATERNOTTE, Jacques PÉLISSARD, Michel PIRON, Bérengère POLETTI, Jean-Luc PRÉEL, Didier QUENTIN, Michel RAISON, Éric RAOULT, Joël REGNAULT, Frédéric REISS, Jean-Luc REITZER, Jacques REMILLER, Jean ROATTA, Jean-Marie ROLLAND, Jean-Marc ROUBAUD, Rudy SALLES, Fernand SIRÉ, Dominique SOUCHET, Daniel SPAGNOU, Éric STRAUMANN, Michèle TABAROT, Michel TERROT, Georges TRON, Patrice VERCHÈRE, Gérard VOISIN, Michel VOISIN, André WOJCIECHOWSKI, Michel ZUMKELLER, Bernard BROCHAND, Louis COSYNS, Gilles D'ETTORE, Jacques DOMERGUE, Alain FERRY, Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Jean-Pierre GRAND, Raymond LANCELIN, Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Christian VANNESTE, Michel SORDI, Bertrand PANCHER, Philippe HOUILLON, Maryse JOISSAINS-MASINI, Isabelle VASSEUR et Philippe VITEL,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Nous avons tous à cœur de favoriser la préservation du patrimoine automobile français des véhicules de collection légers ou poids-lourds, qu'il soit issu de l'industrie française, européenne ou encore importés par les alliés lors des dernières guerres mondiales. Il en est de même pour les véhicules deux-roues motorisés de collection. Or les contraintes imposées par un contrôle technique et, pour certains, le coût prohibitif de l'immatriculation liée à la cylindrée et au nombre de chevaux fiscaux appliqués aux véhicules anciens, considérés comme des véhicules de collection selon les dispositions de l'article R. 311-1 du code la route, nuisent considérablement à cet objectif.

En effet, l'absence de nécessité d'économiser l'énergie avant le premier choc pétrolier de 1973 a conduit nombre de constructeurs automobiles à produire des modèles disposant d'une importante cylindrée et comprenant jusqu'à 40 ou 50 chevaux fiscaux sur des voitures de grandes séries.

De même, certains véhicules spéciaux ou certains camions peuvent couramment relever d'une puissance fiscale allant jusqu'à 100 chevaux fiscaux, voir plus dans certains cas.

Or, avec un prix de 29 à 51,20 euros par cheval fiscal selon les régions pour 2011, et une hausse moyenne de 9,10 % des tarifs constatée cette année, le montant à payer peut rapidement devenir prohibitif et constituer un frein à la préservation de certains véhicules dont les caractéristiques techniques mériteraient pourtant qu'ils soient préservés.

En tout état de cause, il convient de noter que la mesure demandée aurait un impact négligeable sur le budget de l'État.

En effet, en moyenne, moins de 5 000 véhicules (tous types, catégories et cylindrées confondus) sont immatriculés chaque année en France dans la catégorie « *véhicule de collection* », tandis que comparativement, plus de 1 million d'immatriculations ont lieu, tous les ans en France, uniquement en ce qui concerne les automobiles neuves.

Par ailleurs, à la suite de trois arrêtés du 14 octobre 2009 (NOR : DEVE0924224A, NOR : DEVE0924266A ET NOR : DEVE0924298A), tous les véhicules de collection de plus de trente ans d'âge doivent

désormais faire l'objet d'un contrôle technique favorable préalable à l'établissement du certificat d'immatriculation avec la mention relative à l'usage « véhicule de collection », ainsi qu'un contrôle technique périodique à intervalle régulier n'excédant pas cinq ans.

Or nombre de collectionneurs font remarquer la disproportion et le coût prohibitifs des mesures imposées, ainsi que les nombreuses difficultés pour leur mise en œuvre. En effet, il convient de signaler qu'une étude détaillée, intitulée « *enquête économique et sociale FIVA* » portant sur les véhicules de plus de 25 ans d'âge au 30 juin 2005, a permis d'établir que sur un total de 660 000 véhicules de collection (soit 1,37 % du parc automobile français total), 74 % des véhicules font moins de 1 500 km par an, 27 % font moins de 500 km par an et 19 % ne roulent pas du tout. En fait, l'impact sur la circulation (distance parcourue) est de 0,09 %. Les conséquences en matière de pollution et de sécurité routière sont donc totalement insignifiantes.

Cette étude a également permis de constater que le « collectionneur moyen » est un homme d'une cinquantaine d'années, expérimenté, et n'est pas le riche propriétaire que l'on décrit trop souvent, puisque 30 % gagnent moins de 30 000 euros par an et 65 % moins de 50 000 euros annuels. Enfin, 83 % des véhicules valent moins de 15 000 euros.

