



AVANTPROJECTE DE LLEI DE MODIFICACIÓ DE LA LLEI 16/2017, DE L'1 D'AGOST, DEL CANVI CLIMÀTIC PEL QUE FA A L'IMPOST SOBRE LES EMISSIONS DE DIÒXID DE CARBONI DELS VEHICLES DE TRACCIÓ MECÀNICA

3. Memòria d'avaluació d'impacte

Aquesta memòria s'elabora per donar compliment al que estableix l'article 36 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, pel que fa a la necessitat d'acompanyar els avantprojectes de llei, entre d'altres, amb una memòria d'avaluació de l'impacte de les mesures proposades que inclogui un informe d'impacte pressupostari, un informe d'impacte econòmic i social, un informe d'impacte normatiu i un informe d'impacte de gènere.

3.1 Anàlisi del context i identificació de les opcions de regulació

A) Identificació del problema

Tal i com s'ha exposat en la memòria general, 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), concretament, en els articles 40 a 50.

La Llei 16/2017 va ésser recorreguda davant el Tribunal Constitucional, mitjançant recurs d'inconstitucionalitat presentat pel Govern de l'Estat (recurs núm. 5334/2017). En data 21 de març del 2018, el Tribunal Constitucional va dictar interlocutòria per la que aixecava la suspensió dels articles que regulen l'impost. Posteriorment, en data 20 de juny del 2019, el TC ha validat l'impost. Considera el Tribunal que no es produeix doble imposició ni amb l'impost especial sobre determinats mitjans de transport, ni amb l'impost sobre els vehicles de tracció mecànica.

La posada en marxa de la implantació efectiva de l'impost ha fet evidents certes mancances de la regulació vigent:

- i. Quant als subjectes passius, cal donar resposta als supòsits en què el titular del vehicle és una persona jurídica.



ii. El fet imposable de l'impost són les emissions de CO₂ de les motocicletes, turismes i vehicles lleugers i la quota tributària s'obté d'aplicar el tipus marginal (€/g CO₂/km) que correspongui a les emissions oficials de diòxid de carboni per quilòmetre del vehicle (veure article 44.1 de la Llei 16/2017). La forma d'acreditar les emissions de CO₂ és per mitjà d'un certificat expedit a aquest efecte pel fabricant o l'importador del vehicle, llevat que aquestes emissions constin en la targeta d'inspecció tècnica o en qualsevol altre document de caràcter oficial (art 44.2 de la Llei 16/2017). La disponibilitat d'aquestes dades no és però absoluta per a tot el parc de vehicles.

B. Establiment dels objectius

L'avantprojecte de llei té per objectiu donar resposta als problemes exposats anteriorment els quals no poden ésser objecte de regulació en norma de desplegament reglamentari (prevista en la Llei 16/2017):

- En relació amb les persones jurídiques subjectes passius de l'impost, cal definir el criteri de subjecció especialment en aquells casos en què el vehicle de què són titulars no es pot atribuir a l'ús per part d'una persona física resident a Catalunya.
- Pel que fa a les motocicletes, turismes i vehicles lleugers que no disposen de dades oficials d'emissions de CO₂, s'ha d'establir una fórmula de càlcul de la base imposable que permeti establir o estimar dites emissions.

Més enllà de les modificacions imprescindibles esmentades, es realitzen també un seguit de modificacions en la llei – exposades en la memòria general- que la doten de major seguretat jurídica, alhora que s'introdueix en un text únic tota la regulació del tribut, inclosos aquells aspectes relacionats amb l'aplicació i gestió del tribut.

Totes aquestes mesures tenen per finalitat la implantació efectiva de l'impost.

C. Identificació de les opcions de regulació

La primera possible solució alternativa és la de no fer res, 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.

