

19 de maig de 2020

Per assignació de funcions
(Acta del Govern del 19 de maig de 2020)
La consellera de la Presidència i portaveu
del Govern

Acord

del Govern pel qual s'aprova la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei de segona modificació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, en relació amb l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica.

L'article 36.2 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, determina que la tramitació d'un projecte de llei requereix l'acord previ del Govern sobre l'oportunitat de la iniciativa i s'inicia a proposta del departament o els departaments interessats, als quals correspon d'elaborar l'avantprojecte de llei corresponent.

L'Acord del Govern de 22 de gener de 2019, relatiu a l'oportunitat de les iniciatives legislatives del Govern i a la seva consulta pública determina que l'acord previ del Govern sobre l'oportunitat d'elaborar un avantprojecte de llei ha de contenir una memòria preliminar, i n'estableix el contingut.

Per tot això, a proposta del vicepresident del Govern i conseller d'Economia i Hisenda, el Govern

Acorda:

Aprovar la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei de segona modificació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, en relació amb l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica, que s'adjunta com a annex.

Annex

Memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei de segona modificació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, en relació amb l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica.

1. Els problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa.

A) Determinació de les emissions per als vehicles de les categories L3e (motocicletes de dues rodes), L4e (motocicletes de dues rodes amb sidecar), L5e (tricicles de motor) i L7e (quadricicles pesats) que no disposen de dades oficials.

L'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica es crea en la Llei 5/2017, del 28 de març, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic i de creació i regulació dels impostos sobre grans establiments comercials, sobre estades en establiments turístics, sobre elements radiotòxics, sobre begudes ensucrades envasades i sobre emissions de diòxid de carboni. Actualment, es troba regulat en la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic (en endavant, Llei 16/2017, de l'1 d'agost), concretament, en els articles 40 a 50. Aquests articles, juntament amb d'altres de la Llei, foren objecte de recurs d'inconstitucionalitat davant el Tribunal Constitucional. Mitjançant la Sentència 87/2019, de 20 de juny de 2019 el Tribunal va declarar l'impost ajustat al marc constitucional.

Posteriorment, i mitjançant la Llei 9/2019, del 23 de desembre, s'han aprovat un seguit de modificacions, d'entre les més rellevants, la de la base imposable de l'impost.

D'acord amb la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, constitueix la base imposable el volum d'emissions, en grams de diòxid de carboni per quilòmetre, detallat en el certificat o fitxa tècnica expedit pel fabricant o importador del vehicle. Ara bé, davant la manca de dades oficials d'emissió per a una part important del parc de vehicles, la Llei 9/2019 esmentada ha establert, per als turismes (M1) i comercials lleugers (N1) –per als quals, el tribut s'ha meritat per primera vegada el 31 de desembre del 2019– unes fórmules específiques per calcular la base imposable, tenint en compte les diferents tipologies de combustibles i considerant determinades propietats tècniques dels vehicles (la cilindrada, la potència neta, l'antiguitat, el pes, etc.). Aquestes fórmules s'han obtingut a partir de l'explotació estadística de la informació de les bases de dades disponibles del parc de vehicles de Catalunya.

Quant als vehicles de les categories L3e (motocicletes de dues rodes), L4e (motocicletes de dues rodes amb sidecar), L5e (tricicles de motor) i L7e (quadricicles pesats), la Llei 9/2019 preveu que el primer exercici de meritació de l'impost serà el 31 de desembre del 2020. Per a aquests vehicles, la base imposable està constituïda, com no pot ser d'altra manera, pel volum d'emissions, en grams de diòxid de carboni per quilòmetre, detallat en el certificat o fitxa tècnica. En aquest cas, ens trobem amb una situació similar a la dels turismes i comercials lleugers, en què no tots es vehicles en circulació tenen informada la dada de les emissions de CO₂.

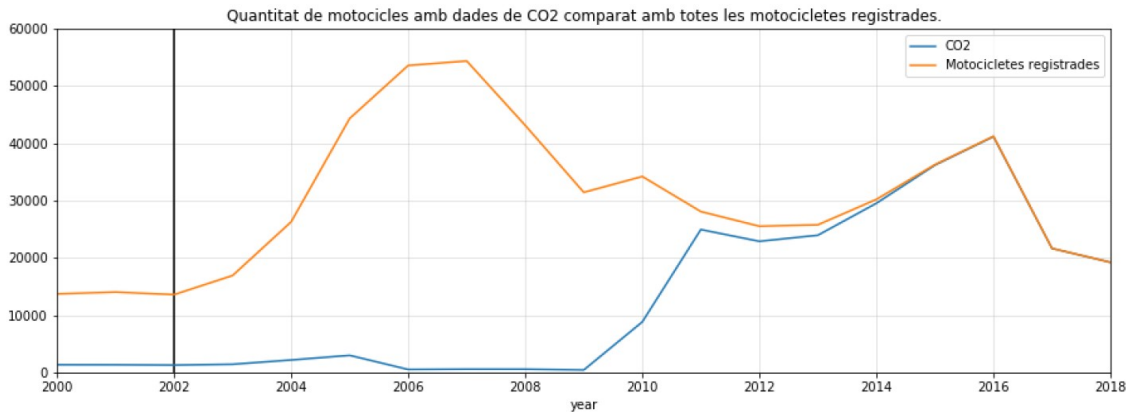
La Llei 38/1992, de 28 de desembre, d'impostos especials, estableix a l'article 65.1.a) - en la redacció vigent a partir de 1-1-2008¹- que la primera matriculació definitiva de les motocicletes de més de 250 cc de cilindrada o amb potència màxima neta de més de 16 kw estarà subjecte a un impost especial, el tipus impositiu del qual s'estableix en funció de les emissions de CO₂.

Igualment, a partir de l'entrada en vigor del tipus Euro 4 (1-1-2017), totes les motocicletes han de registrar el seu consum i les seves emissions de CO₂.

Per tant la disponibilitat de dades d'emissions, g CO₂/km, en el cas de les motocicletes és la següent: per a les motocicletes de més de 250 cc matriculades a partir de 1-1-2008 i per a les motocicletes tipus Euro 4, matriculades a partir de 1-1-2017 (amb independència de la seva cilindrada).

Tot i així, d'acord amb dades de la Dirección General de Tráfico (gràfic 1), la disponibilitat de dada d'emissions de CO₂ comença a aflorar amb més quantitat a partir de l'any 2011.

Gràfic 1



D'acord amb aquesta informació, només un 17,4 % del parc disposa de dades oficials d'emissió de grams de CO₂ i, en conseqüència, per al 82,6 % restant cal establir un mètode de determinació de les seves emissions.

Atès, d'una part, que l'expedient d'elaboració de la Llei 9/2019 preveia l'ajornament de l'entrada en vigor de l'exigibilitat de l'impost per a les motocicletes i similars fins a 31 de desembre del 2020, i, d'una altra, el fet que, per als vehicles de les categories M1 i N1, l'impost ja havia meritat dos exercicis, es va optar per concentrar tot el treball en la determinació de la fórmula que havia de permetre calcular les emissions per aquests vehicles (turismes i comercials lleugers) i deixar per a més endavant, la determinació de les emissions dels vehicles L3e; L4e; L5e i L7e que no disposen de dades oficials.

¹ Text consolidat. La Llei 51/2007, de 26 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per al 2008, DA 60.2, la modifica.

B) Beneficis fiscals per als vehicles clàssics o històrics que no disposen de matrícula de vehicle històric

L'article 45.1 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, estableix l'exempció de l'impost per als vehicles que disposen de matrícula de vehicle històric. Cal recordar que per a que un vehicle obtingui la matrícula de vehicle històric, cal:

- Que el vehicle hagi estat objecte d'inspecció en un laboratori oficial acreditat per l'òrgan competent de la Comunitat Autònoma;
- La resolució favorable de catalogació del vehicle com a històric, dictada per l'òrgan competent de la Comunitat Autònoma;
- La inspecció tècnica prèvia a la seva matriculació

Quant als requisits per a la catalogació com a vehicle històric, són els establerts en el Reial decret 1247/1995, de 14 de juliol, pel que s'aprova el reglament de vehicles històrics.

De les dades de què es disposa, a Catalunya hi ha aproximadament uns 2.200 vehicles (de les categories M1 i N1) que disposen de matrícula de vehicle històric.

Això no obstant, existeix un parc automobilístic important (que inclou les diferents categories subjectes a tributació), que, sense tenir la condició de vehicle històric, per no complir tots els requisits abans esmentats (no disposen per exemple, de la resolució administrativa corresponent), són considerats en l'àmbit federatiu també com a històrics o clàssics perquè compleixen una sèrie d'estàndards europeus i internacionals per ser considerats com a tals.

Així, la Federació Internacional de Vehicles Històrics defineix el vehicle històric com "un vehicle de carretera propulsat mecànicament; el qual té com a mínim 30 anys d'antiguitat, es troba preservat i mantingut amb una condició correctament històrica; el qual no es fa servir per transport diari i per tant, és una part del nostre llegat tècnic i cultural".

En l'àmbit de normativa comunitària, la Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 3 de abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles de motor i dels seus remolcs, defineix en el seu article 3 què és vehicle d'interès històric:

"Qualsevol vehicle que l'Estat membre de matriculació o un dels seus òrgans autoritzats designats consideri històric i que reuneixi totes les condicions següents:

- es va fabricar o matricular per primera vegada fa trenta anys com a mínim,*
- el seu tipus específic, definit a la legislació aplicable de la Unió o nacional, s'ha deixat de produir,*
- el seu estat de manteniment és correcte des del punt de vista històric, i resta en el seu estat original, i no s'ha modificat de forma substancial les característiques tècniques dels seus components principals;"*

Així mateix, l'annex del Reglament CEE 2658/87 del Consell relatiu a la nomenclatura combinada, l'estadística i l'aranzel duaner comú, recull en el capítol 97 d'objectes d'art o col·lecció i antiguitats, com a nota complementària el següent:

La partida 9705 inclou als automòbils i aeronaus de col·lecció que tinguin interès històric o etnogràfic:

- (a) en el seu estat original, sense canvis substancials en el xassís, la carrosseria, la direcció, els frens, el sistema de transmissió o suspensió, el motor, les ales, etc. Estan permeses la reparació i la restauració, i és possible reemplaçar les parts, accessoris i peces trencades o inservibles sempre i quan els automòbils i aeronaus es preservin correctament des del punt de vista històric. S'exclouen els automòbils i aeronaus modernitzats o modificats;
- (b) en el cas dels automòbils, amb com a mínim trenta anys d'antiguitat; en el cas de les aeronaus, amb com a mínim cinquanta anys d'antiguitat;
- (c) d'un model o tipus que ja no es fabriqui.

Es dona per fet que els automòbils i aeronaus que compleixen aquests tres criteris reuneixen les qualitats necessàries per formar part d'una col·lecció: ésser relativament rars, no ésser utilitzats habitualment pel seu destí inicial, ser objecte de transaccions especials al marge del comerç habitual d'articles d'una utilitat similar i tenir un valor elevat.

S'estima que a Catalunya hi ha uns 10.000 vehicles que reuneixen aquestes característiques.

2. Els objectius que es volen assolir

L'Avantprojecte de llei té per objectiu donar resposta a les dues qüestions exposades anteriorment:

- Assolir una regulació que garanteixi la seguretat jurídica en la determinació de la base imposable de l'impost en el cas dels vehicles de les categories L3e, L4e, L5e i L7e.
- D'una altra, afavorir la conservació d'aquest patrimoni amb valor històric.

3. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives

a) Opció de no fer res:

La primera possible solució alternativa és la de no fer res en l'àmbit regulatori i no regulatori, mantenint la situació actual. Aquesta opció no és desitjable, en la mesura que la manca de solució d'algunes de les qüestions que es plantegen dificulta l'aplicació de l'impost d'una manera eficient i efectiva.

Així:

- Si no s'estableix una fórmula per determinar les emissions dels vehicles per als quals no es disposa d'emissions, serà impossible l'exacció de l'impost. I, d'altra part, es generarà un greuge comparatiu respecte dels que sí que les tenen, i per als quals s'exigiria el tribut. És a dir, l'opció de no fer res comporta que només es pugui recaptar el tribut respecte de les motocicletes que disposen de dades oficials d'emissió: les de més de 250cc matriculades a partir de l'1 de gener del 2008, i les motocicletes tipus Euro 4, matriculades a partir de l'1 de gener del 2017.
- La no regulació d'un benefici fiscal per als vehicles – turismes, comercials lleugers, motocicletes, etc...- considerats clàssics suposa l'exigència de l'impost sense cap modulació de la càrrega impositiva, atès que la bonificació de l'article 45.1 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost només s'aplica als vehicles amb matrícula històrica.

b) Opció proposada:

Disposar d'una regulació:

- Que permeti, amb relació als vehicles L3e (motocicletes de dues rodes), L4e (motocicletes de dues rodes amb sidecar), L5e (tricicles de motor) i L7e (quadricicles pesats) establir un règim de càlcul que permeti determinar les emissions per a aquells que no en disposen.
- Que estableixi un règim de beneficis fiscals per als vehicles que, per les seves característiques, tinguin un valor històric.
- L'instrument ha de ser necessàriament norma amb rang de llei, de conformitat amb l'article 31 de la CE i 8 de la Llei general tributària.

4. Els impactes més rellevants de les opcions de regulació considerades

a) L'impacte sobre l'Administració de la Generalitat

D'acord amb l'article 2 de la Llei 7/2007, del 17 de juliol, de l'Agència Tributària de Catalunya (ATC), correspon a aquest ens la gestió, liquidació, inspecció i recaptació "dels tributs propis de la Generalitat i els tributs estatals cedits totalment a la Generalitat, d'acord amb el que disposa l'article 204 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya."

L'Avantprojecte de llei té per objecte la modificació d'aspectes d'un impost ja vigent, la gestió, liquidació, inspecció i recaptació del qual ja li han estat atribuïdes en la Llei de creació.

Quant a l'impacte en termes de recaptació, el possible establiment d'un benefici fiscal, comporta una disminució dels ingressos previstos; això no obstant, la quantificació s'haurà d'estimar una vegada configurat el seu abast.

b) L'Impacte sobre les administracions locals i, en particular, sobre el règim especial del municipi de Barcelona.

La mesura, com que es tracta d'un tribut que gestiona la mateixa Generalitat a través de l'ATC, no ha de comportar cap impacte per a les administracions locals.

c) L'Impacte sobre les mesures d'intervenció administrativa, i des de la perspectiva de la simplificació i la reducció de càrregues administratives per a les empreses i la ciutadania.

De les mesures que es volen introduir, tenen impacte les següents:

La introducció de la bonificació en atenció a la condició de clàssic del vehicle pot comportar per a aquell contribuent que en vulgui gaudir la necessitat de demanar la corresponent certificació a l'entitat que es determini. La configuració definitiva del benefici fiscal ha de determinar els mitjans pels quals caldrà acreditar aquesta condició davant l'Administració tributària.

d) Els impactes econòmics, socials i ambientals que no s'hagin valorat als apartats anteriors

Les modificacions de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost plantejades pretenen dotar d'una major seguretat jurídica els contribuents de l'impost, per tal que l'impacte econòmic sigui aquell que ha volgut el legislador amb la creació del tribut, i que no és altre que el d'establir una càrrega tributària ajustada a la realitat. D'acord amb això, la introducció d'un mètode que permeti la quantificació de les emissions de CO₂ d'aquells vehicles dels quals no es disposa de dades oficials comportarà, efectivament, un impacte econòmic en els subjectes passius, però que no és altre que l'impost mateix. El que pretén la modificació és que aquest impacte sigui tècnicament el més correcte.

Des del punt de vista social, la reducció de la càrrega tributària per als vehicles clàssics, permet contribuir a la conservació del patrimoni automobilístic a Catalunya.

Finalment, només resta per assenyalar que la modificació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost és l'única possible atès que, com ja s'ha assenyalat anteriorment, els elements del tribut que es modifiquen requereixen ésser regulats en una norma amb rang de llei i, per tant, no és possible efectuar-la en el reglament de desplegament que aquella llei preveu.

D'altra part, es considera més idònia la tramitació de l'Avantprojecte de llei com a disposició independent –al marge d'una possible llei d'acompanyament al pressupost– atès que els tràmits que s'han de seguir permeten una major intervenció de tots els agents en la seva tramitació.

5. La procedència d'efectuar una consulta pública prèvia o bé la justificació de les excepcions que hi puguin concórrer, així com la valoració de la necessitat d'emprar, en el seu cas, altres eines i canals de participació complementaris a la publicació en el Portal de la Transparència.

Es considera procedent sotmetre la iniciativa a consulta pública, ja que el grau d'afectació que l'adopció de l'opció preferida pot tenir sobre els contribuents de l'impost. Atès que no es tracta de la creació d'un nou impost, sinó de la modificació d'aspectes concrets, es proposa un termini de consulta de 30 dies.

Es donarà a conèixer en el web del Departament de la Vicepresidència i d'Economia i Hisenda, la publicació de la consulta pública prèvia en el Portal participa, sens perjudici que es comuniqui també als agents afectats (via correu electrònic).