



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 1 de outubro de 2018
(OR. en)

12617/18

**Dossiê interinstitucional:
2018/0334 (NLE)**

**FISC 382
ECOFIN 853**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	20 de setembro de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2018) 652 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO que autoriza o Reino Unido a aplicar uma medida especial em derrogação aos artigos 16.º e 168.º da Diretiva 2006/112/CE relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 652 final.

Anexo: COM(2018) 652 final



Bruxelas, 20.9.2018
COM(2018) 652 final

2018/0334 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza o Reino Unido a aplicar uma medida especial em derrogação aos artigos 16.º e 168.º da Diretiva 2006/112/CE relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Nos termos do artigo 395.º, n.º 1, da Diretiva 2006/112/CE, de 28 de novembro de 2006, relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado (a seguir «Diretiva IVA»), o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar os Estados-Membros a aplicarem medidas especiais em derrogação à referida diretiva para simplificar a cobrança do IVA ou para impedir certos tipos de evasão ou elisão fiscais.

Por carta registada na Comissão em 27 de abril de 2018, o Reino Unido solicitou autorização para continuar a aplicar uma medida em derrogação aos artigos 16.º e 168.º da Diretiva IVA. Em conformidade com o disposto no artigo 395.º, n.º 2, da Diretiva IVA, a Comissão informou os outros Estados-Membros, por ofício de 11 de junho de 2018, do pedido apresentado pelo Reino Unido. Por ofício de 12 de junho de 2018, a Comissão comunicou ao Reino Unido que dispunha de todas as informações que considerava necessárias para apreciar o pedido.

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

O artigo 168.º da Diretiva IVA dispõe que o sujeito passivo tem direito a deduzir o montante do IVA de que é devedor por aquisições efetuadas para os fins de operações tributadas. O artigo 16.º da mesma diretiva prevê que é assimilada a entrega de bens efetuada a título oneroso a afetação, por um sujeito passivo, de bens da sua empresa ao seu uso próprio ou do seu pessoal, quando esses bens ou os elementos que os constituem tenham conferido direito à dedução total ou parcial do IVA. Este sistema permite a recuperação do IVA inicialmente deduzido relativamente à utilização privada.

No caso de veículos de empresa, utilizados parcialmente para fins privados (não profissionais), é muitas vezes difícil calcular e tributar as despesas relacionadas com a utilização privada segundo as regras supramencionadas.

Neste contexto, o Reino Unido tem vindo a aplicar um regime especial de tributação da utilização privada autorizada pela Decisão 86/356/CEE do Conselho, de 21 de julho de 1986, que autoriza o Reino Unido a aplicar medidas especiais relativas ao Imposto sobre o Valor Acrescentado não dedutível que tributa as despesas de combustível dos veículos de empresa¹, que tinha por base a cilindrada e o tipo de combustível do veículo.

Esta derrogação inicial foi revogada e substituída pela Decisão 2006/659/CE do Conselho, de 25 de setembro de 2006, que autoriza o Reino Unido a introduzir uma medida especial em derrogação do n.º 6 do artigo 5.º e do artigo 11.º, parte A), n.º 1, alínea b), da Diretiva 77/388/CEE relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios², pela introdução da tributação da utilização privada mediante uma taxa fixa com base nas emissões de CO₂ do veículo. Esta decisão do Conselho foi, por seu turno, substituída pela Decisão de Execução (UE) 2015/2109 do Conselho de 17 de novembro de 2015³, que caducará em 31 de dezembro de 2018.

O regime assenta no facto de existir uma relação direta entre as emissões e o montante de combustível consumido, uma vez que emissões mais elevadas correspondem a um maior consumo de combustível. Com base nestas notações de emissão, é calculado o consumo de combustível por quilómetro, sendo este, em seguida, combinado com a quilometragem média

¹ JO L 212 de 2.8.1986, p. 35.

² JO L 272 de 3.10.2006, p. 15.

³ JO L 305 de 21.11.2015, p 49.

percorrida a título privado determinada com base nos dados respeitantes a impostos diretos e no preço de venda a retalho de combustíveis rodoviários. Tal resulta numa taxa de utilização privada que corresponde ao montante do IVA devido a título da utilização privada do veículo. O sistema é facultativo para os sujeitos passivos, que podem optar por não recuperar o IVA sobre o combustível.

Tal como exigido pelo artigo 4.º da Decisão (UE) 2015/2109, o Reino Unido apresentou à Comissão um relatório sobre a aplicação da medida derrogatória. Segundo o Reino Unido, este sistema já provou ser preciso e conduziu a uma importante simplificação, tanto para as empresas como para a administração fiscal. O Reino Unido alega igualmente que proporciona aos sujeitos passivos segurança jurídica, oferecendo um método simplificado que pode ser utilizado para declarar o IVA sobre a utilização privada do combustível.

Assim sendo, o Reino Unido pediu autorização para continuar a aplicar a derrogação até 31 de dezembro de 2020.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

O artigo 176.º da Diretiva IVA dispõe que o Conselho determina quais as despesas que não conferem direito à dedução do IVA. Enquanto o não fizer, estão os Estados-Membros autorizados a manter todas as exclusões em vigor em 1 de janeiro de 1979. Existem, portanto, várias cláusulas de «*stand still*» que limitam o direito à dedução no que diz respeito aos veículos ligeiros de passageiros.

Não obstante as iniciativas anteriores no sentido de estabelecer regras sobre as categorias de despesa passíveis de limitações do direito à dedução⁴, a derrogação em causa é adequada, na pendência de uma harmonização destas regras a nível da UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

Artigo 395.º da Diretiva IVA.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Tendo em conta a disposição da Diretiva IVA em que se baseia a proposta, a proposta é da competência exclusiva da União. Por conseguinte, o princípio da subsidiariedade não se aplica.

- **Proporcionalidade**

A decisão diz respeito a uma autorização concedida a um Estado-Membro, a seu pedido, não constituindo qualquer obrigação.

Tendo em conta o âmbito de aplicação restrito da derrogação, a medida especial é proporcional ao objetivo prosseguido, ou seja, simplificar a cobrança do IVA. A presente proposta não excede o necessário para simplificar a cobrança do IVA num setor específico.

O sistema continua a ser facultativo para os sujeitos passivos.

⁴ COM(2004) 728 final - Proposta de Diretiva do Conselho que altera a Diretiva 77/388/CEE a fim de simplificar as obrigações relativas ao imposto sobre o valor acrescentado (JO C 24 de 29.1.2005, p. 10) retirada em 21 de maio de 2014 (JO C 153 de 21. 5. 2014, p. 3).

- **Escolha do instrumento**

Nos termos do artigo 395.º da Diretiva IVA, a derrogação às regras comuns do IVA só é possível com a autorização do Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão. Além disso, uma decisão do Conselho constitui o instrumento mais adequado, uma vez que pode ser dirigida separadamente a um Estado-Membro.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Consultas das partes interessadas**

A presente proposta tem por base um pedido apresentado pelo Reino Unido e refere-se apenas a este Estado-Membro.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

- **Avaliação de impacto**

A decisão proposta visa simplificar a cobrança do IVA em relação às despesas com combustível dos veículos de empresas utilizados parcialmente para fins não profissionais, pelo que tem um impacto potencialmente positivo.

Para os sujeitos passivos que por ele optem, este sistema reduz os encargos administrativos e os custos de conformidade, ao eliminar a necessidade de conservar registos pormenorizados da quilometragem relativamente a cada veículo da empresa para efeitos de IVA. Tais requisitos em matéria de manutenção de registos tendem a ser morosos e frequentemente impõem cargas administrativas significativas para montantes relativamente pequenos de imposto. O método de simplificação reduz também a carga para as autoridades fiscais que, de outro modo, seriam obrigadas a proceder a auditorias em inúmeros casos individuais.

Todavia, atendendo ao âmbito restrito da derrogação e ao período de aplicação limitado, este impacto será sempre reduzido.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência negativa no orçamento da UE.

5. OUTROS ELEMENTOS

A proposta inclui uma cláusula de caducidade, bem como um prazo automático que é fixado em 31 de dezembro de 2020.

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza o Reino Unido a aplicar uma medida especial em derrogação aos artigos 16.º e 168.º da Diretiva 2006/112/CE relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2006/112/CE do Conselho, de 28 de novembro de 2006, relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado¹, nomeadamente o artigo 395.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão 2006/659/CE do Conselho² autorizou o Reino Unido a aplicar medidas especiais de simplificação a fim de determinar de modo forfetário a parte do imposto sobre o valor acrescentado (IVA) não dedutível relativa a despesas de combustível em veículos de empresa não destinados exclusivamente para fins profissionais. O sistema, que é facultativo para os sujeitos passivos, baseia-se no nível de emissões de dióxido de carbono (CO₂) do veículo, uma vez que existe uma relação de proporcionalidade direta entre as emissões e o consumo de combustível e, por conseguinte, as despesas de combustível.
- (2) A Decisão 2006/659/CE do Conselho foi substituída pela Decisão de Execução (UE) 2015/2109 do Conselho³ que caducará em 31 de dezembro de 2018.
- (3) Por ofício registado na Comissão em 27 de abril de 2018, o Reino Unido solicitou autorização para continuar a aplicar a medida até 31 de dezembro de 2020.
- (4) Por ofício de 11 de junho de 2018, a Comissão informou os outros Estados-Membros do pedido apresentado pelo Reino Unido. Por ofício de 12 de junho de 2018, a Comissão comunicou ao Reino Unido que dispunha de todas as informações necessárias à apreciação do pedido.
- (5) Tal como exigido pelo artigo 4.º da Decisão de Execução (UE) 2015/2109, o Reino Unido apresentou um relatório sobre a aplicação da medida especial. De acordo com o Reino Unido, o sistema conduziu efetivamente a uma simplificação da cobrança do IVA no que se refere às despesas de combustível dos veículos de empresa, tanto para os sujeitos passivos como para a administração fiscal.

¹ [JO L 347 de 11.12.2006, p. 1.](#)

² Decisão 2006/659/CE do Conselho, de 25 de setembro de 2006, que autoriza o Reino Unido a introduzir uma medida especial em derrogação do n.º 6 do artigo 5.º e do artigo 11.º, parte A), n.º 1, alínea b), da Diretiva 77/388/CEE relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios (JO L 272 de 3.10.2006, p. 15).

³ Decisão de Execução (UE) 2015/2109 do Conselho, de 17 de novembro de 2015, que autoriza o Reino Unido a aplicar uma medida especial em derrogação do artigo 26.º, n.º1, alínea a), e dos artigos 168.º e 168.º-A da Diretiva 2006/112/CE relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado (JO L 305 de 21.11.2015, p. 49).

- (6) É por conseguinte adequado que o Reino Unido seja autorizado a aplicar a medida até 31 de dezembro de 2020. Contudo, é de notar que o Reino Unido notificou, em 29 de março de 2017, a sua intenção de retirar da União, nos termos do artigo 50.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, o que implica que, salvo se um acordo de saída ratificado entre a União Europeia e o Reino Unido estabelecer outra data, o direito primário e o direito derivado da União deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido em 30 de março de 2019, 00h00 (CET - hora da Europa Central) («data de saída»). Nesse caso, a presente decisão deixará igualmente de produzir efeitos.
- (7) A medida derogatória não tem incidência negativa nos recursos próprios da União provenientes do IVA,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Em derrogação dos artigos 16.º e 168.º da Diretiva 2006/112/CEE, o Reino Unido é autorizado a fixar de modo forfetário numa base proporcional a parte do imposto sobre o valor acrescentado relativa às despesas do combustível utilizado nos veículos de empresa usados para fins privados, de 1 de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2020.

Artigo 2.º

A parte do imposto referida no artigo 1.º é expressa em montantes fixos, estabelecidos com base no nível de emissões de CO₂ do tipo de veículo, que refletem o consumo de combustível. O Reino Unido adapta anualmente esses montantes fixos em função da evolução do custo médio do combustível.

Artigo 3.º

O sistema criado com base na presente decisão é facultativo para os sujeitos passivos.

Artigo 4.º

O destinatário da presente decisão é o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente