

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L E G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires européennes

I. Communication sur le régime fiscal applicable à la liaison fixe transmanche et examen d'un projet de conclusions (MM. Pierre- Henri Dumont et Damien Pichereau)	3
II. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-4 de la Constitution	12
III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-6 de la Constitution	18
IV. Nomination de rapporteurs	19

mercredi

16 décembre 2020

16 heures

Compte rendu n° 167

**Présidence de
M. Jean-Louis
Bourlanges,
*Vice-Président***



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Mercredi 16 décembre 2020

Présidence de M. Jean-Louis Bourlanges, Vice-Président de la Commission

La séance est ouverte à 15 heures 50.

I. Communication sur le régime fiscal applicable à la liaison fixe transmanche et examen d'un projet de conclusions (MM. Pierre- Henri Dumont et Damien Pichereau)

M. Jean-Louis Bourlanges, Vice-Président. Je vous prie de bien vouloir excuser notre présidente, Sabine Thillaye, qui est en déplacement aujourd'hui à Berlin pour des entretiens dans le cadre de sa mission flash sur la prise en compte des sujets européens dans les médias. Elle participe également à une réunion de la commission des affaires européennes du Bundestag comme l'accord parlementaire franco-allemand en prévoit la possibilité.

Le deuxième point qui était inscrit à notre ordre du jour, l'examen du rapport d'information sur la neutralité climatique en 2050, est reporté au 12 janvier pour nous permettre de nous rendre dans l'hémicycle pour la déclaration du gouvernement sur la stratégie vaccinale dans la lutte contre l'épidémie de COVID-19.

La communication de nos collègues Pierre- Henri Dumont et Damien Pichereau sur le régime fiscal applicable à la liaison fixe transmanche est en revanche maintenue. Elle présente un caractère d'urgence car elle est liée directement au *Brexit*. Nous examinerons ensuite le projet de conclusions sur ce sujet.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Parmi les difficultés qui vont résulter du *Brexit*, la question du régime fiscal applicable à partir du 1^{er} janvier 2021 à la liaison fixe transmanche revêt des enjeux économiques et juridiques importants.

La liaison fixe transmanche, aussi appelée « tunnel sous la Manche », est un système de fret routier régi par un statut particulier dépendant d'un traité conclu avec le Royaume-Uni, le traité de Cantorbéry, et d'un accord de concession quadripartite. Les terminaux au départ et à l'arrivée disposaient de magasins *Duty Free* jusqu'au 1^{er} juillet 1999, date à laquelle le *Duty Free* est devenu complètement interdit à l'intérieur de l'Union européenne.

Au 1^{er} janvier, quand s'achèvera la période de transition, le Royaume-Uni sera pleinement considéré comme un État tiers. Cela ouvrira la voie à la vente de produits *Duty Free* au profit des voyageurs circulant entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Toutefois, les directives encadrant la fiscalité indirecte ne parlent expressément de magasins *Duty Free* que dans les « ports » et les « aéroports ». Le *Brexit* n'ayant pas été anticipé, rien

n'est dit sur la situation du Tunnel et sur la possibilité d'y ouvrir de nouveau des magasins *Duty Free*.

Ce vide juridique crée un risque de distorsion de concurrence entre le tunnel et le port de Calais, ce qui est insatisfaisant du point de vue des règles du marché intérieur et nuisible pour l'activité d'un secteur qui a beaucoup souffert de la crise.

Nous aimerions montrer que le vide juridique né d'un retrait non anticipé du Royaume-Uni crée un risque de distorsion de concurrence à Calais, qu'il serait nécessaire, dans l'idéal, de réviser les directives encadrant la fiscalité indirecte pour éviter les distorsions de concurrence entre les différents modes de transport et que, dans l'immédiat, une interprétation souple des directives devrait permettre d'appliquer au tunnel le régime prévu pour les ports et d'y autoriser les ventes hors taxes dès le 1^{er} janvier.

Nous avons reçu le soutien précoce et inattendu de Dominique Riquet, Vice-Président du groupe Renew, et de Karima Delli, Présidente de la commission du transport au Parlement européen, qui ont adressé hier à ce sujet un courrier au commissaire en charge de la fiscalité et des douanes dont nous avons pu prendre connaissance sur les réseaux sociaux. En des termes très proches des nôtres, à tel point que c'en est troublant – je rappelle que nos projets de conclusions n'ont pas vocation à être rendus publics avant leur adoption – M. Riquet et Mme Delli attirent l'attention de la Commission sur la nécessité de permettre le *Duty Free* dans le terminal français du tunnel. La position que nous défendons est donc transpartisane ; elle a déjà reçu un écho important au sein du Parlement européen.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Le premier point que nous souhaitons mettre en avant est le risque de distorsion de concurrence à Calais résultant du retrait non anticipé du Royaume-Uni en l'absence de prise en compte du statut spécifique de la liaison fixe transmanche, dont la situation avait toujours été assimilée à celle des ports et des aéroports.

