

Questions préjudicielles

- 1) L'article 168 de la directive 2006/112/CE ⁽¹⁾ doit-il être interprété en ce sens que, dans des circonstances telles que celles du litige au principal, une société holding a le droit de déduire intégralement la TVA ayant grevé des services en amont dans le cadre d'une procédure de due diligence liée à un projet de cession, non réalisée, des actions d'une filiale à laquelle elle fournissait des services assujettis de gestion et informatiques?
- 2) Pour la réponse à la question précédente, le fait que le prix des prestations de service assujetties de gestion et informatiques, fournies par la société holding dans le cadre de son activité économique, ait été déterminé sur la base de ses charges salariales majorées de 10 %, a-t-il une incidence?
- 3) Indépendamment des réponses apportées aux questions précédentes, peut-il y avoir un droit à déduction de la taxe ayant grevé les frais de conseil dont il est question en l'espèce au titre des frais généraux et, dans l'affirmative, à quelles conditions?

⁽¹⁾ Directive 2006/112/CE du Conseil, du 28 novembre 2006, relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (JO 2006, L 347, p. 1).

Recours introduit le 21 août 2017 — Commission européenne/Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

(Affaire C-503/17)

(2017/C 347/28)

Langue de procédure: l'anglais

Parties

Partie requérante: Commission européenne (représentants: F. Tomat, J. Tomkin, agents)

Partie défenderesse: Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Conclusions

- constater qu'en autorisant l'utilisation de carburant marqué pour les bateaux de plaisance privés, le Royaume-Uni a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de la directive 95/60/CE ⁽¹⁾;
- condamner le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord aux dépens.

Moyens et principaux arguments

La Commission considère qu'il est fondamentalement incompatible avec la directive 95/60/CE (ci-après la «directive sur le marquage fiscal») d'autoriser la vente de carburant marqué aux fins de la propulsion des bateaux de plaisance privés. L'obligation de marquer le carburant ayant bénéficié d'un taux d'accise réduit est spécialement destinée à permettre de distinguer aisément ce carburant d'autres carburants ayant donné lieu au paiement de l'accise au taux plein. Cependant, la mesure nationale a pour effet que, en présence de carburant marqué dans le réservoir d'un bateau de plaisance privé ravitaillé au Royaume-Uni, il n'est pas possible de déterminer en fonction du marquage si le carburant utilisé a été soumis au taux plein ou à un taux réduit d'accise.

⁽¹⁾ Directive 95/60/CE du Conseil, du 27 novembre 1995, concernant le marquage fiscal du gazole et du pétrole lampant (JO 1995, L 291, p. 46).