COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 11.2.2021
COM(2021) 53 final

2021/0030 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

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

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, «Directiva del 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 evitar ciertos tipos de evasión o elusión fiscal.

El Reino Unido abandonó la Unión Europea el 31 de enero de 2020. De conformidad con el Acuerdo de Retirada[2], es ahora un tercer país respecto de la UE.

A partir del 1 de enero de 2021, la legislación de la UE sobre el IVA ya no es aplicable en el Reino Unido. No obstante, en virtud del Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte[3] (en lo sucesivo, «el Protocolo»), que forma parte del Acuerdo de Retirada, Irlanda del Norte seguirá estando sujeta a la legislación de la UE sobre el IVA en lo que respecta a los bienes con el fin de evitar una frontera física entre Irlanda e Irlanda del Norte. En relación con los servicios, en cambio, se considerará que Irlanda del Norte, junto con el resto del Reino Unido, está fuera de la UE.

Inevitablemente esto desembocará en un sistema de IVA doble o mixto en Irlanda del Norte, según el cual las entregas, adquisiciones intracomunitarias e importaciones de bienes realizadas en Irlanda del Norte estarán sujetas a la normativa armonizada de la UE con arreglo a las normas sobre el lugar de realización del hecho imponible establecidas en el título V de la Directiva sobre el IVA, mientras que las prestaciones de servicios realizadas en ese mismo territorio no estarán sujetas al sistema del IVA de la UE.

Por consiguiente, para seguir aplicando en Irlanda del Norte un régimen especial del 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, que se apartan de las normas generales establecidas en la Directiva del IVA, es necesario autorizar una excepción con arreglo al artículo 395, apartado 1, de la Directiva del IVA.

Por carta registrada en la Comisión el 27 de noviembre de 2020, el Reino Unido solicitó autorización para seguir aplicando una medida de excepción a los artículos 16 y 168 de la Directiva del IVA. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 395, apartado 2, de dicha Directiva, la Comisión, mediante carta de 10 de diciembre de 2020, informó a los demás Estados miembros de la solicitud presentada por el Reino Unido. Por carta de 11 de diciembre de 2020, la Comisión notificó al Reino Unido que tenía toda la información que consideraba necesaria para examinar la petición.

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El artículo 168 de la Directiva sobre el IVA establece que los sujetos pasivos tienen derecho a deducir el IVA soportado en las adquisiciones destinadas al desempeño de sus operaciones gravadas. El artículo 16 de la misma Directiva establece que se asimilará a una entrega de bienes a título oneroso el destino por un sujeto pasivo de un bien de su empresa a sus necesidades privadas o a las del personal de la propia empresa, siempre que tal bien o los

[1] DO L 347 de 11.12.2006, p. 1.

[2] Acuerdo del Consejo 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 C 384 I de 12.11.2019, p. 1).

[3] DO C 384 I de 12.11.2019, p. 92.

elementos que lo componen hubieran generado el derecho a la deducción total o parcial del IVA. Este sistema permite la recuperación del IVA inicialmente deducido en relación con el uso privado.

En el caso de los vehículos de empresa, parcialmente utilizados para fines privados (no profesionales), suele ser difícil calcular y gravar el gasto relacionado con el uso privado en virtud de las mencionadas disposiciones.

En este contexto, el Reino Unido ha aplicado un régimen especial de imposición a tanto alzado del uso privado, basado en la cilindrada del motor y el tipo de carburante utilizado, que se autorizó mediante la Decisión 86/356/CEE del Consejo, de 21 de julio de 1986, por la que se autoriza al Reino Unido a aplicar medidas globales relativas al IVA no deducible que grava los gastos del carburante de los vehículos de empresa[4].

La excepción inicial fue derogada y sustituida por la Decisión 2006/659/CE del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, por la que se autoriza al Reino Unido a introducir una medida especial en virtud de la cual se establece una excepción al artículo 5, apartado 6, y al artículo 11, parte A, apartado 1, letra b), de la Directiva 77/388/CEE en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios[5], que introdujo una imposición a tanto alzado del uso privado basada en el nivel de emisiones de CO_2 del vehículo. Esta Decisión del Consejo fue a su vez sustituida por la Decisión de Ejecución (UE) 2015/2109 del Consejo, de 17 de noviembre de 2015[6], que expiró el 31 de diciembre de 2018. Mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1918 del Consejo, de 4 de diciembre de 2018[7], se concedió una nueva prórroga de la medida hasta el 31 de diciembre de 2020.

El sistema parte de la base de que existe una relación directa entre las emisiones y la cantidad de carburante consumido, puesto que cuanto mayor es el nivel de las emisiones mayor es el consumo de carburante. Basándose en el nivel de las emisiones, se calcula el consumo de carburante por kilómetro, que posteriormente se combina con el kilometraje medio privado determinado en función de datos procedentes de la fiscalidad directa y del precio de venta al por menor del carburante. Ello da lugar a un gravamen del uso privado correspondiente a la cuota del IVA adeudada por el uso privado del vehículo. El sistema es facultativo para los sujetos pasivos, que pueden decidir no recuperar el IVA de su carburante. Alternativamente, pueden llevar registros detallados del kilometraje para aportar pruebas y respaldar un cálculo de su kilometraje privado.

El Reino Unido incluyó en su solicitud una explicación sobre el funcionamiento de la medida de excepción. Según el Reino Unido, este sistema ha demostrado ser fiable y ha supuesto una importante simplificación, tanto para las empresas como para la Administración tributaria. El Gobierno del Reino Unido sostiene también que ofrece seguridad jurídica a los sujetos pasivos al establecer un método simplificado para liquidar el IVA sobre el uso privado de carburante.

Por todo ello, el Reino Unido ha solicitado con respecto a Irlanda del Norte que se le autorice a prorrogar la aplicación de la excepción a partir del 1 de enero de 2021. La excepción debería expirar el 31 de diciembre de 2023, a fin de poder evaluar si el régimen a tanto alzado sigue reflejando con exactitud el reparto entre uso profesional y privado.

---

4 DO L 212 de 2.8.1986, p. 35.
5 DO L 272 de 3.10.2006, p. 15.
6 DO L 305 de 21.11.2015, p. 49.
7 DO L 311 de 7.12.2018, p. 30.

- **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 en vigor a 1 de enero de 1979. Así pues, existe una serie de disposiciones de *statu quo* que restringen el derecho a deducción del IVA en relación con los vehículos de turismo.

Sin perjuicio de anteriores iniciativas para establecer normas con vistas a determinar las categorías de gasto sujetas a una restricción del derecho a deducción[8], dicha excepción resulta apropiada a la espera de una armonización de estas normas a escala de la UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Artículo 395 de la Directiva del IVA.

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

Teniendo en cuenta la disposición de la Directiva del IVA en la que se basa la propuesta, esta última se inscribe en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión. Por consiguiente, no es de aplicación el principio de subsidiariedad.

- **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 de la excepción, la medida especial guarda proporción con el objetivo perseguido, es decir, la simplificación del procedimiento de recaudación del IVA. No va más allá de lo necesario para simplificar la recaudación del IVA en un sector específico.

Los sujetos pasivos pueden acogerse a este régimen de forma facultativa.

- **Elección del instrumento**

En virtud del artículo 395 de la Directiva del IVA, el establecimiento de excepciones a las normas comunes del IVA solo es posible si el Consejo lo autoriza pronunciándose por unanimidad a propuesta de la Comisión. Además, una decisión del Consejo es el instrumento más apropiado, ya que puede dirigirse a los Estados miembros individualmente.

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

- **Consultas con las partes interesadas**

La propuesta se basa en una solicitud presentada por el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte y concierne únicamente a este territorio.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No ha sido preciso recurrir a asesoramiento externo.

[8] COM(2004) 728 final - 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 (DO C 24 de 29.1.2005, p. 10) retirada el 21 de mayo de 2014 (C 153 de 21.5.2014, p. 3).

- **Evaluación de impacto**

La Decisión propuesta tiene por objeto simplificar la recaudación del IVA en relación con el gasto en carburante de los vehículos de empresa parcialmente utilizados con fines no profesionales y, por tanto, su efecto podría ser positivo.

En el caso de los sujetos pasivos que decidieran utilizarlo, el sistema reduciría los costes de cumplimiento y las cargas administrativas mediante la supresión de 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 numerosas situaciones individuales.

No obstante, 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 propuesta no tiene repercusiones negativas para el presupuesto de la Unión Europea.

En este contexto, se recuerda que, de conformidad con el artículo 8, párrafo segundo, del Protocolo, los ingresos derivados de las transacciones imponibles en Irlanda del Norte no se transferirán a la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

La propuesta contiene una cláusula de extinción; un plazo que expirará automáticamente el 31 de diciembre de 2023.

2021/0030 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

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

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) El Reino Unido se retiró de la Unión Europea el 31 de enero de 2020 sobre la base 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 (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada»). Así pues, la legislación de la Unión en materia de impuesto sobre el valor añadido («IVA») ya no es aplicable al Reino Unido ni en el Reino Unido.

(2) Sin embargo, de conformidad con el artículo 8 del Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte (en lo sucesivo, «Protocolo»), que forma parte integrante del Acuerdo de Retirada, la legislación de la Unión en materia de IVA sigue siendo aplicable en Irlanda del Norte[2] en lo que respecta a los bienes.

(3) Por lo tanto, los sujetos pasivos y determinadas personas jurídicas que no son sujetos pasivos en el Reino Unido siguen estando sujetos a la legislación de la Unión sobre el IVA aplicable a las operaciones con bienes en Irlanda del Norte.

(4) El artículo 168 de la Directiva 2006/112/CE establece que el sujeto pasivo tiene derecho a deducir el IVA tributado por las adquisiciones destinadas al desempeño de sus operaciones gravadas. El artículo 16 de la misma Directiva establece que se asimilará a una entrega de bienes a título oneroso el destino por un sujeto pasivo de un bien de su empresa a sus necesidades privadas o a las del personal de la propia empresa, siempre que tal bien o los elementos que lo componen hubieran generado el derecho a la deducción total o parcial del IVA. Este sistema permite la recuperación del IVA inicialmente deducido en relación con el uso privado.

[1] DO L 347 de 11.12.2006, p. 1.

[2] Sin perjuicio del consentimiento democrático a que se refiere el artículo 18 del Protocolo, a la continuación de la aplicación de su artículo 8.

(5) Mediante la Decisión 2006/659/CE del Consejo[3] se autorizó al Reino Unido a aplicar una medida especial de simplificación (en lo sucesivo, «medida») destinada a determinar a tanto alzado la cuota del IVA no deducible correspondiente al gasto en carburante de los vehículos de empresa no utilizados exclusivamente con fines profesionales. La medida especial, cuya aplicación por los sujetos pasivos es facultativa, se basa en los niveles de emisiones de dióxido de carbono (CO_2) del vehículo, ya que hay una correlación proporcional entre las emisiones y el consumo de carburante y, por consiguiente, con el gasto en carburante.

(6) Mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2015/2109 del Consejo[4], se autorizó al Reino Unido a seguir aplicando la medida especial hasta el 31 de diciembre de 2018. Mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1918 del Consejo[5], se concedió una nueva prórroga de la medida hasta el 31 de diciembre de 2020.

(7) Mediante carta registrada en la Comisión el 27 de noviembre de 2020, el Reino Unido solicitó autorización para seguir aplicando con respecto a Irlanda del Norte la medida de excepción a partir del 1 de enero de 2021. La solicitud incluía una explicación sobre el funcionamiento de la medida de excepción.

(8) La Comisión remitió la solicitud presentada por el Reino Unido a los demás Estados miembros mediante carta de 10 de diciembre de 2020. Mediante carta de 11 de diciembre de 2020, la Comisión notificó al Reino Unido que disponía de toda la información necesaria para examinar su solicitud.

(9) Según el Reino Unido, la medida especial supone un procedimiento simplificado eficiente para recaudar el IVA en relación con el gasto en carburante para vehículos profesionales parcialmente utilizados con fines privados, tanto para los sujetos pasivos como para la autoridad tributaria. Procede, por tanto, autorizar al Reino Unido en relación con Irlanda del Norte a seguir aplicando la medida especial.

(10) La excepción debería expirar el 31 de diciembre de 2023, a fin de poder evaluar periódicamente si el régimen a tanto alzado sigue reflejando con exactitud el reparto entre uso profesional y privado.

(11) De conformidad con el artículo 8, párrafo segundo, del Protocolo, los ingresos derivados de las transacciones imponibles en Irlanda del Norte no se transferirán a la Unión. En consecuencia, la medida especial no tendrá incidencia negativa alguna en los recursos propios de la Unión procedentes del IVA.

---

[3] Decisión 2006/659/CE del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, por la que se autoriza al Reino Unido a introducir una medida especial en virtud de la cual se establece una excepción al artículo 5, apartado 6, y al artículo 11, parte A, apartado 1, letra b), de la Directiva 77/388/CEE en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios (DO L 272 de 3.10.2006, p. 15).

[4] Decisión de Ejecución (UE) 2015/2109 del Consejo, de 17 de noviembre de 2015, por la que se autoriza al Reino Unido a aplicar una medida especial de excepción al artículo 26, apartado 1, letra a), y a los artículos 168 y 168 *bis* de la Directiva 2006/112/CE, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 305 de 21.11.2015, p. 49).

[5] Decisión de Ejecución (UE) 2018/1918 del Consejo, de 4 de diciembre de 2018, por la que se autoriza al Reino Unido a aplicar 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 311 de 7.12.2018, p. 30).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

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 2023, a fijar a tanto alzado la cuota del IVA correspondiente al gasto en carburante utilizado para uso privado por los vehículos de empresa.

Artículo 2

La cuota del impuesto a que se refiere el artículo 1 se expresará en cantidades a tanto alzado establecidas según el nivel de emisiones de CO_2 del tipo de vehículo de que se trate, que reflejen el consumo de carburante. El Reino Unido adaptará anualmente, con respecto a Irlanda del Norte, esas cantidades a tanto alzado para reflejar la evolución del coste medio del carburante.

Artículo 3

La aplicación del sistema establecido en virtud de la presente Decisión tendrá carácter facultativo para los sujetos pasivos.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión es el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente