



INFORME DE RETORN

en relació amb la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un avantprojecte de llei de modificació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, pel que fa a l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica

- El 10 de juliol del 2018, el Govern de la Generalitat de Catalunya pren coneixement de la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un avantprojecte de llei de modificació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, pel que fa a l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica
- El 17 de juliol, es publica al portal de la Generalitat de Catalunya, Participa gencat.cat la documentació relativa a la consulta pública prèvia esmentada.
- El 17 d'agost, fineix el termini establert per tal que els ciutadans puguin fer llurs comentaris i observacions sobre la consulta prèvia.

La iniciativa té com a objectiu establir una regulació dotada de major seguretat jurídica; per això es volen aclarir aspectes que generen o poden arribar a generar dubtes interpretatius, tant pel que fa a la subjecció en els casos de les persones jurídiques, com de determinació de la base imposable en alguns supòsits. També pretén articular una gestió tributària més senzilla i àgil del tribut.

L'objectiu de la consulta fou rebre suggeriments i propostes per a la millor regulació de les modificacions proposades, més concretament, en relació amb:

- i) L'establiment dels punts de connexió que permetin la subjecció dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques.
- ii) La necessitat d'establir una estimació d'emissions de CO₂ pel conjunt de vehicles que no disposin de la dada acreditada de les emissions de grams de CO₂/km.
- iii) Les diferents opcions de presentació de l'autoliquidació de l'impost que es merita en les primeres adquisicions de vehicles.

1. Persones físiques i jurídiques que hi han participat

A través del mateix portal i per correu electrònic i ordinari s'han rebut 7 aportacions de:

- Federació Catalana de Venedors de Vehicles a Motor (FECAVEM).
- Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automoción (FACONAUTO).



- RACC
- Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)
- Associació Empresarial del Sector de Vehicles de Lloguer Sense Conductor (AEVAC)
- Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (ANESDOR)
- Una persona particular

2. Aportacions realitzades

Les aportacions realitzades – que es resumeixen en l'annex- es poden classificar en els grups següents:

a) Un primer bloc fa referència a aspectes de constitucionalitat de l'impost i d'afectació a la unitat de mercat.

b) En relació amb les qüestions concretes plantejades en la consulta pública prèvia:

- Quant a l'establiment dels punts de connexió que permetin la subjecció dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques, les entitats plantegen dubtes per a poder determinar que el vehicle circula a Catalunya.

- En relació amb la determinació de la base imposable per als vehicles que no disposen d'emissions oficials de diòxid de carboni, s'al·lega que cap dels mètodes proposats resultats eficaç ni aporta seguretat jurídica.

Una de les entitats, a més, considera que l'impost esdevé pràcticament inaplicable en el supòsit de les motocicletes, atès que, per la major part del parc, només es disposen de dades oficials d'emissió per a les adquirides amb posterioritat a 2017.

- Pel que fa a la tercera qüestió plantejada, cap entitat formula proposta.

3. Conclusions

En relació amb les consideracions efectuades, es fa avinent el següent:

- Quant a la inconstitucionalitat de l'impost, cal assenyalar que el Tribunal Constitucional l'ha validat en sentència de 20 de juny del 2019, per considerar que no es produeix doble imposició ni amb l'impost especial sobre determinats mitjans de transport, ni amb l'impost local sobre vehicles de tracció mecànica.

- En relació amb les altres dues consultes concretes plantejades, les entitats no han presentat alternatives ni propostes.



- Sí que s'estima procedent prendre en consideració, alhora de determinar l'exigibilitat temporal de l'impost, la dificultat que planteja la determinació de la base imposable per a determinades motocicletes.



Annex

1. Federació Catalana de Venedors de Vehicles a Motor (FECAVEM).

Les al·legacions aportades per la federació patronal FECAVEM incideixen, en l'impacte que, d'acord amb les seves estimacions, pot generar l'impost en el sector automobilístic i, més concretament, en la caiguda del 24% del nombre de matriculacions dels vehicles de luxe i premium.

Respecte l'àmbit tributari, la federació declara la potencial competència fiscal entre comunitats autònomes davant la inexistència d'aquest impost en la resta d'autonomies, ja que, segons exposa, els gestors de flotes possiblement optin per censar els vehicles de la seva titularitat en altres territoris de l'Estat. D'altra part, es posa de manifest la no subjecció dels vehicles de què són titulars els residents de tercers països, de països membres de la Unió Europea i de la resta de comunitats autònomes, com també la no subjecció dels vehicles mitjans o pesats.

Pel que fa a les al·legacions efectuades amb relació a la configuració de l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica, FECAVEM defensa l'existència d'una doble imposició amb relació a l'impost sobre vehicles de tracció mecànica, previst a l'article 92 i següents del Text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 30 de març. Qüestió que ja ha estat rebutjada pel Tribunal Constitucional en la sentència 87/2019, de 20 de juny (núm. rec. 5334-2017).

En aquesta mateixa línia, s'afirma que, en el sector de l'activitat econòmica de les matriculacions, la titularitat dels vehicles restaria subjecta a tributació, sense considerar la seva destinació com a vehicle de quilòmetre 0, demostració, gerència o de cortesia. D'altra banda, es fa constar que la redacció de la normativa de l'impost no considera la contaminació dels automòbils respecte les emissions d'òxids de nitrogen (NO_x) i partícules PM (*Particulate Matter*).

Quant a l'àmbit de gestió de l'impost, es fa referència a la dificultat de disposar de les dades relatives als canvis de titularitat i baixes de vehicles en el cens, degut al gran volum d'unitats existents en el parc de vehicles de Catalunya.

Per últim, cal assenyalar que, respecte els àmbits concrets sobre els que el tràmit d'exposició pública pretenia obtenir suggeriments i propostes, FECAVEM no ha fet constar cap alternativa respecte les opcions de presentació d'autoliquidació de l'impost que es merita amb les primeres adquisicions dels vehicles i tampoc respecte el mètode d'estimació de les emissions de CO₂ per tot el conjunt d'aquests. D'altra banda, i



respecte a l'establiment dels punts de connexió que han de permetre la subjecció dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques, la federació ha posat de manifest un altre supòsit relatiu a la inexistència de garanties que afirmin que els vehicles que circulin pel territori català siguin els que es trobin subjectes a tributació en l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica.

2. Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automoción (FACONAUTO).

Respecte a la primera de les qüestions plantejades en el tràmit d'exposició pública, relativa a l'establiment dels punts de connexió que han de permetre la subjecció dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques, la patronal FACONAUTO al·lega que l'impost no garanteix que els vehicles, la titularitat dels quals resta subjecta a tributació en l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica, siguin els que circulin pel territori de la comunitat autònoma de Catalunya, en tant que ostenten de manera intrínseca la característica de la llibertat de moviment. En aquest sentit, es posa de relleu la supressió dels obstacles al comerç i a la mobilitat que han de caracteritzar la lliure circulació de les persones, béns, serveis i capitals, prevista a la Llei 20/2013, de 9 de desembre de 2013, d'unitat de mercat.

Altrament, es deixa constància de la potencial competència fiscal entre comunitats autònomes davant el possible trasllat del domicili social de diferents empreses fora de Catalunya, com de la matriculació dels seus vehicles arreu del territori de l'Estat, supòsit que, segons al·leguen, ocasionaria un impacte negatiu en la recaptació.

Al seu torn, la patronal defensa, d'acord amb les seves estimacions, una baixada en el nombre de matriculacions de vehicles a Catalunya respecte el de l'Estat.

D'altra banda, FACONAUTO afirma l'existència d'una doble imposició amb relació a l'impost sobre vehicles de tracció mecànica, previst a l'article 92 i següents del Text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 30 de març, qüestió que com ja s'ha exposat anteriorment, ha estat rebutjada pel Tribunal Constitucional en la sentència 87/2019, de 20 de juny. En aquest ordre de coses, la patronal advoca per modificar l'impost sobre vehicles de tracció mecànica, essent aquesta una qüestió que resta fora de l'àmbit competencial de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

Respecte l'estratègia a seguir en l'estimació d'emissions de CO₂, la patronal conclou que cap dels mètodes proposats (guia IDAE, guia EMEP/EEA i la determinació d'una correlació entre les dades d'emissions de CO₂ dels vehicles que sí en disposen amb altres paràmetres objectius i la posterior aplicació de la correlació referida a la resta de vehicles que no disposen de dades d'emissions de CO₂) és efectiu, eficaç i aporta



seguretat jurídica al contribuent. Concretament, quant a la guia IDAE es destaca com a punt feble la mesura de les emissions de CO₂ i el consum de combustible dels vehicles nous, destinats a la seva venda o al seu arrendament financer, i no pas dels antics.

Així mateix, en cas que s'apliqui un mètode de correlació per estimar les emissions de CO₂, defensen la manca de seguretat jurídica, atès que no es disposaria de les condicions d'homologació d'aquells vehicles dels quals no consten dades d'emissió de CO₂.

Finalment, i pel que fa a la darrera de les qüestions plantejades en el tràmit d'exposició pública, no s'ha fet constar cap alternativa de les diferents opcions de presentació de l'autoliquidació de l'impost meritat en les primeres adquisicions de vehicles.

3. Automòbil Club RACC

L'automòbil club RACC afirma un potencial augment de la pressió fiscal en l'àmbit de l'automoció, el qual, segons les seves estimacions, és d'un 3%, sense tenir en compte la tributació en l'impost sobre el valor afegit.

L'entitat advoca per vincular el consum de combustible i, consegüentment les emissions de CO₂, a l'impost sobre hidrocarburs. Concretament, defensen la modificació i adaptació d'aquest impost en comptes d'establir un de nova creació com és l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica, el qual grava la titularitat del vehicle i no pas el consum de combustible.

Pel que fa a l'àmbit de regulació de l'impost, l'automòbil club RACC exposa tot un seguit d'obstacles que es podrien generar amb l'entrada en vigor de la Llei 16/2017, de 1 d'agost, del canvi climàtic:

- L'existència d'una afectació en la llibertat de moviment dels ciutadans, en tant que en l'àmbit d'aplicació del tribut només es trobarien afectes aquells vehicles, la titularitat dels quals sigui de persones residents a Catalunya, no incloent a tots aquells residents de l'Estat que tenen la possibilitat de desplaçar-se per aquesta comunitat autònoma.
- L'impost s'aplicarà de manera retroactiva pels titulars dels vehicles adquirits abans de l'entrada en vigor de la Llei 16/2017. Aquest fet hauria estat ocasionat per haver-se impedit als contribuents, tot i que indirectament, a què haguessin pogut optar per un altre vehicle més adequat a la normativa de l'impost, quant a la quantitat d'emissions de CO₂ es refereix.



- Existència d'una doble imposició amb relació a l'impost sobre vehicles de tracció mecànica, previst a l'article 92 i següents del Text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 30 de març, qüestió que, com s'ha anat exposant, es troba rebutjada pel Tribunal Constitucional en la sentència 87/2019, de 20 de juny.
- L'impost no compleix, ateses les valoracions de l'entitat, amb els principis de progressivitat i equitat, per considerar que els titulars dels vehicles més antics, i potencials contaminants, acostumen a ser persones de rendes més baixes. A més, es defensa una manca de justificació mediambiental respecte l'exclusió dels vehicles pesants en l'aplicació de l'impost.

Per últim, cal assenyalar que, respecte els àmbits concrets sobre els que el tràmit d'exposició pública pretenia obtenir suggeriments i propostes, l'automòbil club RACC no ha fet constar cap alternativa respecte les opcions de presentació d'autoliquidació de l'impost que es merita amb les primeres adquisicions dels vehicles i tampoc respecte l'establiment dels punts de connexió que permetin la subjecció dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques. En canvi, pel que fa a la necessitat d'establir un mètode d'estimació d'emissions de CO₂, s'ha destacat la possible manca d'equitat que comportaria l'aplicació de l'impost respecte als vehicles matriculats a partir del gener de 2019, els quals, obligatòriament, ja disposen de les dades d'emissions de CO₂, d'acord amb la metodologia WLTP (*Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*), les quals acostumen a ser relativament superiors a les calculades pel sistema tradicional NEDC (*New European Driving Cycle*).

4. L'Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

L'Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones al·lega que l'aplicació de l'impost trenca amb la unitat de mercat per no garantir que els vehicles subjectes a tributació siguin els que circulin pel territori de Catalunya.

D'altra part, ANFAC afirma l'existència d'una doble imposició amb relació a l'impost sobre vehicles de tracció mecànica, previst a l'article 92 i següents del Text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 30 de març, qüestió que com ja s'ha exposat anteriorment, ha estat rebutjada pel Tribunal Constitucional en la sentència 87/2019, de 20 de juny. En aquest ordre de coses, l'associació advoca per modificar l'impost sobre vehicles de tracció mecànica, essent aquesta una qüestió que resta fora de l'àmbit competencial de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

Pel que fa als àmbits concrets sobre els que el tràmit d'exposició pública pretenia obtenir suggeriments i propostes, l'associació ANFAC no ha fet constar cap alternativa



respecte les opcions de presentació d'autoliquidació de l'impost que es merita amb les primeres adquisicions dels vehicles i tampoc respecte l'establiment dels punts de connexió que permetin la subjecció dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques.

No obstant això, i quant a la necessitat d'establir un mètode d'estimació d'emissions de CO₂, l'entitat destaca que el mètode de la guia IDAE no és efectiu, atès que no permet obtenir les dades d'emissions dels vehicles antics. A més, s'al·lega, quant al mètode de correlació per estimar les emissions de CO₂, la seva manca de rigorositat per no disposar de les condicions d'homologació d'aquells vehicles respecte els quals no es tenen dades d'emissió de CO₂.

5. Associació Empresarial del Sector de Vehicles de Lloguer Sense Conductor (AEVAC).

En primer lloc, cal assenyalar que l'entitat AEVAC no ha aportat cap proposta ni suggeriment a cap de les qüestions formulades en el tràmit d'exposició pública.

Això no obstant, ha fet avinent la dificultat d'establiment dels punts de connexió que han de permetre la subjecció dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques per resultar, segons la seva opinió, impossible la determinació del grau d'afectació de la circulació dels vehicles per territori català.

D'altra banda, defensa la no subjecció a l'impost d'aquells vehicles destinats a l'activitat d'arrendament sense conductor i a curt termini, ja que la flota de lloguer d'aquest tipus de vehicles es renova amb molta freqüència, essent aquests, per tant, d'última generació i, consegüentment, menys contaminants.

6. Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (ANESDOR).

Les al·legacions aportades per ANESDOR incideixen, principalment, en el sector de les motocicletes.

En aquest sentit, destaquen la incoherència que, segons el seu parer, ocasiona l'aplicació de l'impost respecte a l'afirmació de "qui més contamina més paga", i consegüentment plantegen la creació i aplicació d'un benefici fiscal als titulars de motocicletes, per esdevenir aquest un vehicle amb baixes emissions de CO₂, NO_x i PM10, i amb un consum menor de combustible per kilòmetre recorregut.

ANESDOR exposa, a grans trets, les característiques favorables que ostenta una motocicleta respecte d'altres vehicles amb dimensions més elevades (ocupació d'un



espai menor en les vies de circulació, menor pes i superfície de contacte amb les vies de circulació...). Amb aquesta comparativa l'associació pretén fer constar una discriminació respecte el cost de les emissions de CO₂ que, d'acord amb les seves apreciacions, es produeix si es compara amb la resta de vehicles de major volum.

L'associació advoca per la no aplicació de l'impost respecte a aquelles persones titulars de motocicletes, ja que no es pot disposar de les dades d'emissions de CO₂ respecte les que van ser adquirides abans del 2017.

Finalment, cal assenyalar que l'entitat ANESDOR no ha aportat cap proposta ni suggeriment a cap de les qüestions formulades en el tràmit d'exposició pública.

7. Persona particular

La primera adreça relacionada per la persona participant en la consulta pública prèvia correspon a un estudi realitzat pel Consell Internacional en Transport Net (ICCT), la qual és una organització sense ànim de lucre que ha estat fundada per proveir recerca de primer nivell i anàlisi científic i tècnic per a reguladors mediambientals. Aquest estudi examina la divergència de les emissions de diòxid de carboni homologades pels fabricants i les emissions registrades en experiments reals i la seva evolució al llarg del temps. Analitza un 1,1 milions de vehicles de 14 fonts i 8 països europeus. L'anàlisi mostra que la bretxa entre els valors oficials i els de CO₂ reals va augmentar del 9% el 2001 al 42% el 2016. Des del 2001, el valor mitjà de les emissions oficials de CO₂ dels nous turismes europeus ha disminuït un 30%. La taxa de decadència es va triplicar després de la introducció de la UE a les normes d'emissió de CO₂ el 2009. La diferència entre els valors de les emissions de CO₂ del món real i les oficials s'ha incrementat amb el temps i ha reduït en dos terços la millora de l'eficiència assolida en les emissions oficials des del 2001.

Aquest estudi, però, no estableix cap metodologia per estimar de forma directa i sense proves físiques en laboratori les emissions de diòxid de carboni en base a les variables tècniques conegudes del vehicle.

La següent adreça relacionada correspon a un estudi realitzat per "Transport & Environment", una associació integrada per 60 organitzacions de 25 països d'Europa, principalment grups mediambientals i militants que treballen per polítiques de transport sostenibles a nivell nacional, regional i local. En l'estudi es testegen 60 vehicles en més de 430 tests per carretera per establir una metodologia de càlcul de consum de combustible per quilòmetre recorregut. Aquesta metodologia consistent en mesurar el consum de combustible es va iniciar a finals de 2015 i ha tingut per objecte la cobertura del 80 % de vehicles venuts per Peugeot, Citroën i DS.



Algunes de les conclusions de l'estudi són:

- Les proves mostren que l'ordinador de bord proporciona informació fiable al conductor.
- Un cotxe dièsel consumeix 1,5 l / 100 km menys que un de gasolina.
- En condicions urbanes, la distància entre la certificació i les dades de la vida real és igual a gasoil (2.4 l / 100km) i gasolina (2.5 l / 100km) quan s'expressa en litres / 100 km, però és més elevat per al gasoil (53%) en comparació amb la gasolina (42%) quan s'expressa en percentatge.
- L'eficiència d'un vehicle dièsel és menys sensible a l'estil de conducció que a un cotxe de gasolina.
- El consum de combustible és més baix en els cotxes amb caixa de canvis manual que amb una transmissió automàtica (- 0,4 l / 100 km).

Les mesures obtingudes als 60 models permeten estimar el consum en condicions de conducció reals de més de 1.000 versions de vehicles Peugeot, Citroën i DS. Per a cada model, les estimacions s'han realitzat utilitzant el mateix motor i la mateixa caixa del canvi, a més de tres variants: tipus de cos, nivell d'equipament del vehicle, motor i tipus de pneumàtics. Els clients també poden estimar el seu propi consum en funció de l'ús real del seu vehicle (nombre de passatgers, càrrega, estil de conducció, etc.). L'aplicació ja està disponible als llocs web de les marques a 12 països europeus.

Igual que l'anterior no estableix cap metodologia vàlida per estimar les emissions del parc total de vehicles contingut en la base de dades transferida per la Direcció General de Tràfic.