



INFORME SOBRE ELS RESULTATS DEL PROCÈS D'EXPOSICIÓ PÚBLICA DE LA MODIFICACIÓ DE L'IMPOST SOBRE LES EMISSIONS DE DIÒXID DE CARBONI DELS VEHICLES DE TRACCIÓ MECÀNICA AL WEB PARTICIPA.GENCAT.CAT

1. Antecedents

El portal participa.gencat.cat permet interactuar amb l'Administració de la Generalitat i amb altres ciutadans en relació a temes que afecten la governança col·lectiva, en diferents polítiques públiques.

La tramitació per aquest avantprojecte de llei de segona modificació de l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica, s'ha dut a terme durant un període de consulta d'1 mes, del 8 de juny al 8 de juliol, amb l'objectiu de dur a terme una consulta prèvia per disposar de les opinions i conèixer el posicionament de tots els actors implicats respecte d'aquells punts que permetin una millor elaboració de la modificació normativa.

Les aportacions s'han pogut fer a l'espai creat a l'efecte al portal de participació ciutadana participa.gencat.cat, o també a través de l'adreça de correu electrònic de la unitat promotora: dgtributsijoc.eco@gencat.cat

La iniciativa té com a objectiu:

- Establir una fórmula de càlcul de la base imposable que permeti establir les emissions de CO₂ dels vehicles corresponents a les categories L3e (motocicletes de dues rodes), L4e (motocicletes de dues rodes amb sidecar), L5e (tricicles de motor) i L7e (quadricicles pesats).
- Regular algun benefici fiscal per a determinats vehicles que no tenint la condició d'històrics, poden ésser considerats clàssics.

L'objectiu de la consulta ha estat rebre suggeriments i propostes per a la millor regulació de les modificacions proposades; així, i sens perjudici que els destinataris poguessin fer les aportacions que estimessin oportunes en relació amb la regulació de l'impost, es proposaven les qüestions següents:

"1. En relació amb la necessitat d'establir un mètode d'estimació d'emissions de CO₂ pels vehicles de les categories L3e, L4e, L5e i L7e que no disposin de la dada acreditada de les emissions de g CO₂/km, es planteja la següent estratègia que podria ser útil per a poder abordar aquest fet:



A partir de les dades del parc de vehicles pels quals sí que existeixen dades d'emissions de CO2 acreditades, determinar una correlació entre aquestes emissions i d'altres paràmetres objectius (antiguitat, cilindrada, potència, combustible, etc...) - de manera similar a la metodologia emprada i aprovada per la Llei 9/2019, del 23 de desembre per a la determinació de la base imposable en el cas dels vehicles de les categories M1 i N1- i aplicar aquesta correlació a la resta de vehicles pels quals no existeix cap informació. Donat que els vehicles actuals tenen una eficiència superior als vehicles de major antiguitat, els valors d'emissions obtinguts seran previsiblement inferiors als que s'obtidrien amb una metodologia de mesura d'emissions de CO2 en condicions reals.

Creieu més efectiu un altre mètode d'estimació? Considereu que hi ha d'altres opcions?

2. En relació amb la definició d'un vehicle com a clàssic, al marge del previst a l'annex XVIII del Reglament general de vehicles:

- a) Quines característiques o condicions ha de complir el vehicle, és l'antiguitat un requisit essencial?*
- b) Quin mecanisme de certificació es pot utilitzar per acreditar la condició de clàssic?*
- c) Quin ens, associació o organisme podria actuar com a ens certificador?"*

2. Aportacions

La participació ha estat de les entitats següents:

a) Federació Catalana de Vehicles Històrics (FCVH) – proposta de 5 de juliol que substitueix la presentada el 21.06.2020-

En relació amb les qüestions plantejades respecte la definició d'un vehicle com a clàssic, les aportacions de la Federació són les següents:

"1. Quines característiques o condicions ha de complir el vehicle, és l'antiguitat un requisit essencial?

Sí, l'antiguitat és un requisit essencial per poder classificar el vehicle com a clàssic.

Les característiques o condicions que ha de complir el vehicle haurien de ser les que a continuació s'esmenten en el ben entès que s'està d'acord amb la Directiva



2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell de 3 d'abril de 2014 sobre Vehicles Històrics que traspassada al vehicle clàssic amb una condició més:

- a) Es va fabricar o matricular per primera vegada fa com a mínim 30 anys com a mínim
- b) El seu tipus específic definit a la legislació aplicable de la Unió o la Nacional s'ha deixat de produir
- c) El seu estat de manteniment és correcte des d'un punt de vista històric, resta en el seu estat original i no s'han modificat de forma substancial les característiques tècniques dels seus components principals
- d) No és un vehicle d'ús diari i només és per gaudir de la seva conducció i manteniment com a patrimoni històric.

2. Quin mecanisme de certificació es pot utilitzar per acreditar la condició de clàssic?

Un certificat d'idoneïtat com a vehicle clàssic juntament amb la següent informació i documentació del vehicle:

- a) Fitxa tècnica
- c) Fotografies actuals dels exteriors, interiors i del motor del vehicle
- d) Declaració jurada o una inspecció ocular física conforme a que la documentació correspon al vehicle, realitzada pel propietari en el cas de declaració jurada, o per un inspector responsable del club o associació al que pertany el propietari del vehicle en el cas d'inspecció En aquest punt no creiem necessari aprofundir més en les característiques tècniques i de seguretat del vehicle doncs ja hi ha mecanismes com la ITV i el carnet FIVA que recullen les característiques tècniques i de originalitat del vehicle.

Aquest certificat d'idoneïtat hauria de tenir una vigència de 10 anys, però en tot cas s'hauria de renovar cada cop que el vehicle canviés de titularitat de propietat i quedaria sense vigència si la propietat no pertany a cap associació de Vehicles Clàssics o Històrics.

3. Quin ens, associació o organisme podria actuar com a ens certificador?

Podria actuar com a ens certificador una Associació de Vehicles Clàssics o Històrics legalment constituïda i afiliada a una Federació de Vehicles Clàssics o Històrics de l'Estat Espanyol.

Per tal de donar un número de registre i portar el control, el certificat hauria de ser enviat per les associacions a la Federació Catalana d'Entitats de Vehicles Històrics (FCVH), com a ens representatiu i interlocutor vàlid davant de les Administracions de la Generalitat de Catalunya en relació als Vehicles Clàssics i Històrics."

S'hi adhereixen:



L'Associació ASR Clàssics Antigalles sobre Rodes; CLASSIC MOTOR CLUB DEL BAGES; els srs. Antoni Tachó Figuerola, Josep Astudillo Puig i Joaquim Falcó

En relació amb aquesta proposta, el Sr. Josep-Narcís Arderiu Freixa manifesta:

“ Compartint tot el que la FCVH exposa en la seva proposta crec necessari introduir unes puntualitzacions referents en els requisits per emetre el certificat :

.- No és necessari tenir la fitxa tècnica i el permís de circulació en vigor perquè això voldria dir que el clàssic està en circulació i per tant no es podrien acollir els vehicles donats de baixa per estar en un museu o bé els vehicles en restauració. Sí és important per emetre el certificat tenir un resum de dades tècniques.”

b) Federación Española Vehiculos Antiguos (FEVA) - 06.07.2020-

En relació amb les qüestions plantejades respecte la definició d'un vehicle com a clàssic, les aportacions de la Federació són les següents:

“1. Quines característiques o condicions ha de complir el vehicle, és l'antiguitat un requisit essencial?

Sí, l'antiguitat és un requisit essencial per poder classificar el vehicle com a clàssic. Les característiques o condicions que ha de complir el vehicle haurien de ser les que a continuació s'esmenten en el ben entès que s'està d'acord amb la Directiva 2014/45/UE del Parlament Europeu i del Consell de 3 d'abril de 2014 sobre Vehicles Històrics que traspasada al vehicle clàssic amb una condició més:

- a) Es va fabricar o matricular per primera vegada fa 30 anys com a mínim
- b) El seu tipus específic definit a la legislació aplicable de la Unió o la Nacional s'ha deixat de produir
- c) El seu estat de manteniment és correcte des d'un punt de vista històric, resta en el seu estat original i no s'han modificat de forma substancial les característiques tècniques dels seus components principals, d'acord amb les directrius de FIVA.
- d) No és un vehicle d'ús diari i només és per gaudir de la seva conducció i manteniment com a patrimoni històric.