Les boutiques « *Duty Free* », ou « comptoirs de vente hors taxes » en termes technique, sont des boutiques qui vendent des produits exonérés des accises – très fortes sur le tabac et l'alcool – et de la TVA. Ces mesures bénéficient aux consommateurs, qui payent moins cher, aux magasins, qui captent une partie de la différence entre les prix hors taxes et les prix toutes taxes comprises normalement pratiqués, et aux sociétés de transport, qui louent les emplacements de vente et font du *Duty Free* un argument commercial pour attirer les voyageurs.

Jusqu'en 1999, les boutiques *Duty Free* étaient autorisées à l'intérieur de l'union douanière, selon un régime prévu par la directive TVA de 1991 et par la directive accise de 1992. À l'époque, la liaison fixe transmanche était expressément mentionnée par les textes et pouvait à ce titre être autorisée à vendre des produits hors taxes. L'extension du périmètre du *Duty Free* au tunnel sous la Manche était justifiée par le souci d'assurer des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport, comme l'expliquait un rapport de la Commission de 1996 : « Afin d'assurer un traitement égal à celui réservé aux transbordeurs, le Conseil a également autorisé l'exonération de livraisons de biens dans les deux terminaux du tunnel sous la Manche. »

Cette référence à la liaison fixe transmanche disparaît avec les nouvelles directives sur la TVA et sur les accises, tout simplement parce qu'il n'était plus permis de

vendre des produits hors taxes à l'intérieur de l'Union européenne. Il n'y a jamais eu de volonté de faire une distinction entre les ports et le tunnel.

Notons d'ailleurs que le secteur ferroviaire n'est pas exclu par principe du champ de ces directives, mais seulement parce qu'il ne permet pas de contrôler aussi facilement les flux de personnes et de marchandises. Je cite un considérant de la directive de 2008 : « Il convient de déterminer clairement les situations dans lesquelles les ventes hors taxes aux voyageurs quittant le territoire de l'Union sont autorisées, afin d'éviter des fraudes et des abus. Les personnes voyageant par voie terrestre pouvant se déplacer plus fréquemment et plus librement que les personnes voyageant par bateau ou par aéronef (...) Il est donc nécessaire de prévoir que les magasins hors taxes situés à des frontières terrestres ne sont pas autorisés. » Ces risques de fraudes et d'abus ne concernent évidemment pas le tunnel qui est, à cet égard, très proche dans son fonctionnement d'un port, à tel point qu'il a parfois été qualifié de « port sec ».

Avec le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, on devrait donc logiquement revenir à la situation que l'on connaissait dans les années 1990. C'est l'esprit des directives. Et pourtant, si l'on s'en tient à leur lettre, le tunnel ne pourra pas bénéficier du régime *Duty Free* contrairement au port de Calais. L'article 14 de la directive de 2008 précise en effet : « on entend par "comptoir de vente hors taxes" tout établissement situé dans l'enceinte d'un aéroport ou d'un port ». Les ventes en *Duty Free* seront donc autorisées aux voyageurs prenant l'avion ou le ferry, mais pas les voyageurs prenant la « navette ».

Cette situation est de nature à créer une double distorsion de concurrence à partir du 1^{er} janvier 2021 entre, d'une part, le tunnel et le port de Calais, parce que l'existence du *Duty Free* a une incidence sur le choix du mode de transport (le *Duty Free* permettant d'amortir le prix du billet) et, d'autre part, les deux côtés du tunnel, puisque le côté anglais dépendra de la juridiction britannique et pourra vendre des produits hors taxes.

Cette distorsion de concurrence profitera donc au port de Calais et au terminal de Folkestone, au détriment du tunnel et particulièrement de son côté français à Coquelles, c'est-à-dire de son côté « européen ».

Pour bien se représenter la situation, il faut s'imaginer que le tunnel est situé à une dizaine de kilomètres du port de Calais, et que les deux modes de transport sont substituables. Que ce soit par la navette ou par le port, on traverse la Manche avec sa voiture. La clientèle est la même, il s'agit d'une clientèle familiale – les voyageurs individuels et professionnels prendront plutôt l'avion ou l'Eurostar.

Au sens du droit de la concurrence, le tunnel et le ferry sont sur le même « marché pertinent ». Si le port est le seul à pouvoir vendre en *Duty Free*, il bénéficiera d'un avantage concurrentiel sur le tunnel d'autant plus significatif que les prix des billets sont relativement bas (comparé à l'avion) et que la possibilité d'acheter en *Duty Free* représente un facteur déterminant dans le choix du mode de transport.

