COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 08.06.2006
COM(2006) 280 final

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant le Royaume-Uni à introduire une mesure particulière dérogatoire aux articles 5, paragraphe 6, et 11, point A, paragraphe 1), alinéa b), de la directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

En vertu de l'article 27, paragraphe 1, de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires – Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser tout État membre à introduire des mesures particulières dérogatoires à ladite directive, afin de simplifier la perception de la taxe.

Par lettre enregistrée au Secrétariat général de la Commission le 7 avril 2005, le Royaume-Uni a demandé l'autorisation de remplacer une mesure dérogatoire existante liée au calcul de la TVA sur les frais de carburant pour les véhicules d'entreprise qui sont également utilisés en partie à des fins privées. Conformément à l'article 27, paragraphe 2, de la directive 77/388/CEE, la Commission a informé les autres États membres, par lettre du 26 octobre 2005, de la demande introduite par le Royaume-Uni. Par lettre datée du 27 octobre 2005, la Commission a informé le Royaume-Uni qu'elle disposait de toutes les données d'appréciation qu'elle considérait utiles.

- **Contexte général**

En 1986, le Royaume-Uni a obtenu une autorisation d'appliquer un régime forfaitaire pour déterminer le montant de la TVA afférente aux frais de carburant utilisé à usage privé dans les véhicules d'entreprise (décision du Conseil 86/356/CEE).

Dans le cadre de ce système, le Royaume-Uni a autorisé une déduction initiale totale de la TVA sur l'achat de carburant pour les véhicules d'entreprise. En conséquence, la TVA grevait le carburant utilisé pour l'usage privé de la voiture. Le prix global moyen du carburant pour l'utilisation privée des voitures d'entreprise était calculé sur une base macroéconomique et était ensuite prélevé selon une échelle qui correspondait à la cylindrée et au type de carburant du véhicule. Ce prix moyen était adapté annuellement en fonction de l'évolution du coût moyen du carburant.

Le système constituait une simplification, tant pour l'administration fiscale que pour les contribuables. Il dispensait notamment les contribuables de devoir conserver des relevés détaillés de la consommation de carburant. Parallèlement, il convient de faire remarquer que ce système était facultatif pour les contribuables, qui pouvaient appliquer les règles normales en matière de TVA s'ils le souhaitaient et se conformer aux obligations en matière d'enregistrement.

Le Royaume-Uni envisage à présent de modifier son système. Les principes de base resteraient identiques mais le nouveau système proposé appliquerait une «taxe échelonnée» liée aux émissions de CO_2 d'un véhicule. Étant donné qu'il existe un rapport direct entre les émissions de CO_2 et la consommation de carburant, plus les émissions de CO_2 sont élevées, plus la consommation de carburant est élevée et, par conséquent, plus élevé sera le montant de la TVA qui devrait être versé au titre du carburant utilisé pour l'usage privé d'un véhicule.

La Commission croit savoir que le régime existant a effectivement permis au Royaume-Uni de simplifier la perception de la taxe au cours des années et que le nouveau système, qui restera facultatif pour les contribuables, aura un effet similaire. Le Royaume-Uni a également expliqué qu'une taxe liée à un nombre plus élevé de tranches basées sur les émissions de CO_2 reflétera plus précisément la consommation privée que les tranches actuelles basées sur les cylindrées et les types de carburant.

La Commission estime par conséquent qu'il convient d'autoriser le Royaume-Uni à continuer d'appliquer la mesure particulière modifiée.

Dans ce contexte, la décision initiale 86/356/CEE du Conseil devra être supprimée. Toutefois, afin de favoriser une transition sans heurt, ladite décision ne sera abrogée que le 30 avril 2007 et, dans tous les cas, au plus tard lors de l'entrée en vigueur des mesures nationales y afférentes.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Décision 86/356/CEE du Conseil du 21 juillet 1986 autorisant le Royaume-Uni à appliquer des mesures forfaitaires relatives à la taxe sur la valeur ajoutée non déductible grevant les frais de carburant des véhicules d'entreprise.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

Sans objet.

2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Sans objet.

- **Obtention et utilisation d'avis d'experts**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

- **Analyse d'impact**

La proposition de décision porte sur des mesures visant à simplifier la perception de la TVA sur le carburant des véhicules d'entreprise au Royaume-Uni et, de ce fait, est susceptible d'avoir des effets positifs sur l'économie.

En tout état de cause, les effets seront limités eu égard au champ d'application restreint de la dérogation.

3) ÉLEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

Autorisation pour le Royaume-Uni de déroger aux articles 5, paragraphe 6, et 11, point A, paragraphe 1), alinéa b), de la directive 77/388/CEE afin d'introduire des mesures particulières pour déterminer la quote-part de la TVA afférente aux frais de carburant

utilisé à usage privé dans des véhicules d'entreprise sur la base des émissions de CO_2.

- **Base juridique**

Article 27, paragraphe 1, de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires – système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme.

- **Principe de subsidiarité**

La proposition relève de la compétence exclusive de la Communauté. Le principe de subsidiarité ne s'applique donc pas.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons ci-après.

Étant donné que la décision concerne une autorisation accordée à un État membre à sa demande, elle ne constitue pas une obligation.

Compte tenu du champ d'application restreint de la dérogation, la mesure particulière est proportionnée à l'objectif poursuivi.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): autre.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la raison suivante.

