



DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

PARIS, LE 29 OCT. 2018

DIRECTION DE LA LÉGISLATION FISCALE

Sous-Direction D - Bureau D1

139, RUE DE BERCY
TÉLÉDOC 644
75572 PARIS CEDEX 12

Affaire suivie par Rudy SCHOENMACKER

bureau.d1-dlf@dgfip.finances.gouv.fr

Téléphone : 01.53.18.89.93

Télécopie : 01.53.18.36.02

Réf : D1A/1800004063.DOC

Monsieur le président,

Vous avez appelé l'attention du ministre de l'économie et des finances, qui m'a chargé de vous répondre, sur les règles de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicables aux services de recharge de véhicules électriques entre un opérateur d'infrastructures¹ établi en France et des opérateurs de mobilité² situés dans l'Union européenne ou dans un pays tiers.

L'opérateur d'infrastructures rend un ensemble de services, tels que la recharge de la batterie, la réservation à distance, la mise à disposition de données relatives à l'état d'occupation des bornes, leur position, le type de prise et la prestation de recharge ou le stationnement, au profit d'un opérateur de mobilité, qui propose ensuite ces services à ses clients. Selon les conditions générales de vente des services rendus par les opérateurs de mobilité transmises à titre d'exemple, il apparaît que l'opérateur de mobilité agit en son nom et pour son compte.

Il ressort de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), d'une part, que chaque opération doit normalement être considérée comme distincte et indépendante et, d'autre part, que l'opération constituée d'une seule prestation sur le plan économique ne doit pas être artificiellement décomposée³.

¹ Selon le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017, il s'agit d'une personne exploitant un ensemble de matériels et de dispositifs permettant notamment la transmission de données, la supervision, le contrôle et le paiement qui sont nécessaires à la recharge.

² Selon ce même décret, il s'agit d'un prestataire de services de mobilité pour les utilisateurs de véhicules électriques incluant des services d'accès à la recharge.

³ Voir les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) du 29 mars 2007, aff. C-111/05, *Aktiebolaget*, du 25 février 1999, aff. C-349/96, *Card Protection Plan* et du 27 octobre 2005, aff. C-41/04, *Levob Verzekeringen et OV Bank*.

M. Gilles BERNARD

Président

Association française pour l'itinérance
de la recharge électrique des véhicules
22 avenue Jean Aicard
75011 PARIS

Afin de déterminer si un assujetti effectue au profit de son client plusieurs prestations principales distinctes ou une prestation unique, il importe de rechercher les éléments caractéristiques de l'opération en cause. Il a ainsi été jugé qu'une prestation unique est caractérisée lorsqu'un ou plusieurs éléments doivent être considérés comme constituant la prestation principale alors que, à l'inverse, un ou des éléments doivent être regardés comme une ou des prestations accessoires partageant le sort fiscal de la prestation principale.

Une prestation doit être considérée comme accessoire à une prestation principale lorsqu'elle ne constitue pas pour la clientèle une fin en soi, mais le moyen de bénéficier dans les meilleures conditions de la prestation principale⁴. Il convient de se placer du côté du client, consommateur moyen, pour apprécier les éléments déterminants d'une opération.

Selon les documents transmis, l'opérateur d'infrastructures est amené à réaliser au profit des opérateurs de mobilité et de leurs clients l'opération de recharge de batterie à laquelle se rattachent d'autres opérations qui ne constituent pas pour le client une fin en soi, mais le moyen de bénéficier dans les meilleures conditions du service principal de recharge de batterie.

Dès lors que la recharge de la batterie constitue la prestation principale de l'opération complexe unique pour le client, l'ensemble des éléments qui la composent partagent le sort fiscal de la prestation de livraison d'électricité pour les besoins de la TVA.

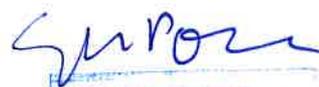
Les règles de territorialité applicables aux ventes de services de recharge de véhicules électriques suivent donc celles applicables aux livraisons d'électricité.

En application du III de l'article 258 du code général des impôts⁵, les livraisons d'électricité sont taxables en France lorsque l'électricité est consommée en France ou, dans les autres cas, lorsque l'acquéreur a en France le siège de son activité économique ou un établissement stable pour lequel les biens sont livrés ou, à défaut, son domicile ou sa résidence habituelle.

Il en résulte que la vente des services de recharge de véhicules électriques entre un opérateur d'infrastructures établi en France et un opérateur de mobilité non établi en France, qui acquiert de l'électricité en vue de la revendre, n'est pas taxable à la TVA en France. Cette opération sera, le cas échéant, autoliquidée par le preneur assujetti s'il est établi dans un autre Etat membre, conformément aux dispositions de l'article 195 de la directive TVA. En revanche, la vente des services de recharge entre cet opérateur de mobilité et son client rechargeant son véhicule électrique en France, lieu de consommation de l'électricité, est soumise à la TVA en France.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Christophe POURREAU



LE DIRECTEUR DE
LA LÉGISLATION FISCALE

⁴ Voir les arrêts de la CJCE du 25 février 1999, aff. C-349/96, *Card Protection Plan* et du 22 octobre 1998, aff. C-94/97, *Madgett et Baldwin* et l'arrêt de la CJUE du 27 juin 2013, aff. C-208/15, *Stock '94*.

⁵ Transposant l'article 38 de la directive n° 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de TVA, dite « directive TVA ».