



Bruxelles, le 20.9.2018  
COM(2018) 652 final

2018/0334 (NLE)

Proposition de

**DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL**

**autorisant le Royaume-Uni à appliquer une mesure particulière dérogatoire aux articles 16 et 168 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

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 auprès de la Commission le 27 avril 2018, 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 11 juin 2018, de la demande introduite par le Royaume-Uni. Par lettre datée du 12 juin 2018, la Commission a informé le Royaume-Uni qu'elle disposait de toutes les données utiles pour étudier la demande.

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **• Justification et objectifs de la proposition**

L'article 168 de la directive TVA prévoit qu'un assujetti a le droit de déduire la TVA payée sur les achats effectués pour les besoins de ses opérations taxées. L'article 16 de la même directive assimile à une livraison de biens effectuée à titre onéreux le prélèvement, par un assujetti, d'un bien de son entreprise qu'il destine à ses besoins privés ou ceux de son personnel, lorsque ce bien ou les éléments le composant ont ouvert droit à une déduction complète ou partielle de la TVA. Ce système permet de récupérer la TVA déduite initialement pour la partie 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<sup>1</sup>.

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<sup>2</sup>, qui introduit une taxation forfaitaire de l'usage privé fondée sur le niveau des émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule. La dernière décision du Conseil a à son tour été remplacée par la décision d'exécution (UE) 2015/2109 du Conseil du 17 novembre 2015<sup>3</sup>, qui expirera le 31 décembre 2018.

Le 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

---

<sup>1</sup> JO L 212 du 2.8.1986, p. 35.

<sup>2</sup> JO L 272 du 3.10.2006, p. 15.

<sup>3</sup> JO 305 du 21.11.2015, p. 49.

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 privée du véhicule. Le système est facultatif pour les assujettis qui peuvent choisir de ne pas recouvrer la TVA sur leur carburant.

Comme l'impose l'article 4 de la décision (UE) 2015/2109, le Royaume-Uni a soumis à la Commission un rapport sur le fonctionnement de la mesure dérogatoire. 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. Le Royaume-Uni fait également valoir qu'il assure aux assujettis une sécurité juridique en fournissant une méthode simplifiée qui peut être utilisée pour déclarer la TVA sur l'usage privé du carburant.

Sur cette base, le Royaume-Uni a demandé l'autorisation de prolonger l'application de cette dérogation jusqu'au 31 décembre 2020.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

L'article 176 de la directive TVA prévoit que le Conseil détermine les dépenses n'ouvrant pas droit à déduction de la TVA. Tant que ces dépenses n'ont pas été déterminées, les États membres peuvent maintenir les exclusions qui étaient en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1979. Il existe par conséquent un certain nombre de dispositions de statu quo qui limitent le droit à déduction de la TVA relatif aux voitures particulières.

Nonobstant les initiatives antérieures visant à établir des règles concernant les catégories de dépenses pouvant faire l'objet d'une limitation du droit à déduction<sup>4</sup>, une dérogation de ce type est appropriée dans l'attente d'une harmonisation des règles au niveau de l'Union.

## **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 pas 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.

---

<sup>4</sup> COM(2004) 728 final - Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 77/388/CEE en vue de simplifier les obligations relatives à la taxe sur la valeur ajoutée (JO C 24 du 29.1.2005, p. 10), retirée le 21 mai 2014 (JO C 153 du 21.5.2014, p. 3).

- **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 qu'avec l'autorisation 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. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

- **Consultation des parties intéressées**

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 décision proposée vise à simplifier la perception de la TVA en ce qui concerne les frais de carburant pour 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 aucune incidence négative sur le budget de l'Union.

### **5. AUTRES ÉLÉMENTS**

La proposition contient une clause de limitation dans le temps; elle expire automatiquement le 31 décembre 2020.

Proposition de

## DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

**autorisant le Royaume-Uni à appliquer une mesure particulière dérogatoire aux articles 16 et 168 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<sup>1</sup>, 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<sup>2</sup> 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 véhicules d'entreprise qui ne sont pas exclusivement utilisés à des fins professionnelles. Ce système, qui est facultatif pour les assujettis, repose sur le niveau des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) 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) La décision du Conseil 2006/659/CE a été remplacée par la décision d'exécution (UE) 2015/2109 du Conseil du 17 novembre 2015<sup>3</sup>, qui expirera le 31 décembre 2018.
- (3) Par lettre enregistrée auprès de la Commission le 27 avril 2018, le Royaume-Uni a demandé l'autorisation de prolonger l'application de la mesure jusqu'au 31 décembre 2020.
- (4) La Commission a transmis la demande introduite par le Royaume-Uni aux autres États membres par une lettre datée du 11 juin 2018. Par lettre datée du 12 juin 2018, la Commission a informé le Royaume-Uni qu'elle disposait de toutes les données utiles pour étudier la demande.
- (5) Comme l'impose l'article 4 de la décision (UE) 2015/2109, le Royaume-Uni a soumis à la Commission un rapport sur le fonctionnement de la mesure particulière. Selon le Royaume-Uni, le régime a effectivement conduit à une simplification, à la fois pour

---

<sup>1</sup> [JO L 347 du 11.12.2006, p. 1.](#)

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Décision d'exécution (UE) 2015/2109 du Conseil du 17 novembre 2015 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 (JO L 305 du 21.11.2015, p. 49).

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.

- (6) Il convient dès lors d'autoriser le Royaume-Uni à appliquer la mesure jusqu'au 31 décembre 2020. Il convient néanmoins de souligner que le Royaume-Uni a notifié le 29 mars 2017 son intention de quitter l'Union, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne, ce qui signifie qu'à moins qu'un accord de retrait ratifié entre l'Union européenne et le Royaume-Uni ne fixe une autre date, l'ensemble du droit primaire et secondaire de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni à compter du 30 mars 2019 à 00 h 00 (HEC) (ci-après la «date de retrait»). Dans un tel cas, la présente décision cessera également de produire ses effets.
- (7) 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 aux articles 16 et 168 de la directive 2006/112/CE, le Royaume-Uni est autorisé, du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au 31 décembre 2020, 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 1<sup>er</sup> est exprimée sous forme de montants forfaitaires, déterminés en fonction du niveau des émissions de CO<sub>2</sub> 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*

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*