



Bruxelles, 20.9.2018
COM(2018) 652 final

2018/0334 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

**che autorizza il Regno Unito ad applicare una misura speciale di deroga agli articoli 16
e 168 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio relativa al sistema comune d'imposta
sul valore aggiunto**

RELAZIONE

A norma dell'articolo 395, paragrafo 1, della direttiva 2006/112/CE, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (di seguito la "direttiva IVA"), il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare qualsiasi Stato membro ad introdurre misure speciali di deroga alle disposizioni di tale direttiva allo scopo di semplificare la riscossione dell'imposta o di evitare talune evasioni o elusioni fiscali.

Con lettera protocollata dalla Commissione il 27 aprile 2018 il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione di continuare ad applicare una misura di deroga agli articoli 16 e 168 della direttiva IVA. In conformità all'articolo 395, paragrafo 2, della direttiva IVA, la Commissione, con lettera dell'11 giugno 2018, ha informato gli altri Stati membri della richiesta presentata dal Regno Unito. Con lettera del 12 giugno 2018 la Commissione ha comunicato al Regno Unito che disponeva di tutti i dati che riteneva necessari per valutare la richiesta.

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

L'articolo 168 della direttiva IVA stabilisce che un soggetto passivo ha il diritto di detrarre l'IVA addebitata su acquisti impiegati ai fini di sue operazioni soggette ad imposta. L'articolo 16 della medesima direttiva stabilisce che è assimilato a una cessione di beni a titolo oneroso il prelievo di un bene dalla propria impresa da parte di un soggetto passivo il quale lo destina al proprio uso privato o all'uso del suo personale, quando detto bene o gli elementi che lo compongono hanno dato diritto ad una detrazione totale o parziale dell'IVA. Questo sistema consente il recupero dell'IVA inizialmente detratta in relazione all'uso privato.

Nel caso degli autoveicoli parzialmente usati per usi privati (non aziendali), spesso è difficile calcolare e tassare le spese connesse all'uso privato nell'ambito delle suddette regole.

In questo contesto il Regno Unito ha adottato un regime speciale di imposizione forfettaria dell'uso privato autorizzato dalla decisione 86/356/CEE del Consiglio, del 21 luglio 1986, che autorizza il Regno Unito ad applicare misure forfettarie relative all'imposta sul valore aggiunto non deducibile gravante sulle spese di carburante degli autoveicoli aziendali¹, sulla base della potenza e del tipo di carburante dell'autoveicolo.

La deroga iniziale è stata abrogata e sostituita dalla decisione 2006/659/CE del Consiglio, del 25 settembre 2006, che autorizza il Regno Unito ad introdurre una misura particolare di deroga all'articolo 5, paragrafo 6, e all'articolo 11, parte A, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 77/388/CEE in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari², introducendo un'imposizione forfettaria dell'uso privato in base al livello di emissioni di CO₂ dell'autoveicolo. Quest'ultima decisione del Consiglio è stata a sua volta sostituita dalla decisione di esecuzione (UE) 2015/2109 del Consiglio del 17 novembre 2015³, che scadrà il 31 dicembre 2018.

Il regime è basato sul fatto che esiste una relazione diretta fra le emissioni e il quantitativo di carburante consumato, in quanto a maggiori emissioni corrisponde un maggior consumo di carburante. Sulla base di tali livelli di emissioni, si calcola il consumo di carburante per

¹ GU L 212 del 2.8.1986, pag. 35.

² GU L 272 del 3.10.2006, pag. 15.

³ GU L 305 del 21.11.2015, pag. 49.

chilometro, e successivamente lo si combina con il chilometraggio medio privato determinato in base ai dati dell'imposizione diretta e al prezzo al dettaglio del carburante per il trasporto stradale. Ne risulta un'imposta per uso privato corrispondente all'importo dell'IVA dovuta sull'uso privato dell'autoveicolo. Il regime è facoltativo per i soggetti passivi che scelgono di non recuperare l'IVA sul carburante.

Conformemente a quanto disposto all'articolo 4 della decisione (UE) 2015/2109, il Regno Unito ha presentato alla Commissione una relazione sul funzionamento della misura di deroga. Secondo il Regno Unito tale sistema ha dimostrato di essere accurato e ha comportato una semplificazione sostanziale sia per le imprese che per l'amministrazione tributaria. Il Regno Unito dichiara altresì di fornire ai soggetti passivi la certezza del diritto mediante un metodo semplificato che può essere impiegato per contabilizzare l'IVA sull'uso del carburante a fini privati.

Sulla base di quanto esposto, il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione di proseguire l'applicazione della deroga fino al 31 dicembre 2020.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

A norma dell'articolo 176 della direttiva IVA, il Consiglio stabilisce le spese che non danno diritto a detrazione dell'IVA. Fino a quel momento gli Stati membri sono autorizzati a mantenere tutte le esclusioni in vigore al 1° gennaio 1979. Esiste pertanto una serie di disposizioni di sospensione che limitano il diritto alla detrazione dell'IVA in relazione alle autovetture.

Nonostante le iniziative precedenti intese a stabilire norme sulle categorie di spesa che possono essere soggette a una limitazione del diritto alla detrazione⁴, tale deroga è opportuna in attesa di un'armonizzazione di tali norme a livello dell'UE.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Articolo 395 della direttiva IVA.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Considerando la disposizione della direttiva IVA su cui si basa, la proposta rientra nell'ambito di competenza esclusiva dell'Unione. Pertanto, il principio di sussidiarietà non si applica.

- **Proporzionalità**

La decisione riguarda un'autorizzazione concessa a uno Stato membro su sua richiesta e non costituisce un obbligo.

Tenuto conto della portata limitata della deroga, la misura speciale è commisurata all'obiettivo perseguito, ossia semplificare la procedura di riscossione dell'IVA. Essa si limita a quanto necessario per semplificare la riscossione dell'IVA in un settore specifico.

Il sistema resta facoltativo per i soggetti passivi.

⁴ COM (2004) 728 def. - Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 77/388/CEE al fine di semplificare gli obblighi in materia di imposta sul valore aggiunto (GU C 24 del 29.1.2005, pag. 10), ritirata il 21 maggio 2014. (GU C 153 del 21.5.2014, pag. 3).

- **Scelta dell'atto giuridico**

A norma dell'articolo 395 della direttiva IVA, la concessione di una deroga alle disposizioni comuni sull'IVA è possibile soltanto su autorizzazione del Consiglio, che delibera all'unanimità su proposta della Commissione. Una decisione del Consiglio è inoltre lo strumento più idoneo perché può essere indirizzata ai singoli Stati membri.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dal Regno Unito e riguarda unicamente questo Stato membro.

- **Assunzione e uso di perizie**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta di decisione mira a semplificare la riscossione dell'IVA sulle spese di carburante degli autoveicoli aziendali parzialmente usati per fini non aziendali e ha pertanto un potenziale impatto positivo.

Per i soggetti passivi che scelgono di avvalersi di questo sistema, esso riduce gli oneri amministrativi e i costi di conformità poiché elimina la necessità di tenere un registro dettagliato del chilometraggio per ciascun autoveicolo aziendale ai fini dell'IVA. Tali requisiti di registro sono in effetti dispendiosi in termini di tempo e spesso impongono oneri amministrativi di rilievo per tasse relativamente modeste. Il metodo di semplificazione riduce altresì gli oneri per l'amministrazione tributaria che in caso contrario dovrebbe sottoporre a controlli numerose situazioni individuali.

Tuttavia, in considerazione della portata ridotta della deroga e della sua applicazione limitata nel tempo, l'incidenza sarà comunque circoscritta.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non incide sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

La proposta contiene una clausola di temporaneità, ossia un termine automatico fissato al 31 dicembre 2020.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza il Regno Unito ad applicare una misura speciale di deroga agli articoli 16 e 168 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto¹, in particolare l'articolo 395, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione 2006/659/CE del Consiglio² ha autorizzato il Regno Unito ad applicare misure speciali di semplificazione al fine di determinare su base forfettaria la proporzione di imposta sul valore aggiunto (IVA) non detraibile relativa alla spesa per il carburante per gli autoveicoli aziendali non esclusivamente impiegati a fini aziendali. Il sistema, facoltativo per i soggetti passivi, è basato sul livello di emissioni di diossido di carbonio (CO₂) dell'autoveicolo, in quanto esiste una correlazione proporzionale fra le emissioni e il consumo di carburante e quindi con la spesa per esso.
- (2) La decisione 2006/659/CE del Consiglio è stata sostituita dalla decisione di esecuzione (UE) 2015/2109 del Consiglio³, che scadrà il 31 dicembre 2018.
- (3) Con lettera protocollata dalla Commissione il 27 aprile 2018 il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione di continuare ad applicare la misura fino al 31 dicembre 2020.
- (4) Con lettera dell'11 giugno 2018 la Commissione ha trasmesso agli altri Stati membri la richiesta presentata dal Regno Unito. Con lettera del 12 giugno 2018 la Commissione ha comunicato al Regno Unito che disponeva di tutte le informazioni necessarie all'esame della richiesta.
- (5) Conformemente a quanto disposto all'articolo 4 della decisione di esecuzione (UE) 2015/2109, il Regno Unito ha presentato una relazione sul funzionamento della misura speciale. Secondo il Regno Unito, il sistema ha prodotto una semplificazione reale, sia

¹ [GU L 347 dell'11.12.2006, pag. 1.](#)

² Decisione 2006/659/CE del Consiglio, del 25 settembre 2006, che autorizza il Regno Unito ad introdurre una misura particolare di deroga all'articolo 5, paragrafo 6, e all'articolo 11, parte A, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 77/388/CEE in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari (GU L 272 del 3.10.2006, pag. 15).

³ Decisione di esecuzione (UE) 2015/2109 del Consiglio, del 17 novembre 2015, che autorizza il Regno Unito a introdurre una misura speciale di deroga all'articolo 26, paragrafo 1, lettera a), e agli articoli 168 e 168 bis della direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (GU L 305 del 21.11.2015, pag. 49).

per i soggetti passivi, sia per l'amministrazione tributaria, della procedura di riscossione dell'IVA relativa alla spesa per il carburante per gli autoveicoli aziendali.

- (6) È pertanto opportuno che il Regno Unito sia autorizzato ad applicare la misura fino al 31 dicembre 2020. È tuttavia opportuno osservare che il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di lasciare l'Unione ai sensi dell'articolo 50 del trattato sul l'Unione europea, da cui consegue che, eccetto nel caso in cui un accordo di recesso ratificato fra l'Unione europea e il Regno Unito stabilisca una data diversa, tutto il diritto primario e secondario dell'Unione cesserà di applicarsi al Regno Unito il 30 marzo 2019, ore 0.00 (CET) ("la data del recesso"). In tal caso, la presente decisione cesserà ugualmente di produrre effetti.
- (7) La misura di deroga non avrà alcuna incidenza negativa sulle risorse proprie dell'Unione provenienti dall'IVA,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

In deroga agli articoli 16 e 168 *bis* della direttiva 2006/112/CE, il Regno Unito è autorizzato a fissare su base forfettaria la proporzione di imposta sul valore aggiunto relativa alla spesa per il carburante destinato agli autoveicoli aziendali usati per usi privati dal 1° gennaio 2019 fino al 31 dicembre 2020.

Articolo 2

La proporzione della tassa di cui all'articolo 1 è espressa in importi fissi, determinati sulla base del livello di emissioni di CO₂ del tipo di veicolo, che riflettono il consumo di carburante. Il Regno Unito indicizza annualmente tali importi fissi al fine di riflettere le variazioni del costo medio del carburante.

Articolo 3

Il sistema istituito sulla base della presente decisione è facoltativo per i soggetti passivi.

Articolo 4

Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente