



Bruxelles, le 3.12.2013
COM(2013) 849 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

conformément à l'article 16 de la directive 2007/74/CE du Conseil concernant les franchises de la taxe sur la valeur ajoutée et des accises perçues à l'importation de marchandises par des voyageurs en provenance de pays tiers

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

conformément à l'article 16 de la directive 2007/74/CE du Conseil concernant les franchises de la taxe sur la valeur ajoutée et des accises perçues à l'importation de marchandises par des voyageurs en provenance de pays tiers

SOMMAIRE

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL	2
1. Synthèse	4
2. Analyse des résultats de la consultation.....	4
2.1. Introduction.....	4
2.1.1. Base juridique et principaux éléments de la directive.....	4
2.1.2. Méthodologie	4
2.2. Analyse des commentaires reçus	5
2.2.1. Articles 3, 7 et 13 – Définitions	5
2.2.2. Article 6, point a) – Interprétation du terme «importations occasionnelles».....	8
2.2.3. Article 8 – Statut des autres produits du tabac (ici: le snus).....	11
2.2.4. Article 8, paragraphe 2 – Distinction entre les voyageurs aériens et les autres voyageurs	11
2.2.5. Articles 8, 9 et 11 – Limites quantitatives.....	12
2.2.6. Article 10 – Âge des voyageurs	14
2.2.7. Article 11 – Carburant contenu dans un réservoir portatif.....	14
2.2.8. Article 14 – Montant minimal de la taxe	15
2.2.9. Rapport entre les seuils financiers et les limites quantitatives.....	15
2.2.10. Navigation intérieure et transport de voyageurs sur le Danube	15
3. Évaluation générale et conclusion.....	14
4. Annexe	17

1. SYNTHÈSE

Ce rapport est fondé sur l'article 16 de la directive 2007/74/CE concernant les franchises de la taxe sur la valeur ajoutée et des accises perçues à l'importation de marchandises par des voyageurs en provenance de pays tiers («la directive»), qui prévoit l'obligation pour la Commission de fournir au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la directive, le cas échéant accompagné d'une proposition de modification.

Afin de préparer ce rapport, la Commission a envoyé en juin 2012 un questionnaire aux États membres leur demandant de formuler des remarques sur n'importe quelle partie de la directive (tous les considérants et articles) et des questions précises sur l'application des franchises prévues par la directive. La Commission a reçu des réponses de la part de chacun des 27 États membres¹. Quinze États membres ne voyaient aucune nécessité de modifier la réglementation actuelle. Cinq États membres ont suggéré des modifications d'ordre rédactionnel et sept États membres ont signalé des difficultés à appliquer certaines dispositions.

Bien qu'elle ait relevé un certain nombre de problèmes pertinents, notamment en ce qui concerne la définition et l'interprétation de termes techniques comme «importations occasionnelles», la Commission ne voit pas d'arguments convaincants en faveur d'une intervention législative au stade actuel. Elle s'efforcera plutôt de résoudre les questions soulevées au moyen des procédures de comitologie adéquates, en partageant les meilleures pratiques, en élaborant des directives administratives et des outils concrets.

2. ANALYSE DES RESULTATS DE LA CONSULTATION

2.1. Introduction

2.1.1. Base juridique et principaux éléments de la directive

La base juridique du présent rapport est constituée par l'article 16 de la directive: «Tous les quatre ans, et pour la première fois en 2012, la Commission transmet au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, le cas échéant accompagné d'une proposition de modification.»

La directive fixe les règles relatives aux franchises de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et des accises perçues sur les marchandises importées dans les bagages personnels des voyageurs en provenance d'un pays tiers ou d'un territoire où les dispositions communautaires sur la TVA ou les droits d'accises ne sont pas d'application. En d'autres termes, elle définit essentiellement les exonérations par rapport à la fiscalité de l'UE dans le trafic international de voyageurs. L'article 41 du règlement (CE) n° 1186/2009 est pertinent en ce qui concerne les droits de douane. Ce règlement ne sera évoqué dans le présent rapport qu'aux fins de cohérence de l'analyse ou pour tenter d'analyser les synergies (voir ci-dessous).

L'objectif de cette évaluation régulière, exigée par l'obligation de rapport, est de vérifier si les définitions, les valeurs seuils, les limites quantitatives et autres dispositions prévues par la directive correspondent toujours aux réalités économiques et remplissent leur fonction.

¹ La Croatie n'est pas incluse dans la consultation, car elle n'a rejoint l'UE qu'au 1^{er} juillet 2013.

2.1.2. Méthodologie

Afin d'établir ce rapport, la Commission a organisé une consultation des États membres pour obtenir un retour d'information sur la mise en œuvre, l'efficacité et l'utilité des dispositions en cause. En l'occurrence, des questions précises ont été posées sur l'utilisation des franchises et des limites quantitatives prévues par la directive². Les réponses au questionnaire ont fourni la matière principale du présent rapport. Les services de la Commission ont également évalué le rapport au Conseil, établi en date du 22 novembre 2011 par le secrétariat général, intitulé «Rapport sur les dispositions relatives aux bagages personnels – Questions liées à la mise en œuvre de l'article 41 du règlement (CE) n° 1186/2009 du Conseil introduit par le règlement (CE) n° 274/2008» (en anglais)³.

Bien que le règlement (CE) n° 274/2008 du Conseil traite des franchises douanières et que la directive 2007/74/CE du Conseil traite des franchises de la taxe sur la valeur ajoutée et des droits d'accises, ces deux ensembles de règles abordent les mêmes questions, à savoir les importations de marchandises contenues dans les bagages personnels des voyageurs en provenance d'un pays tiers ou d'un territoire où les dispositions communautaires sur la TVA ou les droits d'accises ne sont pas d'application. En outre, ces deux ensembles de règles sont appliqués par les mêmes autorités, celles des douanes à l'importation. Dans les deux cas, les problèmes constatés par les États membres sont les mêmes, ou du moins ils se rejoignent en partie. Ainsi, le fait de considérer ces deux réglementations dans un contexte cohérent permet de mieux comprendre et de mieux aborder les problèmes décrits par les États membres dans le questionnaire, de même que les solutions possibles.

Le présent rapport analyse uniquement les problèmes de fond soulevés dans le cadre de la consultation. Il ne couvre pas les demandes de modifications d'ordre rédactionnel ou linguistique, néanmoins prises en compte dans les travaux du comité des accises⁴.

