Système commun de taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

2004/0079(CNS) - 22/10/2012 - Document de suivi

Conformément à la directive 2006/112/CE du Conseil relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), la Commission présente un rapport sur le lieu de taxation des livraisons de biens et prestations de services, y compris les services de restaurant, fournies aux passagers à bord de bateaux, d' avions, de trains ou d'autobus. Le rapport aborde également d'autres questions, telles que le traitement des produits à emporter fournis à bord, les livraisons de biens et prestations de services à bord des autobus, ainsi que les dérogations actuellement en vigueur dans ce secteur.

1) Principaux problèmes identifiés : les **divergences d'application** entre les États membres sont l'un des principaux problèmes constatés. Il apparaît que les **dérogations** sont appliquées de manière différente par les États membres et que certaines règles ne sont pas totalement respectées ou sont interprétées de plusieurs façons. Des problèmes ont été recensés en ce qui concerne certaines notions des articles 37 et 57 de la directive TVA.

En dépit des définitions existantes, **certains États membres appliquent ces notions de différentes manières**. Les bateaux et avions sur les liaisons internationales apparaissent tout particulièrement concernés. Il existe notamment des situations dans lesquelles les dispositions nationales mettant en œuvre les articles 37 et 57 ne couvrent pas les trois moyens de transport (bateaux, avions et trains).

Le rapport note que **la complexité de la situation actuelle** découle de l'application et de l'interprétation divergente des règles actuelles, du cadre juridique lui-même et de la charge liée à la conformité administrative résultant de ces deux facteurs, notamment :

- La mosaïque des exonérations : un groupe d'États membres exonère les livraisons de biens destinés à la consommation à bord de bateaux, d'avions ou de trains, Toutefois, au moins deux États membres exonèrent également les livraisons de biens à bord effectuées sur le territoire de la Communauté, mais en dehors de la partie communautaire, ce qui n'est pas autorisé par l'article 37, paragraphe 3, de la directive TVA. En outre, huit États membres exonèrent également les services fournis aux passagers à bord de bateaux, d'avions ou de trains, en particulier les services de restaurant et de restauration.

La Commission considère que l'article 37 autorise uniquement l'exonération des livraisons de biens destinés à la consommation à bord de bateaux, d'avions ou de trains effectuées au cours de la partie communautaire.

- La définition de la notion de «partie communautaire» d'un transport de passagers effectué à l' intérieur de la Communauté : dans au moins trois États membres, la définition de la partie communautaire n'est pas totalement claire. Par exemple, il n'y a pas de définition du lieu de départ et/ou du lieu d'arrivée, ou la définition utilisée n'est que partielle. Dans un État membre, il n'existe aucune définition de la partie communautaire. Dans cinq États membres, les livraisons de biens et prestations de services fournies à bord sont imposables, dans une mesure variable, en dehors du territoire de l'État membre concerné, indépendamment du lieu - à l'intérieur ou à l'extérieur de la partie communautaire - où elles auraient dû l'être en application des règles.

Le règlement d'exécution (UE) n° 282/2011 du Conseil (règlement d'exécution TVA) a apporté certains éclaircissements, mais cette différenciation reste compliquée et laisse la porte ouverte à des interprétations erronées et à des incohérences.

- La notion de «consommation à bord» et de «services de restaurant et de restauration» : il n'existe pas de définition de la notion de «consommation à bord» dans la directive TVA, et seuls quelques États membres ont fourni des lignes directrices officielles, qui varient d'un État membre à l'autre.

On ne dispose d'une définition précise de cette notion que depuis le 1er juillet 2011. Dans *l'affaire Bog*, la Cour a rendu un arrêt le 10 mars 2011 où elle a indiqué plus en détail à partir de quel niveau les services connexes étaient suffisants pour que la prestation puisse être considérée comme un service de restauration. Toutefois, des précisions peuvent encore être nécessaires, notamment en vue d'aligner le règlement d' exécution TVA sur la jurisprudence récente.

- L'interprétation des notions d'«escale» et d'«escale imprévue» : on observe des divergences entre les États membres en ce qui concerne le traitement des escales par rapport au premier point d'embarquement ou au dernier point de débarquement de passagers dans l'UE. Dans dix États membres au moins, la ligne de démarcation adoptée ne semble pas correcte.

Le rapport aborde également la **situation spécifique des livraisons et prestations effectuées à bord des bateaux de croisière**. Le secteur des croisières a souligné que, pour ses activités, les règles sont particulièrement complexes et suggéré que toutes les livraisons de biens et prestations de services effectuées à bord soient exonérées de la TVA.

2) La voie à suivre : la Commission estime que les biens et services couverts par le rapport sont des produits de consommation courants auxquels la TVA s'applique normalement lorsqu'ils sont fournis sur le territoire de l'Union. Par principe, le fait que les mêmes biens et services soient fournis à bord de certains moyens de transport **ne peut constituer une justification suffisante pour exonérer ces biens et services de la TVA dans l'Union**.

Le traitement futur des opérations en question doit être cohérent avec les principes directeurs énoncés dans la stratégie en matière de TVA présentée dans la communication de la Commission sur l'avenir de la TVA, en particulier la nécessité d'accroître l'efficacité de la taxe par un élargissement de l'assiette fiscale, mais aussi la nécessité de règles simples.

Étant donné que la TVA est à la fois une source de recettes et une taxe sur la consommation, la Commission est d'avis que **la taxation effective des livraisons de biens et prestations de services qui ont lieu à bord de moyens de transport doit être un objectif pour l'avenir**. La suppression de l' exonération répondrait également à la nécessité de rendre les systèmes fiscaux plus efficaces.

Sur la base des doléances des parties prenantes concernant la complexité de la situation actuelle, **la Commission examinera quels types de précisions pourraient être convenues** avec les États membres en vue de remédier aux incertitudes actuelles. Elle étudiera également la situation de plus près afin de déterminer s'il convient d'engager des **procédures d'infraction** à l'encontre de certains États membres.

Pour la Commission, une modification de la taxation des livraisons de biens et prestations de services fournies à bord de moyens de transport donnant lieu à une consommation dans l'Union ne peut se cantonner à ces seules opérations et doit s'inscrire dans la perspective plus large de la conception d'un cadre TVA plus simple et plus neutre pour les activités de transport de passagers en général.

Afin de garantir cette cohérence, **une proposition législative dans ce domaine devrait être adoptée en même temps que les propositions qui seront faites pour les activités de transport de passagers**, à l' issue d'une analyse d'impact globale. Ces propositions devraient garantir la simplicité et la neutralité de la taxation effective des livraisons de biens et prestations de services effectuées à bord de moyens de transport. La Commission considère donc qu'il n'est pas opportun d'accompagner le rapport de propositions législatives spécifiques.