



Bruxelles, 13 ottobre 2015  
(OR. en)

13028/15

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2015/0238 (NLE)**

---

---

**FISC 125**

**PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	12 ottobre 2015
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2015) 494 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che autorizza il Regno Unito ad 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

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2015) 494 final.

---

All.: COM(2015) 494 final



Bruxelles, 12.10.2015  
COM(2015) 494 final

2015/0238 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza il Regno Unito ad 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**

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### **Motivazione e obiettivi della proposta**

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 ogni Stato membro a introdurre misure speciali di deroga alle disposizioni di detta direttiva allo scopo di semplificare la riscossione dell'IVA o di evitare talune evasioni o elusioni fiscali.

Con lettera protocollata dalla Commissione il 22 maggio 2015 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 del 5 giugno 2015, ha informato gli altri Stati membri della richiesta presentata dal Regno Unito. Con lettera dell'8 giugno 2015 la Commissione ha comunicato al Regno Unito che disponeva di tutti i dati che riteneva necessari per valutare la richiesta.

#### **Contesto generale**

Gli articoli 168 e 168 *bis* della direttiva IVA stabiliscono che il soggetto passivo ha il diritto di detrarre l'IVA dovuta per gli acquisti effettuati ai fini delle transazioni tassate. L'articolo 26, paragrafo 1, lettera a), della stessa direttiva prevede che l'utilizzazione di un bene destinato all'impresa per usi privati costituisca una prestazione di servizi a titolo oneroso, qualora detto bene abbia dato diritto ad una detrazione dell'IVA. Questo sistema consente il recupero dell'IVA inizialmente dedotta in relazione all'uso privato.

Nel caso degli autoveicoli parzialmente usati per usi privati (non aziendali), spesso è difficile calcolare e tassare l'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 aziendali<sup>1</sup>, 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 affari<sup>2</sup>, introducendo un'imposizione forfettaria dell'uso privato in base al livello di emissioni di CO<sub>2</sub> dell'autoveicolo. Tale 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 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

---

<sup>1</sup> GUL 212 del 2.8.1986, pag. 35.

<sup>2</sup> GUL 272 del 3.10.2006, pag. 15.

per uso privato corrispondente all'importo dell'IVA sull'uso privato dell'autoveicolo. Tale imposta è indicizzata annualmente al fine di tener conto delle variazioni di prezzo del carburante.

Secondo il Regno Unito tale sistema ha dimostrato di essere accurato e ha comportato una semplificazione sostanziale sia per le imprese, sia per l'amministrazione tributaria. In questo contesto è opportuno sottolineare che il sistema è facoltativo per i soggetti passivi, che hanno la facoltà di decidere di conformarsi alla regolamentazione generale. Si stima tuttavia che circa 230 000 autoveicoli siano interessati da tale semplificazione.

Sulla base di quanto esposto, il Regno Unito ha chiesto di prorogare l'applicazione della deroga.

La predetta decisione, che scade il 31 dicembre 2015, è stata concessa sulla base della cosiddetta sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati Membri relative alle imposte sulla cifra di affari - Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme<sup>3</sup> che, senza sostanziali modifiche in merito al suo contenuto, è stata sostituita dalla direttiva IVA, che costituisce pertanto la base dell'attuale decisione.

Tutte le richieste di proroga oltre il 31 dicembre 2018 dovrebbero essere corredate di una relazione sul funzionamento del sistema.

## **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.

- **Scelta dello strumento**

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

---

<sup>3</sup> GUL 145 del 13.6.1977, pag. 1.

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, DELLA CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Consultazione delle parti interessate**

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

- **Ricorso al parere di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta di decisione mira a semplificare la riscossione dell'IVA relativamente agli autoveicoli aziendali parzialmente usati per fini non aziendali e ha pertanto un impatto potenziale 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 disposizione che prevede la cessazione dell'efficacia dell'atto legislativo e un termine automatico fissato al 31 dicembre 2018.

Proposta di

## **DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza il Regno Unito ad 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**

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 aggiunto<sup>4</sup>, in particolare l'articolo 395, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione 2006/659/CE<sup>5</sup> del Consiglio 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 (CO<sub>2</sub>) dell'autoveicolo, in quanto esiste una correlazione proporzionale fra le emissioni e il consumo di carburante e quindi con la spesa per esso.
- (2) Con lettera protocollata dalla Commissione il 22 maggio 2015 il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione di continuare ad applicare la misura di deroga.
- (3) Con lettera del 5 giugno 2015 la Commissione ha informato gli altri Stati membri della richiesta presentata dal Regno Unito. Con lettera dell'8 giugno 2015 la Commissione ha comunicato al Regno Unito che disponeva di tutte le informazioni necessarie all'esame della richiesta.
- (4) Secondo il Regno Unito l'accordo ha prodotto una semplificazione reale, sia 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. È pertanto opportuno che il Regno Unito sia autorizzato ad applicare la misura fino al 31 dicembre 2018.

---

<sup>4</sup> [GUL 347 dell'11.12.2006, pag. 1.](#)

<sup>5</sup> 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).

- (5) Qualora il Regno Unito ritenesse necessaria un'ulteriore proroga oltre il 2018, entro il 31 marzo 2018 esso è tenuto a presentare alla Commissione la richiesta di proroga corredata di una relazione.
- (6) 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 all'articolo 26, paragrafo 1, lettera a), e agli articoli 168 e 168 *bis* della direttiva 2006/112/CE, il Regno Unito è autorizzato, dal 1° gennaio 2016 fino al 31 dicembre 2018, 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.

*Articolo 2*

La proporzione della tassa di cui all'articolo 1 è espressa in importi fissi, determinati sulla base del livello di emissioni di CO<sub>2</sub> 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*

Eventuali richieste di proroga della misura speciale oggetto della presente decisione sono presentate alla Commissione entro il 31 marzo 2018 e sono corredate di una relazione comprensiva del riesame dell'applicazione della misura.

*Articolo 5*

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*