2.2. Analyse des commentaires reçus

2.2.1. Articles 3, 7 et 13 - Définitions

Deux États membres ont demandé une définition plus précise des termes suivants, figurant dans la directive:

Article 3, paragraphes 1 et 2 – «pays tiers» et «territoire où les dispositions communautaires sur la TVA ou les droits d'accises ne sont pas d'application»

Aux fins de l'application des franchises de la TVA et des accises perçues à l'importation de marchandises par des voyageurs en provenance de pays tiers, il a été suggéré d'éclaircir les définitions de «pays tiers» et «territoires» conformément aux directives 2006/112/CE et 2008/118/CE du Conseil. Compte tenu des conventions et des traités conclus avec la France, l'Italie, Chypre et le Royaume-Uni, respectivement, la Principauté de Monaco, l'Île de Man et les zones de souveraineté du Royaume-Uni d'Akrotiri et de Dhekelia ne sont pas considérées comme des pays tiers.

Il est vrai que l'article 3, paragraphe 1, et l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2007/74/CE du Conseil distinguent un «pays tiers» d'un «territoire, autre qu'un pays

² Le questionnaire a été présenté lors d'une réunion du comité des accises et ouvert aux commentaires durant la période du 26 juin 2012 au 27 juillet 2012.

³ Document 16879/2011 – UD 335 – Annexe

⁴ Voir le document de la Commission sur le «Résultat du questionnaire sur la mise en œuvre de la directive 2007/74/CE du Conseil du 20 décembre 2007 concernant les franchises de la taxe sur la valeur ajoutée et des accises perçues à l'importation de marchandises par des voyageurs en provenance de pays tiers (CED 798)».

tiers, où les directives 2006/112/CE ou 92/12/CEE ne sont pas d'application». Cette distinction est due au fait que des territoires échappent à certaines règles fiscales alors qu'ils sont situés sur le territoire douanier de l'UE, et que, à l'inverse, certains territoires situés en dehors du territoire douanier de l'UE sont soumis à des règles fiscales communautaires en raison d'accords d'association. Dans la plupart des cas, ces réglementations – parfois complexes, il est vrai – ont des fondements historiques et ont souvent permis de mettre un terme à des conflits de longue date. C'est pour ces raisons historiques, et afin de respecter les engagements pris par certains États membres, que les distinctions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 existent et doivent être maintenues. Ainsi, les voyageurs entrant sur le territoire de l'UE par l'Île de Man ne peuvent bénéficier des franchises accordées aux voyageurs conformément à l'article 1^{er} et à l'article 3, paragraphe 1, car le territoire de l'Île de Man n'est pas un pays tiers. De même, les voyageurs en provenance de Monaco ne peuvent bénéficier des franchises concédées aux voyageurs conformément à l'article 1^{er} et à l'article 3, paragraphe 2, car les directives 2006/112/CE ou 92/12/CEE sont d'application sur leurs territoires.

C'est pour ces mêmes raisons historiques que les dérogations à l'application de ces définitions existent et doivent être maintenues. Le second alinéa de l'article 3, paragraphe 1, prévoit que compte tenu de la convention fiscale entre la France et la Principauté de Monaco en date du 18 mai 1963 et de la convention d'amitié et de bon voisinage entre l'Italie et la République de Saint-Marin en date du 31 mars 1939, ni Monaco, ni Saint-Marin ne sont considérés comme des pays tiers pour ce qui concerne les droits d'accises. Le fait que Monaco et Saint-Marin (uniquement en matière de droit d'accises) ne soient pas considérés comme des pays tiers (article 3, paragraphe 1), de même que la définition visée à l'article 3, paragraphe 2, permettent de s'assurer que les voyageurs entrant sur le territoire de l'UE par Monaco ne peuvent en aucun cas bénéficier des franchises accordées aux voyageurs conformément à la directive 2007/74/CE du Conseil, et que les voyageurs en provenance de Saint-Marin ne peuvent bénéficier des franchises octroyées aux voyageurs en matière de droit d'accises. De fait, l'article 1^{er} de cette même directive limite les bénéfices tirés des franchises accordées aux voyageurs en provenance de pays tiers et de territoires autres que des pays tiers où les directives 2006/112/CE ou 92/12/CEE ne sont pas d'application.

De la même manière, le second alinéa de l'article 3, paragraphe 2, prévoit que compte tenu de l'accord entre les gouvernements du Royaume-Uni et de l'Île de Man portant sur les douanes et accises et les matières y afférentes, en date du 15 octobre 1979, l'Île de Man n'est pas considérée comme un territoire autre qu'un pays tiers où les directives 2006/112/CE ou 92/12/CEE ne sont pas d'application. Cette dérogation permet de s'assurer que les voyageurs entrant sur le territoire de l'UE par ces territoires ne peuvent bénéficier des franchises accordées aux voyageurs conformément à la directive 2007/74/CE du Conseil, puisque l'article 1^{er} de cette directive limite les franchises octroyées aux voyageurs en provenance d'un territoire où les dispositions communautaires en matière de TVA ou d'accises ne sont pas d'application et aux voyageurs en provenance de pays tiers.

Compte tenu de la persistance de ces situations spécifiques, qui ont évolué au cours de l'Histoire, la Commission continue d'estimer nécessaire le maintien des règles spécifiques visées à l'article 3, paragraphes 1 et 2, de la directive 2007/74/CE du Conseil.

Article 3, paragraphe 3 – Voyageurs aériens et maritimes

D'une part, cet article distingue les voyageurs aériens des voyageurs maritimes et, d'autre part, il exclut les voyageurs qui se déplacent par voie aérienne ou maritime de tourisme privée des franchises accordées aux autres voyageurs. L'article 7, paragraphe 1, de la directive prévoit un seuil financier de 430 EUR pour les voyageurs aériens et maritimes, alors que ce seuil est fixé à 300 EUR pour les autres voyageurs.

L'une des propositions qui ont émergé de la consultation visait à modifier l'article 3, paragraphe 3, afin de rendre l'exclusion des particuliers qui voyagent par voie aérienne ou maritime de tourisme privée optionnelle pour les États membres, permettant ainsi à ces derniers d'appliquer un seuil financier unique de 430 EUR pour tous les voyageurs, au lieu de 430 EUR pour les voyageurs aériens et maritimes et de 300 EUR pour tous les autres voyageurs. À l'origine, l'idée était de simplifier les procédures dans les États membres sans frontières terrestres communes avec des pays tiers.

La distinction des différents moyens de transport avait été introduite pour refléter la situation des États membres qui ont des frontières terrestres communes avec des pays d'Europe de l'Est (p. ex. la Russie, l'Ukraine) pratiquant des prix et/ou un niveau de fiscalité/d'accises sensiblement plus bas. La Commission n'a pas connaissance de réduction significative de ces écarts de prix depuis l'adoption de la directive en 2007. Au contraire, les taux d'inflation relativement élevés dans la plupart des États membres à la frontière orientale de l'UE semblent même avoir renforcé les écarts de pouvoir d'achat entre ces pays et les pays tiers situés de l'autre côté de la frontière orientale de l'UE.

Cette conclusion semble en outre être confirmée par les problèmes rapportés par la Hongrie et l'Estonie dans le «Rapport sur les dispositions relatives aux bagages personnels – Questions liées à la mise en œuvre de l'article 41 du règlement (CE) n° 1186/2009 du Conseil introduit par le règlement (CE) n° 274/2008».

Dans ce contexte, la Commission ne voit pas vraiment de possibilité de rendre l'exclusion des voyageurs qui se déplacent par voie aérienne ou maritime de tourisme privée optionnelle pour les États membres.

Une autre proposition mise en avant au cours de la consultation était d'aligner la définition de «voyageur» sur l'article 236 du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaires.

L'article 236, point A, du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission dispose que «[...] on entend par «voyageur»:

- 1) toute personne qui pénètre temporairement dans le territoire douanier de la Communauté où elle n'a pas sa résidence normale, ainsi que
- 2) toute personne qui retourne dans le territoire douanier de la Communauté où elle a sa résidence normale après s'être rendue temporairement dans le territoire d'un pays tiers.»

À l'inverse, l'article premier de la directive délimite le champ d'application de la réglementation aux «[...] voyageurs en provenance d'un pays tiers ou d'un territoire où les dispositions communautaires sur la TVA ou les droits d'accises ne sont pas d'application, au sens de l'article 3.» L'article 3 définit plus précisément les

territoires en question en faisant référence aux directives 2006/112/CE et 2008/118/CE (abrogeant la directive 92/12/CEE). Ces directives adoptent une approche plus différenciée, pour les motifs exposés plus haut concernant la proposition de modification de l'article 3 de la directive.

En conclusion, la Commission ne voit aucune raison d'aligner la définition de voyageur visée à l'article 3 de la directive sur celle visée à l'article 236 du règlement 2454/93.

Article 7, paragraphe 4 – Bagages personnels

Cette disposition exonère du seuil financier la valeur des bagages personnels des voyageurs⁵. En interprétant cette disposition de manière plus large, les «bagages personnels des voyageurs» pourraient également inclure les achats en franchise de droits effectués par le voyageur lors de son trajet aller. Cette interprétation pourrait entraîner un vide juridique permettant aux voyageurs d'acheter des biens en quittant leur pays sans payer de TVA et/ou de droits d'accises et de réimporter ces biens au-delà du seuil financier. Le voyageur serait en mesure d'acheter pour une valeur illimitée de biens non assujettis à la TVA et de continuer à les utiliser dans l'UE. Il a donc été suggéré d'inclure dans cet article une définition de «bagages personnels» établissant clairement que les achats en franchise de droits lors du trajet aller ne sont pas considérés comme des bagages personnels et qu'ils sont soumis au seuil financier.

L'article 5 et l'article 7, paragraphe 4, de la directive ainsi que les articles 147, paragraphe 1, point a), et 146, paragraphe 1, point b), de la directive 2006/112/CE pourraient théoriquement donner lieu à des abus. Cependant, selon la pratique courante, les pays tiers ou territoires en dehors de l'UE appliquent également des seuils financiers ainsi que des limites quantitatives pour les voyageurs entrant sur leur territoire. La valeur ou la quantité de marchandises admises en franchise de droits dans ces pays n'est généralement pas limitée, mais elle doit respecter les prescriptions légales au niveau national/territorial en vigueur lors des deux étapes du voyage à l'importation.

La Commission n'a pas connaissance de pratiques abusives dont les aspects économiques nécessiteraient une initiative législative, et les États membres n'ont pas non plus signalé de telles pratiques. Les services de la Commission n'ont donc pas l'intention d'ouvrir le débat sur la question d'inclure ou non les achats en franchise de droits effectués lors du voyage aller dans la disposition relative aux bagages personnels/seuils financiers.

Article 13 – Personnel d'un moyen de transport

Lors de la consultation, il a également été proposé d'aligner la définition de «personnel d'un moyen de transport» visée à l'article 13 de la directive sur celle de l'article 49, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 918/83 du Conseil du 28 mars 1983 relatif à l'établissement du régime communautaire des franchises douanières, remplacé par le règlement (UE) n° 1186/2009 du Conseil du 16 novembre 2009.

Conformément à l'annexe VI du règlement (UE) n° 1186/2009 du Conseil, l'article 49 du règlement (CEE) n° 918/83 a été abrogé sans que le règlement d'abrogation ne contienne de (nouvelle) disposition correspondante. En effet,

⁵ «La valeur des bagages personnels des voyageurs qui sont importés temporairement ou réimportés à la suite de leur exportation temporaire et la valeur des médicaments correspondant aux besoins personnels des voyageurs ne sont pas prises en considération pour l'application des franchises visées aux paragraphes 1 et 2.»

l'article 41 du règlement (UE) n° 1186/2009 du Conseil réglemente les franchises douanières pour les marchandises contenues dans les bagages personnels des voyageurs en se référant aux dispositions de la directive 2007/74/CE du Conseil:

«Sont admises en franchise de droits à l'importation les marchandises contenues dans les bagages personnels des voyageurs en provenance d'un pays tiers, pour autant qu'il s'agisse d'importations exonérées de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) en vertu de dispositions nationales adoptées conformément aux dispositions de la directive 2007/74/CE du Conseil du 20 décembre 2007 concernant les franchises de la taxe sur la valeur ajoutée et des accises perçues à l'importation de marchandises par des voyageurs en provenance de pays tiers».

La Commission ne voit donc pas de nécessité ou de valeur ajoutée dans le fait d'aligner la définition de «personnel d'un moyen de transport» visée à l'article 13 de la directive sur celle de l'article 49, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 918/83.

2.2.2. Article 6, point a) - Interprétation du terme «importations occasionnelles»

Quatre États membres ont souligné la nécessité selon eux de mieux déterminer la fréquence autorisée des importations non commerciales par des voyageurs (p. ex. en fixant un nombre maximal de voyages pour une période déterminée). Il apparaîtrait que certains États membres ayant des frontières terrestres communes avec des pays tiers soient confrontés à des difficultés spécifiques lorsque des particuliers traversent la frontière UE/pays tiers plusieurs fois par semaine voire – dans certains cas extrêmes – par jour, en transportant avec eux des marchandises soumises à accises en quantités égales ou légèrement inférieures aux plafonds autorisés, ainsi que d'autres marchandises juste aux seuils financiers autorisés.

Les services de la Commission comprennent les inquiétudes de ces États membres, d'autant plus qu'elles concordent dans une large mesure avec celles évoquées dans le «Rapport sur les dispositions relatives aux bagages personnels – Questions liées à la mise en œuvre de l'article 41 du règlement (CE) n° 1186/2009 du Conseil introduit par le règlement (CE) n° 274/2008». Les services de la Commission sont également d'avis que de telles importations ne devraient pas être considérées comme «occasionnelles».

Cependant, la directive ne fournit aucune base de référence permettant de définir une fréquence de voyages appropriée.

Conformément à l'article 6 de la directive, *«sont considérées comme dépourvues de tout caractère commercial les importations qui:*

a) présentent un caractère occasionnel;

b) portent exclusivement sur des marchandises réservées à l'usage personnel ou familial des voyageurs ou destinées à être offertes comme cadeau.

Ces marchandises ne doivent traduire, par leur nature ou leur quantité, aucune intention d'ordre commercial.»

En examinant la multitude des scénarios d'importation par les voyageurs, les services de la Commission n'ont eu d'autre choix que de conclure qu'une initiative législative modifiant les dispositions de la directive n'était pas une solution appropriée aux problèmes soulevés, car décomposer davantage la définition des importations occasionnelles, selon qu'elles «se produisent à faible fréquence/de temps en temps/de manière non habituelle», ne ferait qu'accroître la complexité des définitions juridiques sans pour autant améliorer la sécurité juridique. Il est tout simplement

impossible de déterminer une fréquence chiffrée qui permette de définir le terme «occasionnel» sans ambiguïté. Néanmoins, notamment en ce qui concerne les produits soumis à accises, le voyageur doit être susceptible de consommer les quantités qu'il transporte lors de son entrée sur le territoire de l'UE, en tenant compte du comportement d'un consommateur moyen.

Exemple 1: Un voyageur franchit la frontière entre l'UE et un pays tiers tous les deux jours et, à chaque fois qu'il pénètre sur le territoire de l'UE en provenance du pays tiers, il transporte avec lui une cartouche de cigarettes (200 unités).

Cette personne devrait donc consommer 100 cigarettes par jour, une quantité nettement supérieure au comportement d'un consommateur moyen. De telles importations ne peuvent donc pas être considérées comme dépourvues de tout caractère commercial.

Exemple 2: Un voyageur franchit la frontière entre l'UE et un pays tiers une fois par semaine et, à chaque fois qu'il pénètre sur le territoire de l'UE en provenance du pays tiers, il transporte avec lui cinq paquets de cigarettes et un litre de vodka.

Dans la mesure où toutes les autres conditions sont remplies, les quantités indiquées ne devraient pas déclencher de procédures douanières.

Exemple 3: Un voyageur franchit tous les jours la frontière entre l'UE et un pays tiers, et il pénètre sur le territoire de l'UE avec un véhicule à moteur dont le réservoir normal contient le plein de carburant (essence ou diesel) et 10 litres supplémentaires dans un réservoir portatif.

Il est peu probable que cette personne utilise de telles quantités de carburant à des fins non commerciales.

Exemple 4: Un voyageur franchit la frontière entre l'UE et un pays tiers une fois par semaine et, à chaque fois qu'il pénètre sur le territoire de l'UE, il transporte avec lui 3 paquets de tabac fine coupe (soit un total de 90 g), 4 litres de vin tranquille, 1 litre de whisky, 5 montres-bracelets, plusieurs flacons de parfum et trois appareils GPS.

Bien que la quantité de marchandises soumises à accises importée semble correspondre aux exigences de la directive, l'importation d'autres marchandises entraîne le contrôle des intentions du voyageur pour savoir si les marchandises sont destinées à des fins commerciales.

La Commission est consciente de l'existence de nombreux cas de figure différents qui ne peuvent être dûment détaillés et traités dans le cadre du présent rapport. Cette multitude de cas de figure ne peut être traitée qu'au cas par cas, surtout lors de soupçon d'évasion fiscale, en tenant compte de l'ensemble des critères énumérés notamment aux articles 4 à 6 de la directive. La Commission ne soulève pas d'objections fondamentales à l'encontre de l'approche choisie par certains États membres qui surveillent le nombre de voyages effectués par un même voyageur durant une période donnée, en particulier aux frontières avec des pays tiers. Cependant, une telle surveillance ne devrait pas conduire à une restriction disproportionnée de la liberté de circulation des citoyens de l'UE, ni limiter le franchissement normal des frontières pour les personnes qui ne transportent pas de marchandises achetées à l'étranger. Quant à l'«architecture» de telles activités de surveillance, les États membres sont libres de déterminer les mesures qu'ils jugent les plus appropriées et les moins lourdes.

Il convient également de ne pas perdre de vue que nombre de dispositions de la directive 2007/74/CE du Conseil trouvent leur origine dans des conventions internationales auxquelles les États membres et l'UE sont parties. Il est par conséquent nécessaire de préserver la cohérence entre les dispositions communautaires et les dispositions de ces conventions.

Dans ce contexte, la Commission n'a, à ce stade, pas l'intention de lancer une initiative législative visant à résoudre les problèmes soulevés; en revanche, la Commission est disposée à élaborer des outils administratifs et à déterminer des pratiques en collaboration avec les États membres intéressés, afin de répondre de façon adéquate aux cas de figure problématiques évoqués, puis de partager ces connaissances avec les autres États membres.

Les situations susmentionnées sont encore plus complexes à gérer dans le cas des personnes ayant leur résidence dans une zone frontalière, des travailleurs frontaliers ou du personnel d'un moyen de transport (voir l'article 13 de la directive). Lors de l'évaluation des passages aux frontières de ces personnes, les États membres doivent prendre en compte la position géographique de la résidence du voyageur, la situation professionnelle et/ou l'environnement de travail en plus des exigences visées aux articles 4 à 6 de la directive.

Pour faciliter la gestion de ces cas spécifiques, l'article 3, paragraphes 5 et 6, de la directive définit les termes «zone frontalière» et «travailleur frontalier». Conformément à ces définitions et en corrélation avec l'article 13, paragraphe 2, les travailleurs qui se rendent au-delà d'une zone de 15 kilomètres de profondeur à compter de la frontière («à vol d'oiseau») ne sont exposés à aucune autre restriction que celles applicables à l'ensemble des autres voyageurs. Or, certains particuliers font une utilisation abusive de cette disposition en s'arrêtant à l'intérieur de la zone frontalière et en distribuant les marchandises achetées à l'étranger à des personnes qui ont leur résidence à moins de 15 km de la frontière. Étant donné que ce type d'importations se limite généralement aux frontières terrestres, la directive énonce certaines mesures que les États membres peuvent appliquer afin de s'attaquer à/limiter tout abus en ce qui concerne les franchises.

Premièrement, les voyageurs autres que les voyageurs aériens et maritimes ne peuvent transporter des marchandises (hors tabac, alcool, carburant) d'une valeur de plus de 300 EUR maximum par personne. Pour les voyageurs aériens et maritimes, ce seuil se monte à 430 EUR.

Deuxièmement, et afin de favoriser un niveau élevé de protection de la santé publique, les États membres peuvent rabaisser la quantité maximale autorisée pour les produits du tabac à 20 pour cent des quantités normales (soit 40 cigarettes au lieu de 200). Les États membres sont libres d'appliquer ces limites inférieures à tous les voyageurs (article 8, paragraphe 1, ou, pour les voyageurs maritimes et ceux se déplaçant par voie terrestre uniquement, l'article 8, paragraphe 2).

Troisièmement, pour les résidents des zones frontalières, les travailleurs frontaliers et le personnel d'un moyen de transport utilisé en trafic international, les États membres peuvent rabaisser le seuil financier ainsi que les limites quantitatives à un niveau fixé à l'échelle nationale – voir l'article 13, paragraphe 1, en corrélation avec l'article 13, paragraphe 2, second alinéa, de la directive. Dans certains cas, les États membres ont même réduit ces quantités/montants à zéro.

La Commission reconnaît pleinement les difficultés auxquelles certains États membres sont confrontés dans la mise en œuvre des cas particuliers et des franchises

prévus par la directive. Elle estime toutefois que la législation actuelle assure un équilibre entre l'obligation des États membres d'éviter la double imposition pour les importations à caractère non commercial et le droit souverain des États membres de protéger leur économie nationale et leurs revenus nationaux.

La Commission estime encore une fois qu'une initiative législative pour les cas en zones frontalières ne constitue pas une manière envisageable de régler les problèmes évoqués. La Commission est en revanche disposée à élaborer des outils administratifs et à déterminer les meilleures pratiques en collaboration avec les États membres intéressés, afin de répondre de façon adéquate aux cas de figure problématiques évoqués, puis de partager ces connaissances avec les autres États membres.

2.2.3. Article 8 – Statut des autres produits du tabac (ici: le snus)

Un État membre (la Suède) indique que la franchise de taxes prévue par la directive est utilisée abusivement pour un produit du tabac appelé «snus». Le snus est un produit du tabac assujéti à accises selon la loi suédoise. Ce produit est interdit sur tous les autres marchés de l'UE, sauf en Suède. L'importation en franchise de taxes de snus étant seulement limitée par le seuil de 430/300 EUR visé à l'article 7 (et non par les limites quantitatives visées à l'article 8), il semble possible de faire entrer d'importantes quantités de snus en Suède sous prétexte d'une consommation personnelle. Les mesures de contrôle douanier semblent confirmer que des voyageurs (passeurs) introduisent illégalement, de façon organisée et à grande échelle, du snus en Suède via les transbordeurs en mer Baltique. Ce snus non taxé est ensuite revendu dans le commerce de détail suédois et semble causer des distorsions du marché. La Suède suggère d'introduire une limite quantitative applicable au snus en dérogation aux articles 7 et 8. Elle propose en outre d'imposer des limites quantitatives pour tous les produits du tabac soumis à des taxes, y compris les produits du tabac sans combustion.

Conformément à l'article 8 de la directive, des limites quantitatives sont prévues pour certains produits du tabac, que les États membres doivent exonérer de la TVA et des accises. D'autres marchandises, telles que les produits du tabac non énumérés à l'article 8, doivent seulement respecter le seuil de 300/430 EUR (article 7). Il semblerait que la pratique qui s'est instaurée au sein de l'administration suédoise et qui consiste à appliquer depuis des années des seuils d'exonération de 4300 SEK et 3000 SEK pour les voyageurs arrivant par bateau ou navire de pays tiers, soit respectivement **507,49 EUR** (voyageurs aériens et maritimes) et **354,06 EUR** (autres voyageurs), ait considérablement aggravé la situation.

Dans ce contexte, il semble que les mesures nationales soient une priorité: en effet, elles pourraient permettre d'aligner les seuils d'exonération suédois sur les montants en euros énoncés à l'article 7 de la directive, mais aussi viser à restreindre les importations de snus. D'autres exemples existent dans les domaines des médicaments, des armes, des matières explosives, du matériel pornographique, dans lesquels les États membres usent de leur droit souverain d'interdire ou de limiter l'importation et/ou la distribution de ces produits.

Actuellement, la Commission n'a pas l'intention de proposer une modification de la directive en ce qui concerne le statut du «snus».

2.2.4. Article 8, paragraphe 2 – Distinction entre les voyageurs aériens et les autres voyageurs

Un État membre propose d'abolir la distinction entre les voyageurs aériens et les autres voyageurs (selon laquelle les limites quantitatives inférieures relatives aux produits du tabac ne s'appliquent qu'aux voyageurs autres que les voyageurs aériens).

Conformément à l'article 8, paragraphe 2, «Les États membres peuvent choisir de différencier les voyageurs aériens des autres voyageurs en n'appliquant les limites quantitatives inférieures indiquées au paragraphe 1 qu'aux voyageurs autres que les voyageurs aériens.» Abolir cette distinction reviendrait à obliger les États membres à appliquer les limites quantitatives inférieures relatives aux produits du tabac (soit 40 au lieu de 200 cigarettes) soit à tous les voyageurs, soit à aucun.

La disposition actuellement visée à l'article 8, paragraphe 2, permet aux États membres de décider de manière autonome s'ils souhaitent opérer une distinction entre les différentes catégories de voyageurs ou non. Il est nécessaire de maintenir cette disposition afin de tenir compte de la situation de certains États membres qui ont des frontières terrestres ou maritimes communes avec des pays tiers pratiquant des prix sensiblement plus bas. Les États membres restent cependant libres de décider d'appliquer la même limite à tous les voyageurs.

Ainsi, la Commission ne voit pas de raison d'abolir l'option prévue à l'article 8, paragraphe 2.

2.2.5. Articles 8, 9 et 11 – Limites quantitatives

Un État membre a suggéré d'aligner les limites quantitatives sur les limites indicatives (sensiblement plus élevées) applicables aux voyageurs intracommunautaires (article 32, paragraphe 3, de la directive 2008/118/CE du Conseil), ce qui permettrait d'éviter que les voyageurs en provenance de pays tiers soient traités différemment.

Conformément aux articles 8, 9 et 11 de la directive, les États membres exonèrent de la TVA et des accises certaines quantités de produits du tabac et produits alcooliques, ainsi que le carburant contenu dans le réservoir normal et dans un réservoir portatif.

Conformément à l'un des principes fondamentaux du marché intérieur de l'UE, ce que les particuliers sont en droit d'acheter et de transporter avec eux lors de leurs voyages à l'intérieur du territoire de l'UE n'est soumis à aucune limitation, dès lors que les produits en cause sont destinés à leur usage personnel et non à la revente, à l'exception des moyens de transport neufs. Les taxes (TVA et accises) étant incluses dans le prix des produits dans l'État membre où ils sont achetés, aucun paiement supplémentaire de taxes ne pourra être exigé dans aucun autre État membre. Cependant, afin de déterminer si les marchandises soumises à accises sont destinées à l'usage personnel du particulier, les États membres établissent, seulement comme élément de preuve, des niveaux indicatifs. Ces niveaux indicatifs sont plusieurs fois supérieurs aux limites quantitatives pour les importations en franchise de taxes prévues par la directive.

Ainsi, il n'y aurait guère de sens à élever les limites quantitatives applicables aux importations en franchise de taxes à hauteur des niveaux indicatifs pour les marchandises taxées dans l'UE; au contraire, cela introduirait une discrimination à l'encontre des citoyens de l'UE tout en augmentant le risque de distorsions de concurrence. Les limites quantitatives visées aux articles 8, 9 et 11 de la directive

contribuent à protéger les politiques socioéconomiques, budgétaires et de santé publique des États membres en fixant des critères de référence précis, que les autorités nationales peuvent à tout moment choisir d'imposer.

La Commission est défavorable au relèvement des limites quantitatives visées aux articles 8, 9 et 11 de la directive jusqu'aux niveaux indicatifs énoncés à l'article 32, paragraphes 3 et 4, de la directive 2008/118/CE du Conseil.

2.2.6. Article 10 – Âge des voyageurs

Un État membre suggère de remplacer «17» ans par «18» ans pour l'âge indiqué, par égard pour les mesures de santé publique concernant les mineurs en vigueur dans les différents États membres.

Conformément à l'article 10 de la directive, les franchises applicables aux produits du tabac et aux produits alcooliques ne s'appliquent pas aux adolescents âgés de moins de 17 ans. L'âge légal pour consommer de l'alcool dans les États membres de l'UE obéit aux politiques nationales/régionales socioéconomiques et de santé publique. Certains États membres autorisent l'achat et la consommation d'alcool/de boissons alcooliques seulement aux personnes âgées d'au moins 18 ou même 20 ans, d'autres États membres appliquent une limite d'âge inférieure de 16 ans qui est applicable soit uniquement à la bière, soit à tout alcool/toute boisson alcoolique, y compris les spiritueux. Pour ce qui est des limites d'âge pour acheter et consommer des produits du tabac, la situation dans les États membres est comparable à celle de l'alcool. Cependant, une majorité d'États membres appliquent la limite d'âge supérieure de 18 ans à l'achat de produits du tabac, le nombre d'États membres autorisant les adolescents de 16 ans à effectuer ce type d'achat étant plus faible. En outre, certains États membres ont mis en œuvre une réglementation sur la protection des mineurs qui relève de la compétence régionale. Les dispositions sur la consommation de tabac et d'alcool varient donc considérablement, même à l'intérieur d'un pays.

Ces aspects avaient fait l'objet de délibérations approfondies avant l'adoption de la version actuelle de l'article 10 de la directive, et la limite d'âge de 17 ans visée audit article reflète un juste compromis entre les différentes juridictions et politiques nationales/régionales socioéconomiques et de santé publique des États membres. Il n'y a là aucun élément nouveau qui mérite discussion en vue d'un autre résultat.

La Commission n'a donc pas l'intention de modifier la disposition relative à l'âge des voyageurs, à ce stade.

2.2.7. Article 11 – Carburant contenu dans un réservoir portatif

Un État membre a émis l'avis qu'il n'était pas nécessaire d'appliquer la franchise au carburant contenu dans un réservoir portatif, pour des raisons essentiellement pratiques. Cet État membre a en outre proposé d'aligner l'article 11 de la directive sur les dispositions visées aux articles 84 et 87 de la directive 2009/132/CE du Conseil déterminant le champ d'application de l'article 143, points b) et c), de la directive 2006/112/CE en ce qui concerne l'exonération de la taxe sur la valeur ajoutée de certaines importations définitives de biens, ainsi que sur celles visées aux articles 107 et 110 du règlement (CE) n° 1186/2009 du Conseil relatif à l'établissement du régime communautaire des franchises douanières, dans l'objectif d'assurer une application plus claire et plus cohérente des franchises fiscales pour le carburant contenu dans un réservoir normal. Conformément à l'article 11 de la directive, le carburant contenu dans le réservoir normal et une quantité de carburant

contenue dans un réservoir portatif n'excédant pas 10 litres peuvent être exonérés de la TVA et des accises. Ces dispositions trouvent leur origine dans plusieurs conventions internationales, dont la convention de Kyoto et la convention d'Istanbul relative à l'admission temporaire, auxquelles les États membres et/ou l'Union européenne sont parties. Il convient de maintenir cette cohérence entre les règles communautaires et les obligations internationales. En outre, il conviendrait de veiller à ne pas négliger la sécurité routière en adoptant un point de vue purement fiscal.

Par ailleurs, la Commission partage les inquiétudes des États membres quant à l'utilisation abusive des franchises, d'autant plus qu'elles sont confirmées et détaillées dans le «Rapport sur les dispositions relatives aux bagages personnels – Questions liées à la mise en œuvre de l'article 41 du règlement (CE) n° 1186/2009 du Conseil introduit par le règlement (CE) n° 274/2008». Mais, une fois encore, une initiative législative ne semble pas être le meilleur moyen de prévenir les cas d'abus. Il paraît plus approprié d'élaborer des pratiques et des outils administratifs destinés à lutter contre ces abus. Les dispositions visées aux articles 84 et 87 de la directive 2009/132/CE du Conseil et aux articles 107 et 110 du règlement (CE) n° 1186/2009 du Conseil pourraient servir de base à l'élaboration de ces outils et de ces pratiques.

Ainsi, la franchise applicable au carburant contenu dans le réservoir normal des véhicules ainsi que la franchise pour le carburant contenu dans un réservoir portatif n'excédant pas 10 litres est maintenue. La Commission est toutefois disposée à développer des outils administratifs et à déterminer les meilleures pratiques en collaboration avec les États membres intéressés, afin de répondre de façon appropriée aux cas de figure problématiques évoqués, puis de partager ces connaissances avec les autres États membres.

2.2.8. *Article 14 – Montant minimal de la taxe*

Un État membre a demandé si le montant énoncé à l'article 14 (10 EUR) s'appliquait à la TVA plus les accises (10 EUR au total) ou à chaque taxe séparément (10 + 10 EUR).

Conformément à l'article 14, «Les États membres ont la faculté de décider de ne pas percevoir de TVA ou d'accises lors de l'importation de marchandises par un voyageur lorsque le montant de la taxe qui devrait être perçu est égal ou inférieur à 10 EUR».

La Commission tient à préciser que le montant minimum de la taxe se réfère au calcul total de la taxe (TVA plus accises).