1) impossibilita determinar les emissions que constitueixen la base imposable per aquells vehicles que no disposen de dades oficials; 2) genera inseguretat jurídica respecte la subjecció dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques; 3) no contempla la bonificació per domiciliació del pagament del tribut; 4) suposa mantenir la meritació a 1 de



gener, amb tot el que comporta de dificultat quant a la gestió de l'impost; 5) comporta mantenir vigent l'exigibilitat de l'impost per a l'exercici 2018 per als vehicles M1 i N1 i per al 2019 per als vehicles L3e, L4e, L5e, L6e i L7e.

Cal assenyalar, quant a la naturalesa de la norma, que en la mesura que es pretenen modificar elements essencials del tribut, no hi ha alternatives reguladores a la norma amb rang de llei, tota vegada que regeix el principi de reserva de llei (art. 31.3 de la CE i 58 de la Llei 1/2003, del 17 de desembre, general tributària).

Quant a la regulació de determinats aspectes com el desenvolupament del règim de gestió per padró, l'altra opció reguladora que es planteja és la via reglamentària. Això no obstant, s'ha optat, com ocorre en altres impostos (impost sobre grans establiments comercials, per exemple) per regular tots els aspectes del tribut en la llei per tal de tenir un únic cos normatiu. A més, la tramitació d'un reglament suposa la demorar l'exigibilitat de l'impost d'entre vuit i nou mesos, que és el termini mitjà per a l'elaboració i aprovació d'un decret d'aquesta naturalesa.

Finalment, i pel que fa a les diferents metodologies valorades per a la determinació de la fórmula de càlcul de la base imposable, aquestes queden explicades en *l'Estudi d'emissions CO₂ Vehicles Generalitat Catalunya*, del Barcelona Supercomputing Center.

3.2 Anàlisi de l'impacte de les opcions de regulació considerades

A. Informe d'impacte pressupostari

En aquest apartat de la memòria s'avalua la repercussió del contingut de l'Avantprojecte en els recursos personals i materials i en els pressupostos de la Generalitat.

- Quant a les modificacions efectuades en la regulació de l'impost, tenen impacte en els ingressos derivats de l'impost:

1. La introducció de la bonificació en quota del 2% per la domiciliació del pagament (article 45). L'estimació s'ha efectuat per als vehicles de categoria M1 i N1.

Atès que es disposa de la informació derivada de l'estudi del càlcul d'emissions de diòxid de carboni efectuat per Barcelona Supercomputing Center (*Estudi d'emissions CO₂ Vehicles Generalitat Catalunya*), es parteix d'aquestes per a calcular la recaptació de l'impost meritat en els exercicis 2019 i 2020 (ingrés pressupostari del 2020 i 2021, respectivament) i, partir d'aquesta, l'import de la bonificació en cada exercici.



Els càlculs s'efectuen de la manera següent:

El nombre total de vehicles considerats és 3.651.555 vehicles, dels quals 3.433.579 de la categoria M1 (turismes) i 217.976 de la categoria N1 (comercials lleugers). Cal aclarir que aquest nombre de vehicles és inferior al nombre que recull l'estudi esmentat anteriorment, perquè aquest té compte tots els vehicles, inclosos els exempts, perquè la seva finalitat és obtenir les fórmules de determinació de la emissions de CO2 dels vehicles.

Considerant doncs els vehicles no exempts (d'acord amb les dades del Registre general de Vehicles) i, en aplicació de la tarifa corresponent – aplicada sobre una base imposable determinada segons es disposi o no de dades oficials d'emissió- s'estima que l'import dels drets reconeguts per al 2020 és de 86.771.914 euros (per l'impost meritat en el 2019) i de 188.070.489 euros per al 2021 (per l'impost meritat en el 2020). Tenint en compte els probables canvis de comportament per part dels contribuents, el principi de prudència pressupostària recomana que les xifres anteriors es modulin a la baixa en un 10%, de manera que resulten uns drets reconeguts potencials de 78.094.723 euros i de 169.263.440 euros, respectivament.