De plus, certains collectionneurs disposent de plusieurs véhicules qu'ils ont restaurés dont notamment des poids lourds. Or, si le prix d'un contrôle technique moyen pour une auto est de 70 euros, il est sans commune mesure pour celui d'un poids lourd et *a fortiori* pour plusieurs. D'autant plus, qu'il existe des frais annexes liés au déplacement pour effectuer le contrôle, le plus souvent sur porte-engine, qui peuvent multiplier le montant de la facture par 5 à 10 fois le prix de l'opération de contrôle initiale.

Quant aux cyclomoteurs, les coûts engendrés sont démesurés face à la valeur marchande des véhicules concernés et nombre de passionnés renoncent à leur immatriculation compte tenu des difficultés administratives rencontrées dans certains départements, de l'achat de plaque minéralogique et de la fabrication d'un support de plaque spécifique puisque ces véhicules anciens n'en sont pas pourvus. Et le contrôle technique, outre son coût, se révèle également être inadapté.

Aussi, l'instauration d'un contrôle technique obligatoire pour des véhicules légers ou lourds qui roulent aussi peu, avec un coût aussi élevé et des conditions de mise en place aussi complexes, ne présente pas un réel

intérêt. En effet, en l'absence de preuves irréfutables d'accidentologie des véhicules de collection et en présence d'un risque potentiel de perte du titre de circulation pour ces véhicules, les raisons à l'origine de l'instauration de ces contrôles pour les véhicules de collection sont donc dénuées de tout fondement. Il convient donc de les supprimer en échange du rétablissement de l'ancien système des carnets à souche, notamment pour tous les véhicules antérieurs à 1960 faisant moins de 1 500 km/an.

D'autant plus que le principe du contrôle technique pour des véhicules de collection est issu, d'après les pouvoirs publics, de leur obligation de transposer la directive européenne n° 2009/40/CE qui indique pourtant que *« les États membres peuvent, après consultation de la Commission, exclure du champ d'application de la présente directive ou soumettre à des dispositions spéciales certains véhicules qui sont exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que des véhicules qui n'utilisent pas ou n'utilisent presque pas les voies publiques, y compris les véhicules présentant un intérêt historique et construits avant le 1^{er} janvier 1960, ou qui sont temporairement retirés de la circulation »*.

La France a donc volontairement décidé de ne pas exempter de contrôle technique les véhicules de collection, bien que de nombreux parlementaires aient secondé la demande de dizaines de milliers de collectionneurs visant à maintenir cette exemption par le biais de nombreuses questions parlementaires. Cette décision est d'autant plus choquante, qu'hormis le fait qu'elle n'était pas juridiquement nécessaire au plan européen, il a largement été répondu aux collectionneurs dans le cadre des réponses ministérielles précitées *« que la plupart des propriétaires de véhicules de collection restent très soucieux de maintenir ces objets dans un état d'usage plus que satisfaisant »* et que ces véhicules *« sont utilisés sur de courtes distances et à des fréquences moins élevées »* que les autres véhicules.

Dès lors, la préservation de ce patrimoine unique exige pour le maintenir vivant, non seulement que des mesures soient prises afin d'exonérer ou bien de plafonner le montant de la taxe sur les certificats d'immatriculation de véhicules prévue aux articles 1599 *quindecies* et suivants du Code Général des Impôts, mais encore, que ces antiquités soient dispensées de tout contrôle technique, par définition irréaliste, afin d'éviter une disparition programmée de notre patrimoine automobile ou un départ massif vers l'étranger.

C'est la raison pour laquelle il serait souhaitable de plafonner le paiement de la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules de collection répondant à la condition d'ancienneté requise notamment à l'article R. 311-1 du code de la route, d'exonérer les véhicules de collection de plus de 75 ans de toute taxe au titre de la délivrance des certificats d'immatriculation, et d'exempter de contrôle technique les véhicules de collection antérieurs à 1960 et tous ceux effectuant moins de 1 500 kilomètres par an.

Tel est l'objet de cette proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① L'article 1599 *sexdecies* du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « IV. – Le paiement de la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules de collection répondant à la condition d'ancienneté requise notamment à l'article R. 311-1 du code de la route est plafonné à 15 chevaux fiscaux. »

Article 2

- ① L'article 1599 *octodecies* du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « 6. Aucune taxe n'est due au titre de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules de collection de plus de soixante-quinze ans. »

Article 3

- ① L'article L. 311-1 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Les véhicules de collection antérieurs à 1960, ainsi que ceux de plus de trente ans effectuant moins de 1 500 kilomètres par an, sont exemptés de contrôle technique en raison de leur usage, de leur intérêt technique ou industriel et de leur conception obsolète impropre à répondre aux exigences d'un contrôle technique. »

Article 4

Les pertes de recettes résultant pour les régions et la collectivité territoriale de Corse de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par une majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement, pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