En vertu de l'article 27 de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires, l'octroi d'une dérogation aux dispositions communes en matière de TVA n'est possible que sur décision du Conseil statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission. Une décision du Conseil constitue le seul instrument approprié étant donné qu'elle peut être adressée à un seul État membre.

4) INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget communautaire.

5) INFORMATION SUPPLEMENTAIRE

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la réglementation existante.

- **Réexamen/révision/clause de suppression automatique**

La proposition contient une clause de suppression automatique.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant le Royaume-Uni à introduire une mesure particulière dérogatoire aux articles 5, paragraphe 6, et 11, point A, paragraphe 1), alinéa b), de la directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires – Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme [1], et notamment son article 27, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission[2],

considérant ce qui suit:

(1) Par lettre enregistrée au secrétariat général de la Commission le 7 avril 2005, le Royaume-Uni a demandé l'autorisation de déroger aux articles 5, paragraphe 6, et 11, point A, paragraphe 1), alinéa b), de la directive 77/388/CEE.

(2) Conformément à l'article 27, paragraphe 2, de la directive 77/388/CEE, la Commission a informé les autres États membres, par lettre du 26 octobre 2005, de la demande introduite par le Royaume-Uni. Par lettre datée du 27 octobre 2005, la Commission a informé le Royaume-Uni qu'elle disposait de toutes les données d'appréciation qu'elle considérait utiles.

(3) Le Royaume-Uni souhaite remplacer la dérogation prévue par la décision 86/356/CEE du Conseil du 21 juillet 1986 autorisant le Royaume-Uni à appliquer des mesures forfaitaires relatives à la taxe sur la valeur ajoutée non déductible grevant les frais de carburant des véhicules d'entreprise[3], qui autorisait des mesures particulières de simplification afin de fixer de façon forfaitaire la quote-part de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) afférente aux frais de carburant utilisé en partie à usage privé dans des véhicules d'entreprise. Cette procédure dispense les assujettis de devoir conserver des relevés détaillés de la consommation de carburant afin de calculer, pour chaque

---

1 JO L 145 du 13.6.1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/18/CE (JO L 51 du 22.2.2006, p. 12).

2 JO C […] du […], p. […].

3 JO L 212 du 2.8.1986, p. 35.

véhicule, le montant exact de la TVA liée aux usages privé et professionnel du véhicule. À l'instar de ce système, le nouveau système proposé sera facultatif pour les assujettis.

(4) Le système actuel repose sur le type de carburant utilisé et la cylindrée du véhicule. Le Royaume-Uni souhaite modifier ce système et le faire reposer sur le niveau d'émissions de dioxyde de carbone (CO_2) produit par le véhicule, étant donné qu'il existe un rapport proportionnel entre les émissions et la consommation de carburant et donc avec les frais de carburant. Cela signifie qu'un système échelonné forfaitaire basé sur les émissions de CO_2 pourrait atteindre le même objectif d'imposition des frais de carburant encourus par une entreprise pour l'usage privé des véhicules. Parallèlement, le Royaume-Uni espère également pouvoir fixer avec plus de précision la taxe sur la consommation privée en augmentant, et donc en affinant, le nombre de tranches par rapport aux tranches existantes.

(5) Ce régime a effectivement permis au Royaume-Uni de simplifier la procédure de taxation sur les frais de carburant pour les véhicules d'entreprise et le système proposé, basé sur les émissions de CO_2, aura un effet similaire. La consommation privée devrait être reflétée plus précisément dans le nouveau système.

(6) Il convient de limiter dans le temps la validité de l'autorisation afin qu'à cette date, une évaluation puisse être réalisée à la lumière de l'expérience acquise, en vue de déterminer si la dérogation reste justifiée.

(7) La décision 86/356 devra être abrogée après un certain temps mais, dans tous les cas, à l'entrée en vigueur des dispositions nationales introduisant la nouvelle mesure particulière, afin d'éviter une situation dans laquelle les autorisations pour les deux systèmes coexistent.

(8) Le Royaume-Uni devra informer la Commission des dispositions nationales introduisant la nouvelle mesure particulière dès qu'elles auront été adoptées et il devra veiller à ce que cette mesure n'entre pas en vigueur avant le 30 avril 2007.

(9) La dérogation n'a pas d'incidence négative sur les ressources propres de la Communauté provenant de la TVA,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Par dérogation aux articles 5, paragraphe 6, et 11, point A, paragraphe 1), alinéa b), de la directive 77/388/CEE, le Royaume-Uni est autorisé, du 1er mai 2007 au 31 décembre 2015, à fixer de façon forfaitaire la quote-part de la taxe sur la valeur ajoutée afférente aux frais de carburant utilisé à usage privé dans des véhicules d'entreprise.

Article 2

La quote-part de la taxe visée à l'article premier est exprimée par des montants fixes déterminés selon le niveau d'émissions de CO_2 du type de véhicule, qui reflètent la

consommation de carburant. Ces montants fixes font l'objet d'une adaptation annuelle par le Royaume-Uni en fonction de l'évolution du coût moyen du carburant.

Article 3

Le système mis sur pied sur la base de la présente décision est facultatif pour les assujettis.

Article 4

La décision 86/356 du Conseil est abrogée le 30 avril 2007.

Le Royaume-Uni informe la Commission des dispositions nationales visées à l'article premier dès leur adoption.

Article 5

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le […]

Par le Conseil
Le président