M. Damien Pichereau, rapporteur. Dans ce contexte, il nous semble nécessaire de réviser les directives encadrant le *Duty Free* dans les transports internationaux non seulement pour tenir compte du *Brexit* – et de ce que cela implique pour le tunnel sous la Manche – mais aussi, plus largement, pour supprimer toutes les distorsions de concurrence potentielles entre les différents modes de transport.

Une harmonisation des règles fiscales applicables pourrait se faire en deux sens, soit étendre la possibilité de *Duty Free* à toutes les gares internationales sous douane présentant des garanties de contrôle suffisantes, soit supprimer le *Duty Free* pour les ports et les aéroports.

Bien qu'il soit possible de supprimer le *Duty Free* pour tout le monde – et c'est sans doute l'option privilégiée par la Commission européenne –, nous défendons pour notre part une extension du *Duty Free* à toutes les liaisons ferroviaires internationales directes. Cette solution nous semble la plus rationnelle.

Il est important de préciser que nous ne cherchons pas à instaurer un statut dérogatoire permanent pour le tunnel : les règles doivent être les mêmes pour tous les opérateurs soumis à des conditions d'activité comparables (ports, tunnels, gares internationales sous douane). Des distorsions de concurrence entre le réseau Eurostar et les aéroports ne seraient pas non plus acceptables. Il serait d'ailleurs curieux, à une époque où l'on cherche à promouvoir des modes de transport « verts », que seuls les aéroports puissent vendre des produits *Duty Free* quand les gares ne le peuvent pas.

Les gares internationales (pour le réseau Eurostar : Paris-Nord, Bruxelles, Amsterdam, Rotterdam, *etc.*) devraient donc pouvoir bénéficier de la possibilité d'installer des comptoirs de vente hors taxes, sous réserve qu'elles soient en capacité d'isoler physiquement les voyageurs s'appêtant à quitter le territoire de l'Union et de s'assurer que ces personnes ne puissent pas y « faire leurs courses » sans avoir acheté de billet. Dans l'immédiat, la spécificité du Tunnel, outre son histoire et son statut particulier, tient au fait que les infrastructures permettant de contrôler les flux de personnes et de marchandises y existent déjà. Ce n'est pas encore le cas à Paris-Nord, par exemple, mais ça pourrait l'être d'ici quelques années.

En outre, et afin d'éviter que les voyageurs puissent profiter du *Duty Free* sans quitter l'union douanière, la possibilité d'installer des comptoirs hors taxes devrait être réservée aux liaisons internationales directes, c'est-à-dire sans escale entre les deux points de vente en *Duty Free*. L'accès aux liaisons directes se ferait par des espaces dédiés, sous contrôle douanier, afin de cloisonner les rames directes et les rames susceptibles de faire des arrêts intermédiaires à Lille ou à Calais.

Cette solution de long terme que nous proposons – réviser les directives pour harmoniser les règles fiscales applicables – ne résoudra toutefois pas le problème au 1^{er} janvier. Elle serait assez simple d'un point de vue rédactionnel, car il suffirait d'ajouter quelques lignes aux articles 158 et 14 de la directive de 2006 et de la directive de 2008, sur le modèle de ce qui était prévu à l'article 28 de la directive de 1992. Mais, dans une matière qui requiert l'unanimité au Conseil, un tel processus de révision pourrait prendre plusieurs années. La directive « accise » de 2008 vient d'ailleurs d'être réécrite par une nouvelle directive de décembre 2019, après plusieurs années de négociations. Nous regrettons que l'occasion n'ait pas été saisie pour traiter la question pourtant prévisible du régime qui serait applicable au Tunnel après le départ du Royaume-Uni.

En tout état de cause, nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre une nouvelle révision de ces directives, car nous connaissons dès le 1^{er} janvier une situation d'insécurité juridique et un risque de distorsion de concurrence contraire aux règles les plus fondamentales du marché intérieur, avec des conséquences concrètes sur le terrain – en termes d'emploi – qui ne peuvent pas être négligées.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Il faut donc appliquer les directives existantes avec une certaine souplesse avec, si possible, le soutien de la Commission.

La solution la plus simple pour régler, dans l'immédiat, le problème de la distorsion de concurrence à Calais en attendant une révision des directives, peut-être dans un package post-*Brexit*, serait que la Commission donne une interprétation souple des directives en vigueur, conformément à leur esprit et à la lettre des directives antérieures. Malheureusement, nous ne sommes pas optimistes sur nos chances d'obtenir rapidement une ligne directrice de la Commission, c'est-à-dire une réponse à la demande d'interprétation de la France.

En effet, les démarches des autorités françaises auprès de la Commission ont peu de chances d'aboutir. Ce qui ressort de nos différentes auditions – nous avons auditionné les ministères, le SGAE et la Commission elle-même –, c'est qu'il y a une divergence de point de vue entre les acteurs nationaux et la Commission européenne. Nous souhaitons vivement que le dialogue engagé entre le gouvernement et la Commission aboutisse, mais force est de constater que la situation à Calais ne constitue pas une priorité pour celle-ci, alors même qu'il pourrait en résulter une distorsion de concurrence majeure au niveau de la plateforme d'échange la plus importante entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.

