



Paris, le 10 février 2022

AVIS POLITIQUE

Sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2008/118/CE et la directive (UE) 2020/262 (refonte) en ce qui concerne les comptoirs de vente hors taxes situés dans le terminal français du tunnel sous la Manche

- ① La commission des affaires européennes du Sénat,
- ② Vu l'article 113 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE),
- ③ Vu la directive 91/680/CEE du Conseil, complétant le système commun de la taxe sur la valeur ajoutée et modifiant, en vue de l'abolition des frontières fiscales, la directive 77/388/CEE, et notamment son article 28 *duodecies* du 16 décembre 1991,
- ④ Vu la directive 92/12/CEE du Conseil du 25 février 1992 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise, et notamment son article 28,
- ⑤ Vu la directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE, abrogée et remplacée par la directive (UE) 2020/262 qui entrera en vigueur le 13 février 2023,

- ⑥ Vu la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2008/118/CE et la directive (UE) 2020/262 (refonte) en ce qui concerne les comptoirs de vente hors taxes situés dans le terminal français du tunnel sous la Manche,
- ⑦ Vu le rapport n° 705 (2020-2021) de M. Jean-François Husson, rapporteur général, fait au nom de la commission des finances du Sénat, déposé le 23 juin 2021, sur le projet de loi de finances rectificative pour 2021 et notamment son article 7 *ter*,
- ⑧ Vu l'article 20 de la loi n° 2021-953 du 19 juillet 2021 de finances rectificative pour 2021,
- ⑨ Vu le Bulletin officiel des finances publiques du 22 juillet 2021,
- ⑩ Considérant que l'article 13 de la directive (UE) 2020/262 établissant le régime général d'accise indique que « les États membres peuvent exonérer du paiement de l'accise les produits soumis à accise livrés par des comptoirs de vente hors taxes et emportés dans les bagages personnels des voyageurs se rendant dans un territoire tiers ou dans un pays tiers par voie aérienne ou maritime »,
- ⑪ Considérant que la liaison fixe transmanche est un système de fret et de transport de passagers bénéficiant d'un statut particulier en raison du traité de Cantorbéry signé en 1986, par la France et le Royaume-Uni,
- ⑫ Considérant que cette liaison est constituée d'un double tunnel ferroviaire, assorti d'une galerie de service, foré sous la Manche, entre Folkestone (Kent, Royaume-Uni) et Coquelles (Pas-de-Calais, France), ainsi que de terminaux pour le contrôle de l'accès aux tunnels et de la sortie de ceux-ci,
- ⑬ Considérant en conséquence qu'elle présente les caractéristiques d'une liaison maritime avec des contrôles aux frontières à ses deux terminaux d'accès,
- ⑭ Considérant que le terminal de la liaison fixe transmanche et le port de Calais permettent l'un comme l'autre d'effectuer une traversée maritime dans les mêmes conditions,

- ⑮ Considérant que le terminal de la liaison fixe transmanche devrait donc être considéré comme équivalent à un port au sens de la directive 2008/118/CE du Conseil,
- ⑯ Considérant que le 31 décembre 2020, à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, la liaison fixe transmanche est devenue une liaison transfrontalière entre l'Union et un pays tiers,
- ⑰ Considérant que, ainsi que le permet la directive (UE) 2020/262, les compagnies de transbordeurs ont réintroduit les ventes hors taxes de biens à bord de leurs navires pendant les traversées maritimes vers le Royaume-Uni,
- ⑱ Considérant que des comptoirs de vente hors taxes ont également été ouverts dans les ports de Calais et de Dunkerque,
- ⑲ Considérant en outre, que le Royaume-Uni a déjà autorisé l'ouverture d'un point de vente à son terminal de la liaison fixe transmanche à Folkestone,
- ⑳ Considérant que, à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, la proposition de directive précitée réintroduit dans la directive 2008/118/CE du Conseil relative au régime général d'accise une disposition antérieure de la directive 92/12/CEE reconnaissant le statut spécifique de la liaison fixe transmanche et la similitude de sa situation avec celle d'un port,
- ㉑ Considérant que ladite proposition rétablit aussi une disposition antérieure autorisant la réouverture de comptoirs de vente hors taxes dans le terminal français de la liaison fixe transmanche à Coquelles, comme c'est notamment le cas dans les ports français de Calais et de Dunkerque ainsi que dans le terminal britannique de la liaison fixe transmanche à Folkestone,
- ㉒ Souligne la nécessité de rétablir l'équité des conditions de concurrence sur le marché des liaisons transmanche, quel que soit le mode de transport utilisé par les voyageurs,
- ㉓ Se félicite que la proposition de directive précitée rétablisse des conditions de concurrence équitables entre le terminal britannique et le terminal français de la liaison transmanche, ainsi qu'entre les différents modes de transports permettant d'effectuer la traversée de la Manche,

- ②④ Souhaite que le champ d'application de ladite proposition de directive reste strictement limité à la liaison transmanche afin de prévenir tout risque de fraude, les conditions de contrôle des passagers prévalant dans le terminal de Coquelles (Pas-de-Calais, France) permettant de garantir que ceux-ci sont effectivement à destination du Royaume-Uni et munis de billets, ce qui assimile ledit terminal à un « port sec »,
- ②⑤ Appelle en conséquence à une adoption rapide de la proposition de directive précitée, afin de contribuer à rétablir durablement des relations aussi fluides que possible entre l'Union européenne et le Royaume-Uni après le Brexit, dans l'intérêt des États, des économies et des citoyens de l'Union européenne,
- ②⑥ Invite la Commission européenne à rendre compte aux parlements nationaux de l'avancement du processus d'adoption de ladite proposition puis de sa mise en oeuvre.