La bonificació del 2% per domiciliació s'estima en un total de 981.199 euros al 2020 i de 2.126.663 al 2021, considerant que hi opten el 100% de les persones jurídiques i el 50 % de les persones físiques. El nombre de persones físiques i jurídiques s'extreu del cens de la Direcció General de Tráfico (tal i com s'exposa en l'apartat següent). En el supòsit de la liquidació corresponent a l'alta en el padró, l'aplicació de la bonificació està condicionada a què el subjecte passiu opti per rebre les notificacions de l'Agència Tributària de Catalunya per mitjans electrònics, doncs bé, en el cas de les persones jurídiques, aquestes estan obligades amb caràcter general a rebre les notificacions per aquests mitjans, per la qual cosa s'estima que totes optaran per la domiciliació; en el cas de les persones físiques (no obligades), s'estima que s'hi acolliran un 50% del cens.

Adicionalment, i com a informació important, es considera convenient referir aquí, també, les dades d'estimació d'ingressos per aquest impost. D'entrada, cal diferenciar entre els drets reconeguts i la recaptació efectiva. Així, l'impost meritat a 31 de desembre del 2019 genera drets reconeguts amb l'aprovació del padró en el 2020 (estimats en 78 milions d'euros), però la recaptació d'aquests drets liquidats no serà efectiva en la seva totalitat dins el mateix any 2020, ja que al ser el 2019 el primer exercici de meritació de l'impost, cal notificar totes les liquidacions de manera individual. Donat que el procediment requereix publicar primer el padró provisional, establir un període d'al·legacions i publicar posteriorment el padró definitiu i, tenint en compte el gran nombre de contribuents (més de 3 milions), és altament probable que les notificacions es perllonguin durant el darrer trimestre del 2020, traslladant en molts casos el període d'ingrés al 2021.



Tenint en compte aquest encavalcament temporal de la recaptació impositiva, i per aplicació del principi de prudència pressupostària, s'ha considerat necessari estimar la recaptació d'ingressos en un 50% dels drets reconeguts al 2020, per tant, una recaptació efectiva de 39 milions d'euros. La resta es computaran ja com ingrés en el 2021.

2. Quant a la no exigibilitat de l'impost per a l'exercici 2018 per als vehicles de les categories M1 i N1, cal recordar aquí allò exposat en la Memòria general (apartat 2.1) quan s'analitza el contingut de les disposicions derogatòria i finals:

“L'impost es va aprovar al 2017 amb efectes d'exigibilitat a partir del 2018, el qual es va meritjar l'1 de gener, amb la normativa vigent en aquell moment. L'aplicació per al 2018 de les modificacions que ara s'efectuen (canvi de data de meritació i establiment de fórmules de determinació de la base imposable) suposaria una retroactivitat que és considerada inconstitucional. L'altra opció, que seria que només tributessin els vehicles dels quals es disposava de dades oficials d'emissió, tampoc és viable atès que comportaria un tracte de desigualtat entre els contribuents contrari a l'ordenament jurídic.”

El càlcul de la pèrdua de drets reconeguts que comporta la disposició anterior es xifra en 39 milions d'euros, càlcul que té en compte que en la data de meritació de l'impost d'acord amb la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, només es disposava de dades d'emissió oficials d'aproximadament el 52% del parc de vehicles i que la tarifa aplicable en el 2018 era la mateixa que per al 2019.

3. Quant la moratòria d'un any prevista per a les motocicletes (exigibilitat a partir del 2020), no es pot calcular quin és l'impacte en el pressupost, atès que del parc actual (627.000) només disposen de dades oficials d'emissió, un 18% d'aquests vehicles.

4. D'altra banda, i pel que fa a l'impacte en el pressupost de l'Agència Tributària de Catalunya, s'adjunta informe emès per l'entitat, que inclou els quadres de detall de l'estimació de les despeses en cada exercici.

D'aquest informe es conclou que la major despesa es concentra en els dos primers anys d'implantació del tribut: en el primer any (2020) això és degut a l'elevat nombre de contribuents -prop de 3 milions-, a qui el sistema de gestió de l'impost mitjançant padró exigeix que en el primer exercici s'hagi d'efectuar la notificació de la liquidació de forma individualitzada (d'acord amb l'article 102.3 de la Llei general tributària); en el segon any, (2021) el nombre de notificacions individuals és elevat per l'efecte de la renotificació (notificacions fallides en el 2020), la incorporació de nous contribuents (coincidint amb l'entrada en vigor de l'impost per a les motocicletes) i les notificacions de les liquidacions en període executiu. Per als exercicis posteriors, la notificació es realitza de forma col·lectiva, la



qual cosa suposa una reducció de quasi el 90 % de la despesa. A més, cal tenir en compte que ja es disposarà d'un programari informàtic en funcionament que pot ésser utilitzat per a d'altres tributs que es puguin aprovar. Pel que fa específicament als costos per les despeses TIC, aquestes es concentren bàsicament en el 2020, any d'implementació efectiva de l'impost.

Les quantitats reflectides en l'informe de l'ATC són el resultat del càlcul del cost d'implementació (exercicis 2019 a 2021) i del cost recurrent (exercicis 2022 i posteriors), efectuat en termes d'estimació de màxims, tal i com exigeix un principi de prudència. Es tracta d'una estimació de màxims que considera la previsió d'un nombre elevat de notificacions i renotificacions, de contractació de personal específic per la gestió de l'impost i l'atenció a l'obligat tributari, ... tot això amb la finalitat de dotar de seguretat jurídica al sistema i, especialment, a favor dels contribuents.

Cal assenyalar que el sistema de gestió per padró suposa l'assumpció per part de l'administració tributària d'una major despesa, això implica, al seu torn, una reducció significativa de les càrregues administratives per al contribuent que no ha de presentar cap autoliquidació, ni declaració de dades.... Així queda reflectit en el quadre de quantificació de càrregues administratives, en què únicament es recull com actuació del contribuent l'opció per acollir-se al règim de notificació electrònica, i a la presentació de la sol·licitud de domiciliació bancària del pagament del deute.

5. La resta de modificacions, tant les de caràcter tècnic com les referides a la gestió de l'impost, no comporten impacte directe en la recaptació.

B. Informe d'impacte econòmic i social

En primer lloc, cal assenyalar que l'impacte econòmic i social es produeix amb la creació de l'impost l'any 2017, i per tant, amb la imposició de la nova càrrega tributària. Els destinataris de les mesures contingudes en l'avantprojecte de llei són, per tant, els contribuents que ja havien quedat configurats originàriament.

Partint del nombre de vehicles que recull "l'Estudi d' emissions CO2 Vehicles Generalitat Catalunya" efectuat pel Barcelona Supercomputing Center (3.686.270, corresponents a les categories M1 i N1) i distribuint aquest cens entre les persones físiques i jurídiques a partir de les dades de la DGT, s'estima que l'univers de contribuents es distribueix de la manera següent:



Naturalesa del contribuent	Nombre	Nombre de vehicles
Persona física	2.351.039	3.243.918
Persona jurídica	120.429	442.352

Pel que fa a l'impacte de les modificacions ara introduïdes en el text, cal diferenciar segons la seva naturalesa:

