COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 29.9.2026
COM(2026) 514 final

2026/0291 (NLE)

Propuesta de

# DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

**por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 en lo que respecta a la prórroga de la autorización otorgada al Reino Unido para aplicar, con respecto a Irlanda del Norte, una medida especial de excepción a lo dispuesto en los artículos 16 y 168 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido**

# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De conformidad con el artículo 395, apartado 1, de la Directiva 2006/112/CE, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (en lo sucesivo, la «Directiva sobre el IVA»[1]), el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, puede autorizar a cualquier Estado miembro a que introduzca medidas especiales de excepción a lo dispuesto en dicha Directiva para simplificar el procedimiento de cobro del IVA o para impedir ciertos tipos de evasión o elusión fiscal.

En virtud del Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte (que ha pasado a denominarse «Marco de Windsor»[2]) sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica[3], las disposiciones del Derecho de la Unión en el ámbito del IVA relativas a los bienes se aplican al Reino Unido y en su territorio en lo que respecta a Irlanda del Norte.

En virtud de la Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 del Consejo[4], se concedió al Reino Unido, en virtud del artículo 395, apartado 1, de la Directiva sobre el IVA, autorización para aplicar en Irlanda del Norte una medida especial en materia de IVA, que prevé medidas a tanto alzado en relación con el IVA no deducible que grava los gastos de carburante de los vehículos de empresa, y que se aparta de las normas generales establecidas en la Directiva del IVA.

Mediante carta registrada en la Comisión el 25 de marzo de 2026, el Reino Unido solicitó autorización para seguir aplicando después del 31 de diciembre de 2026 la citada medida especial con respecto a Irlanda del Norte.

El 24 de julio de 2026, la Comisión remitió la solicitud presentada por el Reino Unido a los demás Estados miembros. Mediante carta de 29 de julio de 2026, la Comisión notificó al Reino Unido que disponía de toda la información necesaria para examinar su solicitud.

## 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

### • Razones y objetivos de la propuesta

La Directiva sobre el IVA establece, como norma, que los sujetos pasivos pueden deducir el IVA sobre las adquisiciones en la medida en que los bienes se utilicen para las necesidades de sus operaciones gravadas. En consecuencia, el IVA relacionado con el uso privado de un bien afecto a una actividad económica no es deducible. Cuando se trate de un bien de uso mixto (un bien utilizado tanto para la actividad económica como para fines privados), deberá contabilizarse el IVA correspondiente al uso privado si, en el momento de la adquisición del bien de uso mixto, se dedujo el importe total del IVA.

En el caso de los vehículos de empresa utilizados parcialmente con fines privados (distintos de los de la actividad económica), calcular con precisión ese uso privado suele resultar difícil, gravoso y requerir registros detallados del kilometraje.

---

1 DO L 347 de 11.12.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/112/oj.

2 DO L 102 de 17.4.2023, p. 87.

3 Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign.

4 Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 del Consejo, de 22 de marzo de 2021, por la que se autoriza al Reino Unido a aplicar, con respecto a Irlanda del Norte, una medida especial de excepción a lo dispuesto en los artículos 16 y 168 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 103 de 24.3.2021, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/512/oj).

En este contexto, el Reino Unido aplica, en lo que respecta a Irlanda del Norte, un régimen especial del IVA para gravar el uso privado, basado en el kilometraje medio de uso privado (que se determina a partir de los datos de la encuesta nacional sobre desplazamientos del Ministerio de Transporte y la Vehicle Certification Agency) en combinación con el consumo de combustible por kilómetro, calculado a partir de los índices de emisiones de $CO_2$, y el precio al por menor del carburante de automoción.

Este régimen de tanto alzado fue autorizado, en lo que respecta a Irlanda del Norte, mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 del Consejo, hasta el 31 de diciembre de 2023. Mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2023/2907 del Consejo[5] se prorrogó dicha autorización hasta el 31 de diciembre de 2026.

El régimen especial es facultativo para los sujetos pasivos, que podrían optar por deducir el IVA del carburante sobre la base de registros detallados del kilometraje.

Según la interpretación del Reino Unido, este régimen sigue siendo adecuado y ha supuesto una simplificación considerable tanto para las empresas de Irlanda del Norte como para la administración tributaria, ya que, en la práctica, resulta gravoso llevar registros detallados del kilometraje y auditarlos.

En este contexto, el Reino Unido ha solicitado que se le autorice a prorrogar la aplicación de la excepción con respecto a Irlanda del Norte a partir del 1 de enero de 2027. No obstante, la excepción debe expirar el 31 de diciembre de 2029, con el fin de poder evaluar si el régimen especial sigue reflejando adecuadamente la distribución entre el uso profesional y el privado.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

El artículo 176 de la Directiva del IVA establece que el Consejo determinará los gastos cuyo IVA no podrá deducirse. Hasta entonces, autoriza a los Estados miembros a mantener las exclusiones previstas por su legislación nacional a 1 de enero de 1979. Así pues, existe una serie de disposiciones de *statu quo* que restringen el derecho a deducción en relación con los vehículos de turismo.

Sin perjuicio de iniciativas anteriores destinadas a establecer normas para determinar las categorías de gasto que pueden estar sujetas a una restricción del derecho a deducción[6], dicho régimen especial resulta apropiado a la espera de una armonización de estas normas a nivel de la UE.

## 2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Artículo 395, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva sobre el IVA.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Teniendo en cuenta la disposición de la Directiva del IVA en la que se basa, el principio de subsidiariedad se respeta al nivel de la Directiva del IVA.

---

5 Decisión de Ejecución (UE) 2023/2907 del Consejo de 21 de diciembre de 2023 por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 por la que se autoriza al Reino Unido a aplicar, en lo que respecta a Irlanda del Norte, una medida especial de excepción a lo dispuesto en los artículos 16 y 168 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido, en lo que respecta a la prórroga de la autorización (DO L, 2023/2907, 27.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2907/oj).

6 Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 77/388/CEE a fin de simplificar las obligaciones en lo que respecta al impuesto sobre el valor añadido [COM(2004) 728 final, DO C 24 de 29.1.2005, p. 10], retirada el 21 de mayo de 2014 (DO C 153 de 21.5.2014, p. 3).

- **Proporcionalidad**

La Decisión se refiere a la concesión de una autorización al Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte a petición del mismo y no constituye obligación alguna.

Habida cuenta del limitado alcance del régimen especial, este guarda proporción con el objetivo perseguido: simplificar las obligaciones en materia de IVA y la recaudación del impuesto en un ámbito concreto. Los sujetos pasivos pueden acogerse a este régimen de forma facultativa.

- **Elección del instrumento**

El instrumento propuesto es una Decisión de Ejecución del Consejo.

De conformidad con el artículo 395, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva sobre el IVA, el establecimiento de excepciones a las normas comunes del IVA solo es posible si el Consejo así lo autoriza pronunciándose por unanimidad a propuesta de la Comisión. Además, una Decisión de Ejecución del Consejo es el instrumento más apropiado, ya que puede dirigirse a los Estados miembros individualmente.

## 3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Consultas con las partes interesadas**

No se ha llevado a cabo ninguna consulta a las partes interesadas. La presente propuesta se basa en una solicitud presentada por el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte y concierne únicamente a Irlanda del Norte.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No se ha necesitado asesoramiento especializado externo.

- **Evaluación de impacto**

La Decisión propuesta tiene por objeto permitir al Reino Unido continuar, con respecto a Irlanda del Norte, con el sistema que permite simplificar la recaudación del IVA y las obligaciones conexas en relación con el gasto en carburante de los vehículos de empresa utilizados parcialmente con fines no profesionales y, por tanto, su efecto podría ser positivo.

En el caso de los sujetos pasivos que opten por este sistema, el régimen reduce los costes de cumplimiento y las cargas administrativas al eliminar la obligación de llevar un registro detallado del kilometraje de cada vehículo de empresa a efectos del IVA. La llevanza de registros es una tarea que requiere bastante tiempo y, a menudo, supone cargas administrativas importantes para unos volúmenes de ingresos fiscales relativamente pequeños. El método de simplificación también reduce las cargas que pesan sobre las autoridades tributarias, a quienes, de no aplicarse, se les exigiría auditar numerosos casos individuales.

Además, debido a su escaso alcance y a su aplicación limitada en el tiempo, la excepción tendrá en todo caso un impacto reducido.

## 4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no tendrá efectos negativos en los recursos propios de la Unión procedentes del IVA.

En este contexto, se recuerda que, de conformidad con el artículo 8, párrafo segundo, del Marco de Windsor, los ingresos derivados de las operaciones sujetas al impuesto en Irlanda del Norte no se transferirán a la Unión.

## 5. OTROS ELEMENTOS

La propuesta contiene una disposición relativa a su vigencia: un plazo que expirará automáticamente el 31 de diciembre de 2029.

2026/0291 (NLE)

Propuesta de

# DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

## por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 en lo que respecta a la prórroga de la autorización otorgada al Reino Unido para aplicar, con respecto a Irlanda del Norte, una medida especial de excepción a lo dispuesto en los artículos 16 y 168 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido[1], y en particular su artículo 395, apartado 1, párrafo primero,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) La Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 del Consejo[2] autoriza al Reino Unido a aplicar, en lo que respecta a Irlanda del Norte, hasta el 31 de diciembre de 2026, una medida especial de excepción a lo dispuesto en los artículos 16 y 168 de la Directiva 2006/112/CE con el fin de fijar a tanto alzado la cuota del impuesto sobre el valor añadido (IVA) correspondiente al gasto en carburante utilizado para uso privado por los vehículos de empresa (en lo sucesivo, «medida especial»).

(2) Mediante carta registrada en la Comisión el 25 de marzo de 2026, el Reino Unido solicitó autorización para seguir aplicando, con respecto a Irlanda del Norte, la medida especial más allá del 31 de diciembre de 2026.

(3) De conformidad con el artículo 395, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva 2006/112/CE, mediante cartas de 24 de julio de 2026, la Comisión transmitió la solicitud presentada por el Reino Unido a los Estados miembros. Mediante carta de 29 de julio de 2026, la Comisión notificó al Reino Unido que disponía de toda la información necesaria para examinar su solicitud.

(4) Según la información facilitada por el Reino Unido en su solicitud, la medida especial, que es opcional para los sujetos pasivos, supone un procedimiento simplificado eficiente para recaudar el IVA correspondiente al gasto en carburante de los vehículos de empresa parcialmente utilizados con fines privados, tanto para los sujetos pasivos como para la administración tributaria. Según la interpretación del Reino Unido, la

[1] DO L 347 de 11.12.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/112/oj.

[2] Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 del Consejo, de 22 de marzo de 2021, por la que se autoriza al Reino Unido a aplicar, con respecto a Irlanda del Norte, una medida especial de excepción a lo dispuesto en los artículos 16 y 168 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 103 de 24.3.2021, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/512/oj).

situación de hecho que justifica la aplicación de la medida especial no ha cambiado en lo sustancial.

(5) Procede, por tanto, prorrogar la aplicación de la medida especial. Dicha prórroga debe limitarse en el tiempo para permitir al Reino Unido comprobar adecuadamente si la cuota del IVA fijada a tanto alzado sigue reflejando correctamente el gasto en carburante de los vehículos de empresa utilizados con fines privados. Por consiguiente, la autorización de la medida especial debe expirar el 31 de diciembre de 2029.

(6) Si el Reino Unido desea una nueva prórroga de la medida especial más allá del 31 de diciembre de 2029, debe transmitir a la Comisión una solicitud acompañada de un informe a más tardar el 31 de marzo de 2029.

(7) De conformidad con el artículo 8, párrafo segundo, del Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte (que ha pasado a denominarse «Marco de Windsor»[3]) del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica[4], los ingresos derivados de las operaciones sujetas al impuesto en Irlanda del Norte no se transfieren a la Unión. Por lo tanto, la medida especial no tendrá repercusiones negativas en los recursos propios de la Unión procedentes del IVA.

(8) Procede, por tanto, modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

El artículo 1 de la Decisión de Ejecución (UE) 2021/512 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

Como excepción a lo dispuesto en los artículos 16 y 168 de la Directiva 2006/112/CE, el Reino Unido queda autorizado, hasta el 31 de diciembre de 2029, a fijar a tanto alzado, con respecto a Irlanda del Norte, la cuota del IVA correspondiente al gasto en el carburante utilizado para uso privado en vehículos de empresa.

Cualquier solicitud de prórroga de la medida prevista en la presente Decisión se transmitirá a la Comisión, a más tardar, el 31 de marzo de 2029, e irá acompañada de un informe que demuestre la efectividad de la medida especial y el cumplimiento de sus objetivos. El informe incluirá una valoración de si la cuota del IVA sigue reflejando correctamente el gasto en carburante de los vehículos de empresa utilizado con fines privados.».

*Artículo 2*

La presente Decisión surtirá efecto el día de su notificación.

[3] DO L 102 de 17.4.2023, p. 87.
[4] DO L 29 de 31.1.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign.

*Artículo 3*

El destinatario de la presente Decisión es el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en lo que respecta a Irlanda del Norte.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo*
*La Presidenta / El Presidente*