



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 1 de octubre de 2018
(OR. en)

12617/18

**Expediente interinstitucional:
2018/0334 (NLE)**

**FISC 382
ECOFIN 853**

PROPUESTA

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 20 de septiembre de 2018

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2018) 652 final

Asunto: Propuesta de DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO 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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 652 final.

Adj.: COM(2018) 652 final



Bruselas, 20.9.2018
COM(2018) 652 final

2018/0334 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

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

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 del IVA»), 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.

Por carta registrada en la Comisión el 27 de abril de 2018, 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 la Directiva del IVA, la Comisión, mediante carta de 11 de junio de 2018, informó a los demás Estados miembros de la solicitud presentada por el Reino Unido. Por carta de 12 de junio de 2018, 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 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 coches 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 Impuesto sobre el Valor Añadido no deducible que grava los gastos del carburante de los vehículos de empresa¹.

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 negocios², que introdujo una imposición a tanto alzado del uso privado basada en el nivel de emisiones de CO₂ del vehículo. Esta Decisión del Consejo fue a su vez sustituida por la Decisión (UE) 2015/2109, de 17 de noviembre de 2015³, que expira el 31 de diciembre de 2018.

¹ DO L 212 de 2.8.1986, p. 35.

² DO L 272 de 3.10.2006, p. 15.

³ DO L 305 de 21.11.2015, p. 49.

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.

Tal y como establece el artículo 4 de la Decisión (UE) 2015/2109, el Reino Unido presentó a la Comisión un informe 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 combustible.

Por todo ello, el Reino Unido ha solicitado que se le autorice a prorrogar la aplicación de la excepción hasta el 31 de diciembre de 2020.

- **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 deducción⁴, dicha excepción resulta apropiada a la espera de una armonización de estas normas a nivel 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 a un Estado miembro 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.

⁴ 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. (DO C 153 de 21. 5. 2014, p. 3)

- **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 A 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 y concierne únicamente a dicho Estado miembro.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No ha sido preciso recurrir a asesoramiento externo.

- **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 la obtención de 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 tendrá ninguna incidencia negativa en el presupuesto de la UE.

5. OTROS ELEMENTOS

La propuesta contiene una cláusula de extinción; un plazo automático que expirará el 31 de diciembre de 2020.

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

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

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 añadido¹, y en particular su artículo 395, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Decisión 2006/659/CE del Consejo² se autorizó al Reino Unido a aplicar medidas especiales de simplificación destinadas a determinar a tanto alzado la cuota del impuesto sobre el valor añadido no deducible correspondiente al gasto en carburante de los vehículos de empresa no utilizados exclusivamente con fines profesionales. El sistema, cuya aplicación por los sujetos pasivos es facultativa, se basa en los niveles de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) del vehículo, ya que hay una correlación proporcional entre las emisiones y el consumo de carburante y, por consiguiente, con el gasto en carburante.
- (2) La Decisión 2006/659/CE del Consejo fue sustituida por la Decisión de Ejecución (UE) 2015/2109³, que expirará el 31 de diciembre de 2018.
- (3) Mediante carta registrada en la Comisión el 27 de abril de 2018, el Reino Unido solicitó autorización para seguir aplicando la medida de excepción hasta el 31 de diciembre de 2020.
- (4) La Comisión remitió la solicitud presentada por el Reino Unido a los demás Estados miembros por carta de 11 de junio de 2018. Por carta de 12 de junio de 2018, la Comisión notificó al Reino Unido que disponía de toda la información necesaria para examinar su solicitud.
- (5) Tal y como establece el artículo 4 de la Decisión de Ejecución (UE) 2015/2109, el Reino Unido presentó un informe sobre el funcionamiento de la medida especial. En

¹ [DO L 347 de 11.12.2006, p. 1.](#)

² 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).

³ 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).

opinión del Reino Unido, la medida ha supuesto una simplificación efectiva del procedimiento de percepción del impuesto sobre el valor añadido relativo al gasto en carburante de los vehículos de empresa, que ha beneficiado tanto a los sujetos pasivos como a la administración tributaria.

- (6) Procede, por tanto, autorizar al Reino Unido a seguir aplicando la medida hasta el 31 de diciembre de 2020. Debe señalarse, no obstante, que el Reino Unido notificó el 29 de marzo de 2017 su intención de abandonar la Unión, con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, lo que significa que, a menos que un acuerdo de retirada ratificado entre el Reino Unido y la Unión Europea fije otra fecha, todo el Derecho primario y secundario de la Unión dejará de aplicarse al Reino Unido el 30 de marzo de 2019, a las 00:00 horas (hora central europea) (en lo sucesivo, «fecha de retirada»). En tal caso, la presente Decisión dejará también de tener efecto.
- (7) La medida de excepción no tendrá ninguna incidencia negativa en los recursos propios de la Unión procedentes del IVA.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

No obstante lo dispuesto en los artículos 16 y 168 de la Directiva 2006/112/CE, el Reino Unido quedará autorizado a fijar a tanto alzado la cuota del impuesto sobre el valor añadido relacionado con el gasto en el carburante utilizado para uso privado en vehículos de empresa desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2020.

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 CO₂ del tipo de vehículo de que se trate, que reflejan el consumo de carburante. El Reino Unido adaptará anualmente estas 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*