Certains arguments que nous avons entendus nous ont surpris. On nous a dit, par exemple, qu'une extension du *Duty Free* aux espaces sous douane des gares internationales pouvait créer un risque de contrebande, avec des paquets de cigarette cachés sous les sièges ou échangés par les fenêtres des trains en marche. Ou encore, que l'instauration du *Duty Free* dans le terminal de Coquelles serait contraire à la volonté de réduire la consommation de tabac au Royaume-Uni. Ces arguments sont, si je puis dire, un « écran de fumée » !

Je rappelle d'abord que le *Duty Free* ne concerne pas spécifiquement le tabac ou l'alcool, puisque la TVA, qui fait également l'objet d'une exonération, s'applique à tous les produits sans exception. Par ailleurs, la contrebande est impossible dans le Tunnel de Calais, car c'est un système clos déjà contrôlé par les douanes en raison des enjeux migratoires extrêmement importants sur le site.

La raison de fond aux réticences de la Commission, c'est qu'elle ne veut pas étendre un régime fiscal déjà considéré comme dérogatoire. Elle serait plutôt en faveur d'une suppression complète du *Duty Free* partout.

Nous comprenons ce raisonnement, qui est rationnel, car le *Duty Free* représente une perte de recettes fiscales pour les États sans justification économique réelle. En revanche, à partir du moment où le *Duty Free* est permis dans les ports et les aéroports, il doit l'être également dans les terminaux clos des liaisons ferroviaires directes, sinon cela revient à fausser la concurrence entre des entreprises intervenant sur un même marché pertinent, au détriment qui plus est des modes de transport les moins polluants.

En dernier recours, que peut-il se passer ? L'État français devrait autoriser unilatéralement le *Duty Free* dans le Tunnel, quitte à faire valoir ses arguments devant la CJUE. Face à ce blocage, nous en sommes arrivés à la conclusion que le gouvernement ne pouvait pas attendre, vu l'urgence de la situation, une éventuelle réponse de la Commission. Si la Commission est la « gardienne des traités », c'est la CJUE qui a le monopole de l'interprétation du droit de l'Union et qui peut, le cas échéant, résoudre un conflit de normes.

Nous pensons que les directives de 2006 et celles de 2008 doivent être interprétées de façon à inclure la Liaison fixe transmanche dans le périmètre des « ports et aéroports », non seulement parce que cette solution semble conforme à l'esprit du texte et à son histoire, mais parce que c'est la seule manière d'éviter une distorsion de concurrence, c'est-à-dire une atteinte aux règles même du marché intérieur directement inscrites dans les traités. Tant que la CJUE n'aura pas jugé que cette distorsion de concurrence est conforme aux règles du marché intérieur, le gouvernement nous semble fondé à prendre l'initiative d'autoriser le *Duty Free* dans le Tunnel au même titre qu'aux ports et à tous les ports de la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord à destination du Royaume-Uni.

C'est pourquoi nous vous proposons d'adopter les conclusions suivantes, chers collègues, et de « *demande[r] 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* ». Ceci dans l'hypothèse, malheureusement probable, où la Commission européenne n'aurait pas confirmé le nouveau périmètre des directives dans le contexte du retrait du Royaume-Uni, d'ici 15 jours. Je vous remercie.

M. Jean-Louis Boulanges, Vice-Président. Merci pour ces exposés très clairs qui marquent un problème important de contradiction entre les exigences d'égalité en matière de concurrence et d'égalité telles qu'interprétées par la Commission. C'est donc une affaire importante et délicate. Monsieur André Chassaigne, vous avez la parole.

M. André Chassaigne. J'ai bien écouté l'exposé très fourni et argumenté, qui nous a été fait, et je me limiterais à apporter mon soutien aux propositions qui ont été développées.

J'ajouterais que dans les relations que nous avons avec l'Union européenne, il ne faut pas occulter la nécessité de faire preuve d'un volontarisme politique. Face à des obstacles qui peuvent être brandis, comme on l'a vu plusieurs fois d'ailleurs dans des discussions que nous avons eu sur différents textes de lois, il ne faut pas « lâcher » et continuer de porter nos propositions avec l'espoir de pouvoir faire bouger les lignes. En cas de blocage, il faut, je suis d'accord, réfléchir à des solutions alternatives.

Je me limite donc à apporter mon soutien et à féliciter les deux rapporteurs pour la clarté de leur exposé et la justesse de leurs propositions.

Mme Aude Bono-Vandorme. Je remercie les rapporteurs pour leur travail, mené dans des délais très brefs, sur le régime fiscal applicable à la Liaison ferroviaire transmanche à partir du 1^{er} janvier 2021.

Alors que les négociations s'éternisent sur les conditions de réalisation du *Brexit*, de très longues files de camions se forment déjà aux abords du tunnel sous la Manche, en raison de la hausse du trafic de fret vers le Royaume-Uni et des contraintes sanitaires. L'opérateur Eurotunnel fait déjà état d'un certain niveau de saturation. Selon une directive de la Commission européenne de 2008, les espaces concernés par les ventes détaxées, le *Duty Free*, sont réservés au transport maritime et aérien, pas au transport ferroviaire. Avec le *Brexit*, le Royaume-Uni redeviendra un État tiers, ce qui ouvre la voie au retour du *Duty Free*. Il convenait donc, dans l'urgence, de se pencher sur ce sujet en raison de la composante ferroviaire des modalités de transport entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale.

Les acteurs locaux se réjouissent du retour du *Duty Free* – pour l’instant dans les ports –, des élus aux entreprises chargées de l’exploitation du transmanche. Ce retour du *Duty Free* fait l’objet de beaucoup d’enthousiasme dans la cité des six bourgeois, nostalgique du temps où les Britanniques prenaient le ferry par milliers, chaque jour, pour venir y faire des achats. Les commerçants attendent leur retour et espèrent les revoir en masse à Calais.

Messieurs les rapporteurs, je souhaite vous interroger sur deux aspects. Monsieur Dumont, quel périmètre vous semble pertinent en ce qui concerne la définition de la zone détaxée et les modalités de contrôle envisagées ?

Deuxièmement, en ce qui concerne la problématique de distorsion de concurrence dont vous faites état, pouvez-vous, Monsieur Pichereau, nous indiquer vos préconisations en ce qui concerne une généralisation des espaces de *Duty Free* à d’autres lignes fixes qui existent déjà dans l’Union ?

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Étant originaire du Pas-de-Calais j’ai connu le *Duty Free* à une époque où il faisait partie du folklore et stimulait les échanges et les flux. Quelle est la position des Belges et des Hollandais concernant les mesures que vous préconisez et auxquelles, à titre personnel, je souscris parfaitement ?

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Il est vrai que nous n’avons pas mené une mission flash mais une mission « flash flash » puisque nos travaux ont été menés en l’espace d’une semaine. L’urgence nous y a contraints, mais je pense que c’est aussi quelque chose de nouveau pour la Commission et peut-être pourrions-nous continuer, à l’avenir, à faire des missions sur de tels points très précis, très concrets car c’est là que nous avons une réelle plus-value.

Sur le périmètre de la zone détaxée, l’objectif est dans l’immédiat d’avoir du *Duty Free* dans le terminal français du tunnel sous la Manche situé à Coquelles, juste à côté de Calais. Je précise que je ne parle pas des voyageurs Eurostar, mais des personnes qui arrivent en voiture pour prendre la « navette ». L’accès à la zone *Duty Free* serait réservé aux personnes titulaires d’un titre de transport, comme dans les aéroports.

En outre, après le 1^{er} janvier, il pourra y avoir du *Duty Free* aussi bien sur l’ensemble des ports français qui font du transmanche que pour les passagers qui vont au Royaume-Uni, donc sur les ports de Dunkerque, de Calais et de Boulogne.

En ce qui concerne la ville même de Calais, les Britanniques bénéficieront du régime appliqué aux ressortissants d’États tiers pour ce qui concerne la seule TVA. Les commerçants équipés de système agréés par les douanes pourront permettre aux voyageurs étrangers sur le point de quitter le territoire français de se faire rembourser de la TVA. Les démarches se font par la « borne Pablo » déjà disponible au tunnel, au port, et à l’aéroport de Marck, puis les voyageurs se feront rembourser de la TVA par virement sur leur compte bancaire.

Par ailleurs, pour faciliter les flux et encourager les échanges, le nombre de litres d’alcool susceptible d’être emporté par personne a déjà été augmenté pour les Britanniques dans les magasins « *cash and carry* ».

M. Damien Pichereau, rapporteur. Nous n’avons pas eu le temps d’interroger directement les Belges et les Hollandais car, comme cela a été dit, nous avons mené nos

travaux dans des temps très courts. En revanche, dans le cas d'une généralisation du *Duty Free* au transport ferroviaire, les gares d'Amsterdam, Rotterdam et Bruxelles pourraient elles aussi bénéficier d'espaces *Duty Free*.

Ces conditions seraient bien sûr très strictes : il ne s'agit pas de créer des magasins *Duty Free* en centre-ville car personne ne veut d'une distorsion de concurrence avec les commerces locaux. Il s'agirait de créer dans ces gares des espaces physiquement cloisonnés auxquels ne peuvent accéder que ceux qui partent dans un État tiers par une liaison directe, c'est-à-dire sans arrêt intermédiaire.