2.2.9. *Rapport entre les seuils financiers et les limites quantitatives*

Dans le «Rapport sur les dispositions relatives aux bagages personnels – Questions liées à la mise en œuvre de l'article 41 du règlement (CE) n° 1186/2009 du Conseil introduit par le règlement (CE) n° 274/2008», des États membres ont critiqué la trop grande latitude qui serait laissée dans le choix entre les seuils financiers et les limites quantitatives, laquelle entraînerait des distorsions de concurrence entre les États membres. En matière d'accises, les États membres n'ont pas signalé de telles distorsions de concurrence ni fourni de données économiques à l'appui d'une telle hypothèse.

Ainsi, la Commission n'a pas l'intention à ce stade de relancer les discussions sur le thème du rapport entre les seuils financiers et les limites quantitatives.

2.2.10. *Navigation intérieure et transport de voyageurs sur le Danube*

Un opérateur économique a demandé pourquoi les voyageurs entrant dans l'UE par le Danube sur un navire qui n'est pas un navire de mer ne pouvaient pas bénéficier des franchises accordées aux voyageurs. Les services de la Commission n'ont pas de réponse immédiate à la question et en discuteront avec les États membres, car il semble que cela touche à des questions d'égalité de traitement en matière fiscale.

La Commission débattrait du thème de la navigation intérieure et du transport de voyageurs sur le Danube avec les États membres au sein du comité des accises.

3. EVALUATION GENERALE ET CONCLUSION

La consultation des États membres a permis de recueillir des informations récentes sur l'application du droit communautaire par les législations nationales. La grande majorité des États membres est satisfaite des dispositions concernées et ne voit aucune raison de réviser la directive actuelle. Un nombre considérable de commentaires portent uniquement sur des modifications d'ordre linguistique/rédactionnel. Pour ces raisons, la Commission propose de ne pas lancer d'initiative législative visant à modifier la directive sur les franchises accordées aux voyageurs, au stade actuel. La Commission est toutefois disposée à développer des outils administratifs et à déterminer les meilleures pratiques en collaboration avec les États membres intéressés, afin de répondre de façon appropriée aux cas de figure problématiques évoqués, puis de partager ces connaissances avec les autres États membres.

Le présent rapport reflète tous les commentaires substantiels qui ont été reçus. Les États membres y trouveront des orientations sur certaines questions particulières, touchant essentiellement à la définition et à l'interprétation de termes techniques utilisés dans le cadre de l'application de la directive. Certains commentaires abordent des questions plus larges qui sont traitées dans d'autres actes législatifs relatifs aux accises (notamment le régime général d'accise régi par la directive 2008/118/CE du Conseil). Ces commentaires seront pris en compte lorsqu'il sera proposé de réviser ces actes.

4. ANNEXE

Aperçu de l'application des franchises par les États membres et des limites quantitatives supérieures/inférieures conformément aux articles 7, 8, 13, 14 et 15 de la directive 2007/74/CE du Conseil

Conformément aux articles 7, 8, 13, 14 et 15 de la directive 2007/74/CE du Conseil, les États membres peuvent appliquer des franchises et des limites quantitatives supérieures/inférieures lors de la mise en œuvre des dispositions de la directive. Ces dispositions sont appliquées au niveau national. Les tableaux ci-dessous donnent un aperçu de l'application faite par les États membres de telles franchises.

Mise en œuvre des quantités réduites/du seuil financier conformément à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphes 1 et 2

EM	Seuil financier réduit conformément à l'article 7, paragraphe 2 – en EUR	Quantités réduites pour tous les voyageurs conformément à l'article 8, paragraphe 1	Quantités réduites pour les voyageurs autres que les voyageurs aériens conformément à l'article 8, paragraphe 2
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
AT*	150	non	non
BE	175	non	non
BG	non	en partie oui	oui
CY	175	non	non
CZ	200	non	non
DE	175	non	non
DK	non	non	non
EE	non	uniquement pour l'article 8, paragraphe 1, points a) et d)	n/a
EL	150	non	oui
ES	150	non	non
FI	non	non	non
FR	150	non	non
HU	150	non	oui
IE	215	non	non
IT	150	non	non
LT	147,70	non	oui
LU	175	non	non
LV	282,01	non	oui
MT	non	non	non
NL	non	non	non
PL	non	TVA: non. Accises: les deux.	oui
PT	150	non	non
RO	non	seulement pour l'article 8, paragraphe 1, point a)	non
SE	non	non	oui (seulement dans une certaine mesure)
SI	150	non	non
SK	non	en partie oui	oui

UK	non	non	non
----	-----	-----	-----

** L'Autriche applique l'article 8, paragraphe 3, aux voyageurs en provenance du Samnauntal*

Mise en œuvre des quantités réduites/du seuil financier conformément à l'article 13, paragraphe 1, point a)

EM	Tabac a) cigarettes b) cigarillos c) cigares d) tabac à fumer	Alcools et boissons alcooliques a) de plus de 22 % vol, ou alcool éthylique non dénaturé de 80 % vol et plus b) n'excédant pas 22 % vol c) vin tranquille d) bière	Carburant a) réservoir normal b) réservoir portatif	Seuil financier (montant maximal en EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,25 litre b) 0,75 litre c) 1 litre d) 2 litres	n/a	20 EUR dont 4 EUR pour les aliments et les boissons non alcooliques
BE	non	non	non	non
BG	non	non	non	non
CY	non	non	non	non
CZ	non	non	non	non
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0 litre b) 0 litre c) 0 litre d) 0 litre	n/a	90 EUR
DK	non	non	non	non
EE	non	non	non	non
EL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 1 litre b) 2 litres c) 4 litres d) 16 litres	a) carburant dans le réservoir normal b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	175 EUR
ES	a) 200 par mois	non	non	non
FI	non	non	non	non
FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litre b) 0,50 litre c) 0,50 litre d) 4 litres	a) carburant dans le réservoir normal: 200 litres b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	Max.: 175 EUR (voyageurs 15 ans et plus). Pour moins de 15 ans: 40 EUR.
HU	non	non	non	non
IE	non	non	non	non
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,125 litre b) 0,250 litre c) 1 litre d) 2 litres	réservoir normal seulement	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,5 litre b) 0,75 litre c) 0,75 litre d) 4 litres	a) carburant dans le réservoir normal b) pas de franchise pour les réservoirs portatifs	147,70 EUR
LU	non	non	non	non
LV	non	non	non	non
MT	non	non	non	non
NL	non	non	non	non
PL	non	a) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) b) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) c) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) d) 2 litres (uniquement pour la TVA)	non	non
PT	non	non	non	non
RO	non	non	non	non
SE	non	non	non	non
SI	a) 25 b) 10 c) 5	a) 0,25 litre c) 1 litre	n/a	40 EUR

	d) 250g			
SK	non	non	non	non
UK	non	non	non	non

Mise en œuvre des quantités réduites/du seuil financier conformément à l'article 13, paragraphe 1, point b)

EM	Produits du tabac a) cigarettes b) cigarillos c) cigares d) tabac à fumer	Alcools et boissons alcooliques a) de plus de 22 % vol, ou alcool éthylique non dénaturé de 80 % vol et plus b) n'excédant pas 22 % vol c) vin tranquille d) bière	Carburant a) réservoir normal b) réservoir portatif	Seuil financier (montant maximal en EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,25 litre b) 0,75 litre c) 1 litre d) 2 litres	n/a	20 EUR dont 4 EUR pour les aliments et les boissons non alcooliques
BE	non	non	non	non
BG	non	non	non	non
CY	non	non	non	non
CZ	non	non	non	non
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0 litre b) 0 litre c) 0 litre d) 0 litre	n/a	90 EUR
DK	non	non	non	non
EE	non	non	non	non
EL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 1 litre b) 2 litres c) 4 litres d) 16 litres	a) carburant dans le réservoir normal b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	175 EUR
ES	a) 200 par mois	non	non	non
FI	non	non	non	non
FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litre b) 0,50 litre c) 0,50 litre d) 4 litres	a) carburant dans le réservoir normal: 200 litres b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	Max.: 175 EUR (voyageurs 15 ans et plus). Pour moins de 15 ans: 40 EUR.
HU	non	non	non	non
IE	non	non	non	non
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,125 litre b) 0,250 litre c) 1 litre d) 2 litres	réservoir normal seulement	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,5 litre b) 0,75 litre c) 0,75 litre d) 4 litres	a) carburant dans le réservoir normal b) pas de franchise pour les réservoirs portatifs	147,70 EUR
LU	non	non	non	non
LV	non	non	non	non
MT	non	non	non	non
NL	non	non	non	non
PL	non	a) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) b) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) c) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) d) 2 litres (uniquement pour la TVA)	non	non
PT	non	non	non	non

RO	non	non	non	non
SE	non	non	non	non
SI	a) 25 b) 10 c) 5 d) 250g	a) 0,25 litre c) 1 litre	n/a	40 EUR
SK	non	non	non	non
UK	non	non	non	non

Mise en œuvre des quantités réduites/du seuil financier conformément à l'article 13, paragraphe 1, point c)

EM	Produits du tabac a) cigarettes b) cigarillos c) cigares d) tabac à fumer	Alcools et boissons alcooliques a) de plus de 22 % vol, ou alcool éthylique non dénaturé de 80 % vol et plus b) n'excédant pas 22 % vol c) vin tranquille d) bière	Carburant a) réservoir normal b) réservoir portatif	Seuil financier (montant maximal en EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,25 litre b) 0,75 litre c) 1 litre d) 2 litres	n/a	20 EUR dont 4 EUR pour les aliments et les boissons non alcooliques
BE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litre b) 0,50 litre c) 2 litres d) 8 litres	a) réservoir normal: zéro b) réservoir portatif: zéro	Montant max.: 175 EUR
BG	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 1 litre b) 1 litre c) 2 litres d) 4 litres	a) carburant dans le réservoir normal b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	150 EUR
CY	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litre b) 0,50 litre c) 1 litre d) 3 litres	n/a	35 EUR
CZ	n/a	n/a	n/a	300 EUR
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0 litre b) 0 litre c) 0 litre d) 0 litre	n/a	90 EUR
DK	non	non	non	non
EE	non	non	non	non
EL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 1 litre b) 2 litres c) 4 litres d) 16 litres	a) carburant dans le réservoir normal b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	175 EUR
ES	non	non	non	30 ou 43 EUR
FI	<i>Par mois:</i> a) 200 b) 100 c) 50 d) 250g	<i>Par mois:</i> a) 1 litre b) 2 litres c) 4 litres d) 16 litres	<i>Par mois:</i> a) carburant dans le réservoir normal b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	430 €par mois (trafic aérien et maritime). Trafic terrestre: seuil financier pour les biens importés en une fois de max. 300 EUR.
FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litre b) 0,50 litre c) 0,50 litre d) 4 litres	a) carburant dans le réservoir normal: 200 litres b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	Max.: 175 EUR (voyageurs 15 ans et plus). Pour moins de 15 ans: 40 EUR.

HU	non	non	non	non
IE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,35 litre b) 0,50 litre c) 0,75 litre d) 4 litres	a) carburant dans le réservoir normal b) 10 L de carburant contenu dans un réservoir portatif	430 EUR
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25g	a) 0,125 litre b) 0,250 litre c) 1 litre d) 2 litres	réservoir normal seulement	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,5 litre b) 0,75 litre c) 0,75 litre d) 4 litres	a) carburant dans le réservoir normal b) pas de franchise pour les réservoirs portatifs	147,70 EUR
LU	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,25 litre b) 0,5 litre c) 2 litres d) 8 litres	n/a	175 EUR
LV	non	non	non	non
MT	non	non	non	non
NL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a): 1 litre b): 1 litre c): 2 litres d): 8 litres	Pas de quantité inférieure	Pas de seuil inférieur
PL	non	a) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) b) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) c) 0,5 litre (uniquement pour la TVA) d) 2,0 litres (uniquement pour la TVA)	non	non
PT	a) 80 b) 20 c) 10 d) 50g	n/a	n/a	200 EUR
RO	non	non	non	non
SE	a) 100 b) 20 c) 20 d) 100g	a) 0 litre b) 0 litre c) 0 litre d) 0 litre	n/a	0 EUR
SI	a) 25 b) 10 c) 5 d) 250g	a) 0,25 litre c) 1 litre	n/a	40 EUR
SK	non	non	non	non
UK	non	non	non	non

Mise en œuvre des exceptions conformément aux articles 14 et 15

EM	Exceptions de l'article 14 (pas de perception de la TVA ni des accises si la taxe n'excède pas 10 EUR)	Exceptions de l'article 15 (ajustement/arrondi de la devise nationale par rapport à l'euro)*
AT	oui	non
BE	non	non
BG	non	non
CY	oui	non
CZ	oui	oui (seulement pour l'article 15, paragraphe 2)
DE	non	non
DK	non	non
EE	non	non
EL	non	non
ES	non	non

FI	non	non
FR	non	non
HU	non	oui (seulement pour l'article 15, paragraphe 2)
IE	non	non
IT	oui	non
LT	non	oui (seulement pour l'article 15, paragraphe 2)
LU	oui	non
LV	non	oui (seulement pour l'article 15, paragraphe 2)
MT	oui	non
NL	non	non
PL	oui	non
PT	oui	non
RO	oui	non
SE	oui	oui
SI	non	non
SK	non	non
UK	non	oui