



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

automobiles

Question écrite n° 53477

## Texte de la question

M. François Loos interroge Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur l'utilité de maintenir le statut des voitures commerciales, donc à deux places, à une époque où les économies d'énergie, la protection de l'environnement et la formations sont devenues des priorités sociétales. En effet, limiter à deux passagers par voiture empêche de compléter une équipe par un apprenti, qui risque *de facto* de toujours se voir préférer un collègue formé. De la même façon, toute équipe de plus de deux personnes multiplie le nombre de véhicules et donc la pollution. Et comment faire pour transporter ses enfants à l'école, sans revenir chercher le véhicule de société après, ce qui engendre à nouveau un surplus en essence ? Ne serait-il pas envisageable de s'inspirer de la législation allemande en la matière, qui consiste à prendre en compte, tout simplement, la co-existence dans l'usage du véhicule de société, d'une quote-part privée et d'une quote-part commerciale ? En effet, pour l'une, la privée, la TVA n'est pas remboursable, alors que pour l'autre, la commerciale, elle l'est.

## Texte de la réponse

Les dispositions de l'article 271 du code général des impôts (CGI) qui transposent l'article 168 de la directive n° 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) prévoient que les assujettis peuvent déduire la TVA ayant grevée les dépenses de biens ou de services qu'ils supportent dès lors que ces dépenses sont utilisées pour réaliser des opérations ouvrant droit à déduction (opérations soumises à la TVA et assimilées). Toutefois, à titre dérogatoire, et sur renvoi de l'article 273-2 du CGI, l'article 206-IV-2-6° de l'annexe II au même code exclut toute déduction pour les véhicules ou engins, quelle que soit leur nature, conçus pour transporter des personnes ou à usages mixtes. Cette exclusion ne s'applique pas aux véhicules destinés à être revendus à l'état neuf, donnés en location, à ceux qui sont affectés de manière exclusive à l'enseignement de la conduite, qui sont acquis par les entreprises de transports publics de voyageurs ou à ceux, de type tout terrain, qui sont affectés exclusivement à l'exploitation de remontées mécaniques et de domaines skiabiles. Elle ne concerne pas non plus les véhicules à dominante utilitaire et assimilés tels que par exemple, les véhicules dits « dérivés VP ». Sur le plan communautaire, l'exclusion du droit à déduction trouve son fondement juridique dans l'article 176 de la directive TVA déjà citée qui autorise les États membres à conserver toutes les exclusions prévues par leur législation nationale soit au 1er janvier 1979, soit pour les États membres ayant adhéré à l'Union après cette date, à la date de leur adhésion, aussi longtemps que le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, n'aura pas déterminé les dépenses n'ouvrant pas droit à déduction (clause dite « de gel »). Le dispositif d'exclusion présente une portée très générale qui, à l'origine, trouve sa justification dans la difficulté avérée qu'il y a de contrôler précisément la part d'utilisation privative de ces véhicules et, par conséquent, de maîtriser le risque de fraude qui en découle. Prendre en compte l'utilisation réelle du véhicule pour déterminer la part de TVA non déductible du véhicule reviendrait à supprimer purement et simplement le dispositif d'exclusion et à lui appliquer les principes du droit commun de la TVA qui conduiraient à ce que l'assujetti ne déduise la TVA lors de l'achat du véhicule que pour la partie de son utilisation aux fins de l'entreprise ou, en cas de déduction initiale intégrale, à ce qu'il procède à la taxation de prestations de services à soi-même sur le fondement des dispositions de l'article 257-8°-2-a du CGI

à chaque utilisation du véhicule à des fins privées. Outre, que cette suppression aurait pour conséquence de il rendre très difficile la maîtrise des risques de fraude, son coût pour le budget de l'État apparaît difficilement compatible avec la situation actuelle des finances publiques. En effet, celui-ci est estimé à environ 1,5 milliard d'euros chaque année, y compris la TVA afférente au gazole utilisé pour les véhicules exclus (elle deviendrait intégralement déductible au lieu de ne l'être actuellement qu'à hauteur de 80 %). À terme, cette suppression rendrait également difficile le maintien de l'exclusion générale du droit à déduction portant sur la TVA afférente aux dépenses de supercarburants, ce qui renchérirait encore son coût budgétaire de près de 900 millions d'euros chaque année.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Loos](#)

**Circonscription :** Bas-Rhin (9<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 53477

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** Économie, industrie et emploi

**Ministère attributaire :** Économie, industrie et emploi

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 30 juin 2009, page 6303

**Réponse publiée le :** 16 février 2010, page 1700