2. Quin mecanisme de certificació es pot utilitzar per acreditar la condició de clàssic?

Un certificat d'idoneïtat com a vehicle clàssic juntament amb la següent informació i documentació del vehicle:



- a) Permís de circulació o, si no, informe del vehicle de la Direcció General de Tráfico, o qualsevol altre mitja que acrediti la titularitat i data de fabricació.
- b) Fotografies actuals dels exteriors, interiors i del motor del vehicle
- c) Declaració jurada o una inspecció ocular física conforme a que la documentació correspon al vehicle, realitzada pel propietari en el cas de declaració jurada, o per un inspector responsable del club o associació al que pertany el propietari del vehicle en el cas d'inspecció. En aquest punt no creiem necessari aprofundir més en les característiques tècniques i de seguretat del vehicle doncs ja hi ha mecanismes com el carnet FIVA que recullen les característiques tècniques i de originalitat del vehicle.

Aquest certificat d'idoneïtat hauria de tenir una vigència indefinida, però en tot cas s'hauria de renovar cada vegada que el vehicle canviés de titularitat de propietat, en cas de reforma del vehicle i quedaria sense vigència si la propietat no pertany a cap associació de Vehicles Clàssics o Històrics.

3. Quin ens, associació o organisme podria actuar com a ens certificador?

Podria actuar com a ens certificador una Associació de Vehicles Clàssics o Històrics legalment constituïda i afiliada a una Federació de Vehicles Clàssics o Històrics de l'Estat Espanyol, reconeguda per la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA) actuant com a representant de la Federació Internacional de Vehicles Antics (FIVA).

El certificat es presentarà a la FCVH que s'encarregarà del registre i presentació davant la Generalitat de Catalunya essent la Federació Catalana d'Entitats de Vehicles Històrics (FCVH) inscrita a la Generalitat de Catalunya amb el número 520 secció 2^a, l'interlocutor vàlid davant les administracions de la Generalitat de Catalunya en relació als Vehicles Clàssics i Històrics, per delegació de l'Autoritat nacional FIVA del Estat Espanyol.

Podran tenir accés a aquest registre totes les entitats emissores de Certificats amb l'objecte del control de les certificacions emeses.”

S'hi adhireixen: la FEDERACIÓ CATALANA VEHICLES HISTORICS; CLASSIC MOTOR CLUB DEL BAGES; l'Associació ASR Clàssics Antigalles sobre Rodes; els srs. Antoni Tachó Figuerola, Josep M^a Companys i Joaquim Falcó.

c. L'Institut Agrícola (Associació d'empresaris agraris) – 08.07.2020-

L'entitat sol·licita:



“Incorporar una moratòria en l’aplicació de l’Impost als municipis amb deficiència o absència de transport públic

Com ja portem dient des que es va incloure aquest Impost a la Llei del canvi climàtic, i ens hi vam reiterar a la nostra Petició del Parlament número 126-00071/11, considerem que aquest Impost resulta profundament insolidari amb els titulars de vehicles de municipis amb dèficit o absència de transport públic. L’aplicació de l’Impost ha d’adequar-se a la realitat de l’ús del vehicle als municipis de Catalunya, especialment en base a la disponibilitat de transport públic, i al cost econòmic assumible per la població d’adquisició i manteniment de vehicles elèctrics.

Aquest Govern és coneixedor que el gruix de la població i dels vehicles subjectes al tribut es concentren en les àrees més densament poblades de Catalunya i, en concret, a l’àrea metropolitana de Barcelona. Però també ha de ser conscient de l’esforç fiscal que representarà pels ciutadans dels municipis de l’àmbit rural, i en particular dels municipis amb dèficit de transport públic i de serveis essencials, l’aplicació d’un nou tribut. Doncs fora de les zones amb bona connectivitat amb transport públic, l’índex de motorització és més alt i hi ha poques famílies que puguin prescindir de vehicles privats i que no hagin de tenir més d’un vehicle. Quan a Barcelona i la seva Àrea Metropolitana es pot, fins i tot, prescindir de tenir-ne i es bonifica el transport a qui en prescindeix.

Suposem que no cal recordar que als municipis rurals o amb dèficit de transport públic, la mobilitat és obligada amb vehicle particular per raons com ara:

- Absència de transport públic suficient (manca de tren i/o escassa freqüència d’autobús).
- Necessitat d’accés a serveis públics bàsics (centres assistencials, farmàcia, centres educatius, judicials i d’altres)
- Necessitat d’accés a zones comercials (botiga especialitzada, supermercat, etcètera).
- Molts treballadors requereixen de mobilitat obligada, sense alternativa al vehicle privat, per anar a un lloc de treball ubicat en un indret sense transport públic (polígons industrials, finques rústiques o similars).

Per tot plegat entenem que cal aplicar una exempció o una moratòria en l’aplicació de l’Impost, especialment a l’entorn rural o als petits municipis amb deficient xarxa de transport públic. I especialment per que la suposada reducció d’emissions no és ni possible ni factible, per que els ciutadans de les dites poblacions necessiten dels vehicles i no se’n poden despendre.

Aquesta moratòria ha de servir per a regular millor i amb més justícia aquest Impost fins que no es corregeixen els dèficits citats. I, singularment, també s’estudiï un mecanisme de reducció de les contribucions a l’impost als treballadors i/o autònoms



amb un lloc de treball ubicat en indrets sense connectivitat mitjançant transport públic des del seu habitatge, amb independència de la grandària del municipi de residència.

Conseqüentment demanem que s'inclougui al text de l'avantprojecte de Llei, com ara a l'article 45 de la Llei 16/2017 —“Bonificacions”— un precepte amb el següent, o similar, contingut:

“Els vehicles que constin en els registres públics corresponents a municipis amb mancança o deficiència de transport públic gaudeixen de la bonificació del 100% de la quota íntegra.

S'entén, als efectes d'aquesta Llei, per mancança o deficiència de transport públic quan en tot l'àmbit territorial d'un municipi no existeixi cap servei de transport públic rodat o ferroviari que connecti el seu nucli urbà amb la capital de comarca corresponent i amb els polígons industrials del municipi, amb una freqüència mínima d'un viatge cada mitja hora, en ambdós sentits, durant almenys l'horari laboral”.

3. Valoració qualitativa de les aportacions

- En relació amb les aportacions de la FCVHI i de la FEVA:

S'observa coincidència respecte dels requisits que es proposen que han de reunir els vehicles per a considerar-se clàssics.

Quant als mitjans de certificació, la unitat promotora comparteix el criteri que la seva vigència ha de ser limitada en el temps, per tal com es tracta de l'aplicació d'un benefici fiscal que ha de poder ser objecte de control i verificació al llarg del temps.

D'altra part, també s'analitzarà la necessitat o no de disposar del permís de circulació del vehicle, doncs certament, la seva exigència podria deixar fora del gaudiment del benefici fiscal vehicles que formen part del patrimoni automobilístic català – per estar per exemple, en museus-.

Finalment, i en relació amb quin ens, associació o organisme podria actuar com a ens certificador, i quant a les aportacions de sengles Federacions, aquesta unitat promotora considera que la intervenció de la Federació esdevé necessària en tant que és l'entitat que aglutina les associacions per a assolir millor les finalitats que els són pròpies.

- Quant a la proposta de moratòria de L'Institut Agrícola, de moratòria en l'aplicació de l'impost als municipis amb deficiència o absència de transport públic cal assenyalar:



L'impost, de naturalesa extrafiscal, té caràcter finalista i grava les emissions de diòxid de carboni de determinats vehicles produïdes en el territori de Catalunya. L'exempció per a vehicles que d'acord amb el Registre de Vehicles correspongui a un municipi determinat suposaria un greuge comparatiu respecte dels que corresponen a d'altres municipis, atès que tots dos vehicles realitzen l'activitat subjecta a tributació, això és, l'emissió de CO₂, que és un gas d'efecte hivernacle.