M. Jean-Louis Bourlanges, Vice-Président. En 1999, j'avais bataillé fermement au Parlement européen contre la Commission, qui était alors représentée par Monsieur Monti. Nous avons eu énormément de difficultés à obtenir une position de bonne foi de la part de la Commission européenne, au moment où celle-ci, déjà, était très attachée à la suppression du *Duty Free*.

Je pense donc que les propositions que vous faites sont de plein bon sens : on ne peut pas opposer un texte à l'esprit d'un texte. Or l'esprit du texte invite à lutter contre les distorsions de concurrence. La lettre du texte ne peut pas justifier la double distorsion de concurrence signalée par les rapporteurs. Je me permets de prendre position parce que je crois que c'est un objet de consensus entre nous.

Cela dit, ce que vous proposez est assez hasardeux. Cela me rappelle un peu les méthodes de Monsieur Viktor Orban, qui disait « si vous vous opposez à nos mesures, vous pouvez toujours déposer un recours devant la Cour de Justice de l'Union ».

Pour finir je suis d'accord avec la remarque de Monsieur Dumont : il est précieux de voir qu'une commission comme la nôtre est capable de réagir rapidement à une menace réelle.

La proposition de conclusions est adoptée à l'unanimité.

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,

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 ;

Appelle la Commission à confirmer, par une lettre d'interprétation, que la directive 2008/118/CE n'y fait pas obstacle ;

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.

II. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-4 de la Constitution

Sur le rapport du **vice-Président Jean-Louis Bourlanges**, la Commission a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

● Textes actés

Aucune observation n'ayant été formulée, la Commission *a pris acte* des textes suivants :

➤ *Commerce extérieur*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du conseil modifiant le règlement (CE) n° 428/2009 du Conseil par l'octroi d'une autorisation générale d'exportation de l'Union pour l'exportation de certains biens à double usage en provenance de l'Union à destination du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (**COM(2020) 692 final - E 15291**).

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) n° 952/2013 (**COM(2020) 673 final - E 15296**).

➤ *Énergie*

- Proposition de Décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification de l'annexe IV (Énergie) de l'accord EEE [32015R1222 – Ligne directrice relative à la gestion de la congestion] (**COM(2020) 700 final - E 15311**).

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification de l'annexe IV (Énergie) de l'accord EEE [32017R1485 — Ligne directrice sur la gestion du réseau de transport de l'électricité] (**COM(2020) 704 final - E 15312**).

- Recommandation de décision du Conseil adressant des directives à la Commission pour la négociation du renouvellement de l'accord entre la Communauté européenne de l'énergie atomique (Euratom) et l'Organisation pour le développement énergétique de la péninsule coréenne (KEDO) (**COM(2020) 753 final RESTREINT - E 15344**).

➤ *Environnement dont santé environnementale*

- Règlement de la commission modifiant l'annexe XIV du règlement (UE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le groupe de substances 4-(1,1,3,3 tétraméthylbutyl) phénol, éthoxylé (couvrant les substances bien définies et les substances de composition inconnue ou variable, les produits de réaction

complexes ou les matériaux biologiques, les polymères et homologues) (**13278/20 - E 15340**).

➤ *Espace de liberté de sécurité et de justice*

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation pour 2019 de l'application, par la Pologne, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la gestion des frontières extérieures (**COM(2020) 10 final - E 15230**).

- Proposition de décision d'exécution du conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2019 de l'application, par la Slovaquie, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la protection des données (**COM(2020) 816 final LIMITE - E 15292**).

- Proposition de décision d'exécution du conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2019 de l'application, par la Hongrie, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la protection des données (**COM(2020) 817 final LIMITE - E 15293**).

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant des recommandations destinées à remédier aux manquements constatés dans l'évaluation de Chypre en vue de remplir les conditions nécessaires à l'application de l'acquis de Schengen dans le domaine de la protection des données (**COM(2020) 815 final LIMITE - E 15306**).

- Recommandation de décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations en vue de la conclusion d'accords entre l'Union européenne et l'Algérie, l'Arménie, la Bosnie-Herzégovine, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Tunisie et la Turquie sur la coopération entre l'Agence de l'Union européenne pour la coopération judiciaire en matière pénale (Eurojust) et les autorités compétentes pour la coopération judiciaire en matière pénale de ces États tiers (**COM(2020) 743 final - E 15329**).

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation pour 2020 de l'application, par la Belgique, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la politique de retour (**COM(2020) 850 final LIMITE - E 15335**).

➤ *Institutions*

- Projet de décision du Conseil portant remplacement d'un membre du conseil d'administration de la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail pour l'Espagne (**13111/20 - E 15325**).

- Décision du conseil portant nomination du président du conseil consultatif européen pour la gouvernance statistique (**10733/20 - E 15331**).

- Décision du Conseil portant nomination de deux membres du conseil consultatif européen pour la gouvernance statistique (**10734/20 - E 15332**).

- Décision du Conseil portant nomination de deux suppléants du Comité des régions, proposés par la République italienne (**13191/20 - E 15339**).

- Décision du Conseil portant nomination de deux membres du Comité des régions, proposés par la République portugaise (**13397/20 - E 15341**).

- Décision du conseil européen portant nomination d'un membre du directoire de la Banque centrale européenne (**EUCO 26/20 - E 15342**).

- Décision du Conseil portant nomination de membres titulaires et suppléants du comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs pour Chypre (**12986/20 - E 15360**).

- Décision du Conseil portant nomination d'un membre titulaire et d'un membre suppléant du comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs pour l'Irlande et pour Malte (**13118/20 - E 15361**).

- Proposition de décision du conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité mixte institué par l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique, en ce qui concerne la date à partir de laquelle les dispositions du titre III de la deuxième partie de l'accord s'appliqueront aux ressortissants de l'Islande, de la Principauté de Liechtenstein, du Royaume de Norvège et de la Confédération suisse (**COM(2020) 780 final - E 15363**).

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche (**COM(2020) 782 final - E 15364**).

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien après la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (**COM(2020) 827 final - E 15399**).

➤ *Numérique, télécommunications, protection des données*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la gouvernance européenne des données (acte sur la gouvernance des données) (**COM(2020) 767 final - E 15334**).

➤ *Politique agricole commune*

- Règlement (UE) de la Commission modifiant les annexes II et IV du règlement (CE) n° 396/2005 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les limites maximales applicables aux résidus d'aclonifène, de boscalid, de lait de vache, d'étofenprox, de pyrophosphate ferrique, de L-cystéine, de lambda-cyhalothrine, d'hydrazide maléique, de méfentrifluconazole, de 5-nitroguaiacolate de sodium, d'o-nitrophénolate de sodium, de p-nitrophénolate de sodium et de triclopyr présents dans ou sur certains produits (**D068961/04 - E 15336**).

- Règlement (UE) de la Commission modifiant les annexes II, III et V du règlement (CE) n° 396/2005 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les limites maximales applicables aux résidus de tétrachlorure de carbone, de chlorothalonil, de

chlorprophame, de diméthoate, d'éthoprophos, de fénamidone, de méthiocarbe, d'ométhoate, de propiconazole et de pymétrozine présents dans ou sur certains produits (**D068967/04 - E 15337**).

➤ *Politique sociale et travail*

- Proposition de décision du Conseil relative à la position que doit adopter l'Union européenne au sein du comité mixte institué par l'accord entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la Confédération suisse, d'autre part, sur la libre circulation des personnes en ce qui concerne la modification de l'annexe II dudit accord sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (**COM(2020) 735 final - E 15371**).

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne la modification de l'annexe VI (Sécurité sociale) de l'accord EEE (**COM(2020) 736 final - E 15372**).

➤ *Politique économique, budgétaire et monétaire*

- Proposition de Décision du Parlement européen et du Conseil autorisant la Commission à voter en faveur de l'augmentation de capital du Fonds européen d'investissement (**COM(2020) 774 final - E 15349**).

➤ *Santé*

- Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les menaces transfrontières graves pour la santé et abrogeant la décision n° 1082/2013/UE (**COM(2020) 727 final - E 15370**).

- Règlement (UE) de la Commission modifiant l'annexe III du règlement (CE) n° 1925/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les espèces végétales contenant des dérivés hydroxyanthracéniques (**D067676/03 - E 15376**).

➤ *Transports, politique spatiale*

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité de direction régional de la Communauté des transports en ce qui concerne l'adoption du budget de la Communauté des transports pour 2021 (**COM(2020) 759 final - E 15345**).

- Proposition de décision du conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, d'un protocole modifiant l'accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus (accord Interbus) en vue d'étendre la possibilité d'adhésion au Royaume du Maroc (**COM(2020) 770 final - E 15362**).

- Proposition de décision du conseil relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, du protocole modifiant l'accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus (accord Interbus) en vue d'étendre la possibilité d'adhésion au Royaume du Maroc (**COM(2020) 769 final - E 15373**).

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien après la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-

Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (**COM(2020) 827 final - E 15399**).

● **Textes actés de manière tacite**

La Commission a également pris acte de la levée tacite de la réserve parlementaire, du fait du calendrier des travaux du Conseil, pour les textes suivants :

➤ *Politique étrangère et de sécurité commune(PESC)*

- Décision du conseil établissant les conditions générales selon lesquelles des États tiers pourraient être invités, à titre exceptionnel, à participer à des projets CSP donnés (**15529/18 LIMITE - E 15263**).

- Projet de décision du Conseil établissant les conditions générales selon lesquelles des États tiers pourraient être invités, à titre exceptionnel, à participer à des projets CSP donnés - préparation en vue de l'adoption (**13437/4/19 REV 4 LIMITE - E 15264**).

- Décision d'exécution du Conseil mettant en œuvre la décision 2012/642/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Biélorussie (**12057/20 LIMITE - E 15273**).

- Règlement d'exécution du Conseil mettant en œuvre l'article 8 bis, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 765/2006 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Biélorussie (**12059/20 LIMITE - E 15274**).

- Décision du Conseil modifiant la décision 2010/413/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de l'Iran (**12140/20 LIMITE - E 15275**).

- Règlement d'exécution du Conseil mettant en œuvre le règlement (UE) n° 267/2012 concernant l'adoption de mesures restrictives à l'encontre de l'Iran (**12142/20 LIMITE - E 15276**).

- Décision d'exécution et règlement d'exécution du Conseil concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Biélorussie (**12236/20 LIMITE - E 15277**).

- Décision d'exécution du Conseil mettant en œuvre la décision 2013/255/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie (**12240/20 LIMITE - E 15278**).

- Règlement d'exécution du Conseil mettant en œuvre le règlement (UE) n° 36/2012 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Syrie (**12242/20 LIMITE - E 15279**).

- Décision d'exécution et règlement d'exécution du Conseil concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie (**12380/20 LIMITE - E 15280**).

- Décision du Conseil relative au soutien de l'Union aux activités de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) dans le domaine de la sécurité nucléaire et dans

le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de l'Union européenne contre la prolifération des armes de destruction massive (**12034/20 LIMITE - E 15281**).

- Décision du Conseil modifiant la décision (PESC) 2019/1894 concernant des mesures restrictives en raison des activités de forage non autorisées menées par la Turquie en Méditerranée orientale (**12077/20 LIMITE - E 15282**).

- Règlement d'exécution du Conseil mettant en œuvre le règlement (UE) 2019/1890 concernant des mesures restrictives en raison des activités de forage non autorisées menées par la Turquie en Méditerranée orientale (**12079 20 LIMITE - E 15283**).

- Décision et règlement d'exécution du Conseil concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Méditerranée orientale - réexamen (**12112/20 LIMITE - E 15284**).

- Décision du Conseil modifiant la décision (PESC) 2017/2074 concernant des mesures restrictives en raison de la situation au Venezuela (**12226/20 LIMITE - E 15297**).

- Règlement d'exécution du Conseil mettant en œuvre le règlement (UE) 2017/2063 concernant des mesures restrictives en raison de la situation au Venezuela (**12228/20 LIMITE - E 15298**).

- Décision du Conseil relative à la signature et à la conclusion, au nom de l'Union, de l'accord entre l'Union européenne et la République fédérale de Somalie sur le statut de la mission militaire de l'Union européenne visant à contribuer à la formation des forces de sécurité somaliennes (EUTM Somalia) en République fédérale de Somalie (**13021/20 LIMITE - E 15350**).

- Accord entre l'Union européenne et la République fédérale de Somalie sur le statut de la mission militaire de l'Union européenne visant à contribuer à la formation des forces de sécurité somaliennes (EUTM Somalia) en République fédérale de Somalie (**13022/20 LIMITE - E 15351**).

III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-6 de la Constitution

Sur le rapport du **vice-Président Jean-Louis Bourlanges**, la Commission *a déclaré* conformes au principe de subsidiarité les textes suivants transmis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-6 de la Constitution :

➤ *Commerce extérieur*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) n° 952/2013 (**COM(2020) 673 final - E 15296**).

➤ *Institutions*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche (**COM(2020) 782 final - E 15364**).

➤ *Numérique, télécommunications, protection des données*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la gouvernance européenne des données (acte sur la gouvernance des données) (**COM(2020) 767 final - E 15334**).

➤ *Santé*

- Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 851/2004 instituant un Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (**COM(2020) 726 final - E 15369**).

- Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les menaces transfrontières graves pour la santé et abrogeant la décision n° 1082/2013/UE (**COM(2020) 727 final - E 15370**).

IV. Nomination de rapporteurs

La Commission a *nommé* sur proposition du Vice-Président Jean-Louis Bourlanges :

- Mm
e Marietta Karamanli et M. Thierry Michels, rapporteurs d'information, sur la coordination par l'Union des mesures nationales de gestion de la crise sanitaire.

La séance est levée à 16 heures 25.

Membres présents ou excusés

Présents. – Mme Aude Bono-Vandorme, M. André Chassaigne, Mme Marguerite Deprez- Audebert, M. Pierre-Henri Dumont, M. Christophe Jerretie, Mme Chantal Jourdan, Mme Nicole Le Peih, M. Patrick Loiseau, M. Thierry Michels, M. Damien Pichereau, M. Jean-Pierre Pont

Excusées. – Mme Frédérique Dumas, Mme Constance Le Grip, Mme Sabine Thillaye