

CONCLUSIONS
SUR LE RÉGIME FISCAL APPLICABLE À LA
LIAISON FIXE TRANSMANCHE A PARTIR DU
1^{er} JANVIER 2021

La commission des Affaires européennes,

Vu les articles 107, 113 et 263 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE),

Vu l'article 14 de la directive 2008/118/CE relative au régime général d'accise, réécrit à l'article 13 de la directive 2020/262 établissant le régime général d'accise,

Vu le considérant 17 de la même directive,

Vu l'article 158 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de TVA,

Vu l'article 28 de la directive 92/12/CEE, précisé par l'alinéa 5 de l'introduction du rapport COM(96) 245 final de la Commission sur les systèmes de contrôle au point de vente,

Vu l'accord de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne signé le 17 octobre par le Royaume-Uni et l'Union européenne,

Vu l'article 9.4 du traité de Cantorbéry signé le 12 février 1986 par la France et le Royaume-Uni,

Vu l'accord de concession quadripartite signé à Paris le 14 mars 1986, et notamment son article 29.3,

Vu l'article 302-F bis et le premier alinéa de l'article 302-F ter du code général des impôts,

Considérant que la directive 92/12/CEE reconnaissait le statut spécifique de la Liaison fixe transmanche (LFT) et assimilait sa situation à celle d'un port ou d'un aéroport ;

Considérant que les directives 2008/118/CE et 2006/112/CE n'excluent les frontières terrestres du régime de vente hors taxes qu'au motif que « Les personnes voyageant par voie terrestre [peuvent] se déplacer plus fréquemment et plus librement que les personnes voyageant par bateau ou par aéronef », ce qui n'est pas le cas des personnes voyageant à l'intérieur de la LFT ;

Considérant que la disparition de la référence au statut spécifique de la LFT dans les directives 2008/118/CE et 2006/112/CE ne s'explique que par le fait que le Royaume-Uni était alors membre de l'Union européenne,

Considérant que le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne constitue un changement de circonstances de fait nécessitant une nouvelle interprétation de ces directives afin d'éviter l'introduction, sur leur fondement, d'une distorsion de concurrence contraire aux règles du marché intérieur ;

Considérant qu'une révision de ces directives serait nécessaire pour harmoniser le régime fiscal applicable aux ports, aux aéroports et aux zones sous douane des liaisons ferroviaires internationales directes, mais que le processus législatif y afférent pourrait durer plusieurs années, tandis que le risque de distorsion de concurrence entre d'une part la LFT et le port de Calais, d'autre part son terminal français (Coquelles) et son terminal britannique (Folkestone) est imminent ;

Considérant que la Commission européenne n'a, à ce jour, pas tiré publiquement les conséquences du retrait du Royaume-Uni sur l'interprétation de l'article 14 de la directive 2008/118/CE et de l'article 158 de la directive 2006/112/CE,

Considérant que le délai de forclusion permettant de saisir la CJUE d'un recours en annulation pour juger si une application littérale de ces directives dans leur rédaction antérieure au « Brexit » serait toujours conforme au droit de l'Union est passé,

- 1) Affirme que la Liaison fixe transmanche doit être soumise au même régime fiscal que le port de Calais, y compris dans le cas où celui-ci bénéficierait, après le 1^{er} janvier 2021, de la possibilité d'ouvrir des comptoirs de vente hors taxes, et ce afin de prévenir toute distorsion de concurrence entre des opérateurs relevant d'un même marché pertinent ;
- 2) Appelle la Commission à confirmer, par une lettre d'interprétation, que la directive 2008/118/CE n'y fait pas obstacle ;
- 3) Dans le cas où cette confirmation ne serait pas intervenue en temps utile, demande à l'État français, conformément à ses engagements découlant du traité de Cantorbéry et de l'accord de concession quadripartite, de permettre à la société gérant la Liaison fixe transmanche d'y ouvrir des comptoirs de vente hors taxes dans les mêmes conditions que ses concurrents portuaires.