II

*(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)*

# CONSEIL

## DÉCISION DU CONSEIL

**du 25 septembre 2006**

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

(2006/659/CE)

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,

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 à l'article 5, paragraphe 6, et à l'article 11, point A, paragraphe 1, point 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 [2], 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 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.

[1] JO L 145 du 13.6.1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/69/CE (JO L 221 du 12.8.2006, p. 9).

[2] JO L 212 du 2.8.1986, p. 35.

(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/CEE devra être abrogée après un certain laps de 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 à l'article 5, paragraphe 6, et à l'article 11, point A, paragraphe 1, point 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/CEE du Conseil est abrogée au 30 avril 2007.

Le Royaume-Uni informe la Commission des dispositions nationales visées à l'article 1er 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 25 septembre 2006.

*Par le Conseil*

*Le président*

M. PEKKARINEN