COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.10.2015
COM(2015) 494 final

2015/0238 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant le Royaume-Uni à appliquer une mesure particulière dérogatoire à l'article 26, paragraphe 1, point a), et aux articles 168 et 168 *bis* de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Motivation et objectifs de la proposition

En vertu de l'article 395, paragraphe 1, de la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (ci-après la «directive TVA»), le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser tout État membre à appliquer des mesures particulières dérogatoires aux dispositions de la directive afin de simplifier la procédure de perception de la TVA ou d'éviter certaines formes de fraude ou d'évasion fiscales.

Par lettre enregistrée à la Commission le 22 mai 2015, le Royaume-Uni a demandé l'autorisation de prolonger l'application d'une mesure dérogatoire aux articles 16 et 168 de la directive TVA. Conformément à l'article 395, paragraphe 2, de la directive TVA, la Commission a informé les autres États membres, par lettre datée du 5 juin 2015, de la demande introduite par le Royaume-Uni. Par lettre datée du 8 juin 2015, la Commission a informé le Royaume-Uni qu'elle disposait de toutes les données utiles pour étudier la demande.

Contexte général

Les articles 168 et 168 *bis* de la directive TVA disposent qu'un assujetti a le droit de déduire la TVA liée aux dépenses réalisées aux fins de ses opérations taxées. En vertu de l'article 26, paragraphe 1, point a), de la même directive, l'utilisation, pour des besoins privés, d'un bien affecté à l'entreprise de l'assujetti est assimilée à une prestation de services effectuée à titre onéreux si le bien a ouvert droit à une déduction de la TVA. Ce système permet de récupérer la TVA déduite initialement relative à l'utilisation du bien à des fins privées.

Dans le cas des voitures de société utilisées en partie à des fins non professionnelles (privées), il est souvent difficile de calculer et de taxer l'utilisation privée en application des règles précitées.

Dans ce contexte, le Royaume-Uni a mis en place un régime particulier de taxation forfaitaire de l'utilisation privée, fondé sur la cylindrée et le type de carburant du véhicule, qui a été autorisé par la décision 86/356/CEE du Conseil du 21 juillet 1986 autorisant le Royaume-Uni à appliquer des mesures forfaitaires relatives à la taxe sur la valeur ajoutée non déductible grevant les frais de carburant des véhicules d'entreprise[1].

Cette dérogation initiale a été supprimée et remplacée par la décision 2006/659/CE du Conseil du 25 septembre 2006 autorisant le Royaume-Uni à introduire une mesure particulière dérogatoire à l'article 5, paragraphe 6, et à l'article 11, point A, paragraphe 1, point b), de la directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires[2], qui introduit une taxation forfaitaire de l'usage privé fondée sur le niveau des émissions de CO_2 du véhicule. Ce régime repose sur le fait qu'il existe un rapport proportionnel direct entre ces émissions et la consommation de carburant. Sur la base de ces niveaux d'émission, la consommation de carburant par kilomètre est calculée, laquelle est ensuite combinée avec le kilométrage privé moyen déterminé sur la base des données provenant de la fiscalité directe et le prix de vente au détail du carburant. Il en résulte une taxe pour usage privé correspondant au montant de la TVA due pour l'utilisation

[1] JO L 212 du 2.8.1986, p. 35.
[2] JO L 272 du 3.10.2006, p. 15.

privée du véhicule. Cette taxe est revalorisée une fois par an en fonction de l'évolution des prix du carburant.

Selon le Royaume-Uni, ce système s'est révélé fiable et a permis une simplification considérable, à la fois pour les entreprises et pour l'administration fiscale. Dans ce contexte, il y a lieu de rappeler que le système est facultatif pour les assujettis, qui peuvent décider de rester soumis aux règles normales. Toutefois, on estime qu'environ 230 000 véhicules relèvent du système simplifié.

Sur cette base, le Royaume-Uni a demandé de prolonger l'application de la dérogation.

La décision susmentionnée, qui expire le 31 décembre 2015, a été octroyée sur la base de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires - Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme[3], qui, sans modification substantielle en ce qui concerne son contenu, a été remplacée par la directive TVA, cette dernière constituant dès lors la base de la décision proposée.

Toute demande de prolongation au-delà du 31 décembre 2018 doit être accompagnée d'un rapport sur le fonctionnement du système.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Article 395 de la directive TVA.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Compte tenu de la disposition de la directive TVA sur laquelle se fonde la proposition, cette dernière relève de la compétence exclusive de l'Union. Le principe de subsidiarité ne s'applique donc pas.

• Proportionnalité

La décision porte sur une autorisation accordée à un État membre à sa propre demande et ne constitue en rien une obligation.

Compte tenu du champ d'application restreint de la dérogation, la mesure particulière est proportionnée à l'objectif poursuivi, à savoir simplifier la procédure de perception de la TVA. Elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour simplifier la perception de la TVA dans un secteur spécifique.

Le système reste facultatif pour les assujettis.

• Choix de l'instrument

Conformément à l'article 395 de la directive TVA, l'octroi d'une dérogation aux règles communes en matière de TVA n'est possible que sur décision du Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission. En outre, comme elle peut être adressée à un État membre particulier, la décision du Conseil constitue l'instrument le plus approprié.

[3] JO L 145 du 13.6.1977, p. 1.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Consultation des parties prenantes

La présente proposition fait suite à une demande présentée par le Royaume-Uni et elle ne concerne que cet État membre.

• Obtention et utilisation d'expertise

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

• Analyse d'impact

La proposition de décision vise à simplifier la perception de la TVA en ce qui concerne les voitures de société utilisées en partie à des fins non professionnelles et peut donc avoir une incidence positive.

Pour les assujettis qui choisiraient d'en faire usage, le système proposé permet de réduire les charges administratives et les coûts de conformité en supprimant la nécessité de conserver, aux fins de la TVA, des relevés détaillés du kilométrage pour chaque voiture de société. Ces exigences en matière de tenue de registres sont susceptibles de prendre beaucoup de temps et imposent souvent des charges administratives considérables pour des montants de taxe relativement faibles. La méthode de simplification réduit également les charges pour les autorités fiscales, qui seraient autrement tenues de vérifier de nombreuses situations individuelles.

Toutefois, compte tenu du champ d'application restreint de la dérogation et de son application limitée dans le temps, ces effets seront en tout état de cause limités.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'aura pas d'incidence négative sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

La proposition contient une clause de limitation dans le temps. La dérogation expire automatiquement le 31 décembre 2018.

2015/0238 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant le Royaume-Uni à appliquer une mesure particulière dérogatoire à l'article 26, paragraphe 1, point a), et aux articles 168 et 168 *bis* de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée[4], et notamment son article 395, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) La décision 2006/659/CE du Conseil[5] a autorisé le Royaume-Uni à appliquer des mesures particulières de simplification afin de fixer de façon forfaitaire la quote-part de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) non déductible relative aux frais de carburant liés aux voitures de société qui ne sont pas exclusivement utilisées à des fins professionnelles. Ce système, qui est facultatif pour les assujettis, repose sur le niveau des émissions de dioxyde de carbone (CO_2) produites par le véhicule, étant donné qu'il existe un rapport proportionnel entre ces émissions et la consommation de carburant et donc les frais de carburant.

(2) Par lettre enregistrée à la Commission le 22 mai 2015, le Royaume-Uni a demandé l'autorisation de prolonger l'application de la mesure.

(3) Par lettre datée du 5 juin 2015, la Commission a informé les autres États membres de la demande introduite par le Royaume-Uni. Par lettre datée du 8 juin 2015, la Commission a informé le Royaume-Uni qu'elle disposait de toutes les données utiles pour étudier sa demande.

(4) Selon le Royaume-Uni, le régime a effectivement conduit à une simplification, à la fois pour les assujettis et l'administration fiscale, de la procédure de perception de la TVA en ce qui concerne les frais de carburant pour les voitures de société. Il convient dès lors d'autoriser le Royaume-Uni à appliquer la mesure jusqu'au 31 décembre 2018.

(5) Si le Royaume-Uni estime qu'une prolongation de la mesure au-delà de 2018 est nécessaire, il convient qu'il présente à la Commission un rapport ainsi qu'une demande de prolongation au plus tard le 31 mars 2018.

---

4 JO L 347 du 11.12.2006, p. 1.

5 Décision 2006/659/CE du Conseil du 25 septembre 2006 autorisant le Royaume-Uni à introduire une mesure particulière dérogatoire à l'article 5, paragraphe 6, et à l'article 11, point A, paragraphe 1, point b), de la directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires (JO L 272 du 3.10.2006, p. 15).

(6) La mesure dérogatoire n'aura pas d'incidence négative sur les ressources propres de l'Union provenant de la TVA,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Par dérogation à l'article 26, paragraphe 1, point a), et aux articles 168 et 168 *bis* de la directive 2006/112/CEE, le Royaume-Uni est autorisé, du 1er janvier 2016 au 31 décembre 2018, à fixer de façon forfaitaire la quote-part de la taxe sur la valeur ajoutée afférente aux frais de carburant liés à l'usage privé des voitures de société.

Article 2

La quote-part de la taxe visée à l'article 1er est exprimée sous forme de montants forfaitaires, déterminés en fonction du niveau des émissions de CO_2 du type de véhicule concerné, qui reflètent la consommation de carburant. Ces montants forfaitaires font l'objet d'une adaptation annuelle par le Royaume-Uni en fonction de l'évolution du coût moyen du carburant.

Article 3

Le système établi sur la base de la présente décision est facultatif pour les assujettis.

Article 4

Toute demande de prolongation de la mesure particulière prévue par la présente décision est soumise à la Commission au plus tard le 31 mars 2018 et accompagnée d'un rapport comprenant un examen de la mise en œuvre de cette mesure.

Article 5

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président