- Aquelles modificacions que, d'acord amb el que s'ha exposat en la memòria justificativa, tenen per objecte introduir definicions de conceptes, o referències normatives (arts. 41; 43; 44; 50 i 50 bis) no suposen cap impacte per al destinatari de la norma en la mesura que són modificacions de caràcter tècnic.
- La concreció del punt de connexió per a determinar la subjecció a l'impost dels vehicles de què són titulars les persones jurídiques, ha de contribuir a donar major seguretat jurídica al contribuent (art. 42).
- Sí que té impacte, pel que suposa de novedós, la introducció de les fórmules (art. 43) que han de permetre determinar les emissions de diòxid de carboni per aquells vehicles dels quals no se'n disposa d'oficials. Els destinataris d'aquest sistema de determinació de la base són, per tant, aquells contribuents titulars de vehicles que, atesa la seva antiguitat, no disposen de dades oficials d'emissió.
- Quant al règim de gestió de l'impost, el fet que el legislador opti pel sistema de padró redueix l'impacte, a nivell de càrregues administratives, tal i com s'exposa en l'apartat següent. Quant al tractament de les dades personals contingudes en el padró, aquest ha estat analitzat i declarat conforme per l'Agència Catalana de Protecció de Dades en l'informe de 2 de setembre del 2019, que forma part de l'expedient d'elaboració de la norma.
- L'establiment de la bonificació en quota en cas de domiciliació del pagament, redueix l'impacte econòmic -en termes de càrrega tributària- del contribuent.

D'altra part, cal assenyalar que es desconeix quin és l'impacte concret que l'aplicació de l'impost pot tenir en el sector de l'automoció atès que la compra de vehicles més o menys contaminants és una opció personal. Tampoc es disposen de dades que permetin estimar si les persones jurídiques que siguin subjectes passius de l'impost adoptaran conductes de deslocalització de l'activitat.

No es pot negligir que la finalitat extrafiscal del tribut persegueix gravar aquells vehicles que són més contaminants i, en conseqüència, provocar canvis de comportament dels usuaris per tal que adoptin opcions de mobilitat més sostenibles i menys perjudicials per al medi



ambient. Aquest objectiu queda ja fixat amb l'aprovació del tribut, l'any 2017. Quant a la reducció desitjada de les emissions de diòxid de carboni derivada de l'aplicació de l'impost, cal tenir en compte, però, que no es pot fer una estimació a priori atès que concorren d'altres factors que poden incidir en la reducció de les emissions i, per tant, fan molt difícil la individualització de l'efecte de la mesura impositiva. Així, per exemple, l'Ajuntament de Barcelona ha aprovat amb efectes de l'1 de gener del 2020 la prohibició de circulació – en determinades condicions- d'aquells vehicles més contaminants a l'anomenada Zona de Baixes Emissions de l'àmbit rondes de Barcelona.

El que s'ha dit fins ara no és obstacle, però, per a què l'administració, implantat el tribut, i per tal de conèixer quina és l'efectivitat de la mesura, avaluï la seva aplicació. Aquesta política d'anàlisi s'ha aplicat en d'altres figures impositives, com l'impost sobre begudes ensucrades envasades, respecte el qual l'Institut Català de Polítiques Públiques (Ivàlua), ha elaborat aquest any 2019, un informe sobre la implementació i l'eficiència d'aquesta política pública i la seva utilitat per a la millora de la salut dels ciutadans.

C. Informe d'impacte normatiu

L'article 64.c) de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, determina que s'ha de valorar la incidència de les mesures proposades per la disposició reglamentària en termes d'opció de regulació, de simplificació administrativa i de reducció de càrregues administratives per als ciutadans i les empreses.

Cal tenir present que les directrius de la Unió Europea consideren la regulació tributària un dels àmbits en què els legisladors nacionals han de posar el màxim interès en reduir les càrregues administratives, sobretot a les empreses.

Des del punt de vista normatiu, i en la mesura que l'avantprojecte de llei regula els aspectes relacionats amb la gestió del tribut, resulta evident la simplificació normativa, atès que no tota la regulació de l'impost es contindrà en la norma amb rang de llei no essent necessari efectuar el desplegament reglamentari mitjançant l'aprovació d'un decret.

D'altra part, i pel que fa a les càrregues administratives que corren a càrrec dels destinataris de la norma, és a dir, els contribuents de l'impost, com ja s'ha exposat en la memòria general, l'impost es gestiona pel sistema de padró el qual es confecciona a partir de les dades cedides per la Direcció General de Tràfic; per tant, el contribuent no ha de presentar cap autoliquidació, sinó que és la pròpia administració tributària la que emet les liquidacions (notificades en el primer exercici de forma individual, i en els posteriors, mitjançant notificació col·lectiva).



A més, s'estableix la possibilitat de domiciliar el pagament de l'impost, mecanisme que facilita la gestió del cobrament a l'administració tributària i redueix de forma notòria les càrregues al contribuent, que no ha d'estar pendent de realitzar l'ingrés.

Finalment, tal i com es reflecteix en l'Annex II, i per a l'aplicació de la bonificació en la quota per domiciliació, sí que el contribuent ha d'optar (en cas de persona física) pel règim de notificacions electròniques; i per presentar la corresponent sol·licitud de domiciliació amb la identificació de les dades corresponents.

D. Informe d'impacte de gènere

D'acord amb l'article 3.g de la Llei 11/1989, del 10 de juliol, de creació de l'Institut Català de les Dones, correspon a l'Institut Català de les Dones elaborar i emetre els informes d'impacte de gènere i, en tot cas, els informes a què fan referència els articles 36.3.b i 37.2 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern. D'acord amb això, s'ha demanat informe a l'organisme esmentat, que s'adjuntarà com annex a aquesta Memòria.

3.3. Comparació de les opcions de regulació considerades

La concreció efectuada en relació amb la subjecció dels vehicles que són titularitat de persones jurídiques (en atenció al domicili fiscal de l'entitat o del vehicle en el cas d'establiments o sucursals), és la que dota al tribut d'una major seguretat jurídica atès que es tracta de dades obtingudes del Registre general de vehicles.

D'altra part, i quant a les fórmules per a la determinació de la base imposable, les recollides en el text són les que es considera que millor s'ajusten a un càlcul d'emissió real. Quant a la seva definició i a les opcions considerades fins a obtenir-les cal estar a l'informe Barcelona Supercomputing Center.

Quant als aspectes de gestió del tribut s'ha optat, com ja s'ha exposat, per una regulació íntegra en la llei, que faciliti al contribuent la comprensió de tot els elements del tribut. Certament, és aquesta una matèria típica d'ésser regulada en norma de rang reglamentari, això no obstant, la necessitat de l'efectiva aplicació del tribut recomana recollir la seva regulació en la llei (tenint en compte, com ja s'ha dita anteriorment, la dilació que pot suposar la tramitació d'un projecte de decret).



Es considera doncs que les modificacions que es proposa efectuar en el text actual de la Llei permeten assolir l'objectiu d'interès general perseguit, això és la implantació efectiva del tribut per tal que els contribuents puguin satisfer les seves obligacions tributàries alhora que l'administració obté els corresponents ingressos (el 50 % dels quals, a més, es destinen a nodrir el Fons climàtic, d'acord amb el que disposa l'article 51.3a) de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, el qual vol ésser instrument necessari per a l'execució de polítiques i accions de mitigació i adaptació al canvi climàtic).

Per tot l'exposat en aquesta Memòria i en la Memòria general, es considera que l'avantprojecte dona compliment als principis de bona regulació: necessitat, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència, accessibilitat, simplicitat i eficàcia.

4 Implementació, seguiment i avaluació de la norma

La norma desplegarà tots els seus efectes, com no pot ser d'altra manera, a partir de la seva entrada en vigor per a tots aquells obligats tributaris als quals els hi resulti exigible l'impost. En tot cas, el seguiment i avaluació de la norma aprovada correspondrà fer-la a l'Agència Tributària de Catalunya – òrgan gestor del tribut-.

Els indicadors que es tindran en compte per a valorar la implantació i efectivitat de la norma seran les liquidacions emeses i recaptades; el volum de sol·licituds de domiciliació de pagaments presentades, així com també el nombre d'al·legacions i recursos que puguin interposar els contribuents i que seran demostratius del grau de litigiositat que pot plantejar la regulació.



5. Annexos

- I. Test de pimes
- II. Càrregues administratives
- III. Informe retorn de les consultes prèvies a l'inici de la tramitació de la norma.
- IV. “*Estudi d’ emissions CO2 Vehicles Generalitat Catalunya*”. Barcelona Supercomputing Center. Centro nacional de computación.

Annex I. Test de pimes

Identificació de la població d'empreses afectades

Tal i com s'ha exposat en les memòries, l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica estableix 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; posteriorment, la seva regulació es trasllada a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic. Les modificacions que ara es plantegen no tenen un impacte diferents de l'efectuat en les normes anteriors.

Això no obstant, es recorda que les empreses que poden resultar afectades, de forma directa o indirecta pertanyen a les sub-branques següents:

- 291 Fabricació de vehicles de motor i carrosseries
- 293 Fabricació de components per a vehicles de motor
- 451 Venda vehicles de motor
- 494 Transport mercaderies per carretera i per canonada
- 771 Lloguer vehicles de motor

De totes aquestes empreses, i tenint en compte la seva activitat, són susceptibles d'ésser considerades contribuents de l'impost, les que siguin titulars de vehicles de la categoria N1 (transport mercaderies) i les dedicades al lloguer de vehicles.

Fonts:

Enquesta industrial d'estructura empresarial, IDESCAT

Enquesta estructural d'empreses del sector serveis, IDESCAT



Any 2016

Grups de CNAE	Nombre d'establiments	Nombre d'empreses	Volum de negocis (m€)	Persones ocupades	Valor mitjà estimat de volum de negocis per empresa (€)
291 Fabricació de vehicles de motor i carrosseries*	141	46	10.287.103	17.351	223.632.674
293 Fabricació de components per a vehicles de motor	243	272	5.932.212	20.477	21.809.603

Font: Enquesta industrial d'estructura empresarial, IDESCAT i elaboració pròpia.

451 Venda vehicles de motor	2.867	2.568	11.238.278	16.198	4.376.276
494 Transport mercaderies per carretera i per canonada	21.663	22.098	6.340.791	53.900	286.940
771 Lloguer vehicles de motor	783	591	957.227	2.156	1.619.673

Font: Enquesta estructural d'empreses del sector serveis, IDESCAT i elaboració pròpia.

Estimació del nombre d'empreses del sector afectat i del seu volum de negoci, diferenciades segons la seva dimensió:

	291 Fabricació de vehicles de motor i carrosseries	293 Fabricació de components per a vehicles de motor	451 Venda vehicles de motor	494 Transport mercaderies per carretera i per canonada	771 Lloguer vehicles de motor	Nombre d'empreses
Microempreses:		121	2.282	20.212	662	23.277
Petites		56	214	552	17	839
Mitjanes		40	61	54	4	159
Grans	49	29	3	4	0	85
Total PIMES afectades	0	217	2557	20818	683	24.275

Pes nombre d'empreses PIMES sobre el total del sector afectat

99,65%

Font: Directori Central d'Empreses, INE i elaboració pròpia. Nota: Atesa la desagregació present a l'estadística, es considera empreses grans aquelles que tenen 200 o més treballadors assalariats.



Volum de negocis mitjà per empresa	1.007.971
<i>Pes volum de negocis PIMES sobre total del sector afectat</i>	9,75%
Nombre de treballadors ocupats	92.731
<i>Pes ocupats PIMES sobre total del sector afectat</i>	84,24%

Font: Enquesta industrial d'estructura empresarial i enquesta estructural d'empreses del sector serveis, IDESCAT, Directori Central d'Empreses, INE i elaboració pròpia.

Nota:

*Tenint en compte que les empreses del sector 291 Fabricació de vehicles de motor i carrosseries tenen un valor mitjà de volum de negocis superior al llindar màxim establert per la definició de PIME (50M€), es descarten les empreses presents en aquest sector com a PIMES.

Consulta al sector afectat

- | | Sí | No |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació? | ☐ | ☒ |
| 2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat? | ☒ | ☐ |

Observacions: En resposta a la primera qüestió cal assenyalar que es va realitzar la consulta pública prèvia adreçada a la ciutadania en general i es va comunicar de forma específica el tràmit a associacions de petites i mitjanes empreses

Mesurament de l'impacte sobre les pimes

- | | Sí | No |
|--|-------------------------------------|--------------------------|
| 3. S'ha quantificat les càrregues administratives que es deriven del compliment de les mesures proposades? | ☒ | ☐ |



- | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 4. S'ha quantificat els costos financers o els costos substantius més rellevants de la proposta normativa? | ☐ | ☒ |
| 5. Es garanteix que els costos que es generen per a les pimes no impliquen desavantatges competitius en relació amb les empreses de major dimensió? | ☒ | ☐ |
| 6. Es garanteix que les pimes poden operar en condicions de lliure competència en el mercat? | ☒ | ☐ |

Valoració de mesures específiques per a les pimes

- | | Sí | No |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 7. S'ha avaluat alguna opció que simplifiqui o flexibilitzi el compliment de la relació per a les empreses més petites i, alhora, permeti assolir els objectius públics perseguits? | ☐ | ☒ |
| 8. S'ha adoptat alguna d'aquestes opcions de regulació més flexibles per a les pimes a la proposta normativa? | ☐ | ☒ |
| 9. S'ha redactat la proposta normativa en un llenguatge senzill i comprensible per a una persona sense formació específica en dret? | ☒ | ☐ |
| 10. Es contribueix a simplificar el marc regulador del sector per tal de fer-lo més accessible? La proposta normativa no té per objecte la regulació del sector. | ☒ | ☐ |

Observacions:

En el compliment de les obligacions tributàries que regula l'avantprojecte de llei no s'efectua cap diferenciació en atenció al volum de facturació i nombre de treballadors dels obligats tributaris. D'altra part, s'ha d'assenyalar que l'avantprojecte de llei recull modificacions en el text d'una llei ja aprovada que és la que va crear el tribut; per tant, les mesures que ara es recullen en l'articulat no afecten la capacitat competitiva de les pimes (no augmenten el preu dels productes ni redueixen els seus marges de benefici); no se'ls s'hi imposen obligacions d'obtenció d'autoritzacions ni s'estableixen normes tècniques o de qualitat. Cal tenir en compte que en atenció al fet imposable de l'impost (les emissions de CO₂ dels vehicles), no hi cap la possibilitat de tenir en compte opcions de tributació diferents en atenció a les dimensions de les empreses-contribuents.



Generalitat de Catalunya
Departament de la Vicepresidència
i d'Economia i Hisenda
Direcció General de Tributs i Joc

ANNEX II. QUANTIFICACIÓ DE CÀRREGUES ADMINISTRATIVES

Núm.	Obligacions	Art.			Suma p x t	Freqüència / any F	Nombre persones afectades N	Q (F * N)	Cost € Q * (p x t)
			Preu	Temps					
1	Població afectada: contribuent (persona física)								
	Opció per la notificació electrònica *	Apartat 6. Modificació art. 45.2 Llei 16/2017		0,50		1	2.351.039		
2	Població afectada: contribuent (persona física i persona jurídica)								
	Sol·licitud de domiciliació bancària del pagament **	Apartat 9. Addició art. 47 bis. apart.2 Llei 16/2017				1	Persones físiques 2.351.039		
			21,82	0,50	10,91		Persones jurídiques 120.429	1.313.880,39	
TOTAL								1.313.880,39	

1. **Modificació art. 45.2** " En el supòsit de la liquidació corresponent a l'alta en el padró, l'aplicació d'aquesta bonificació està condicionada, també, a què el subjecte passiu opti, en el termini a què es refereix l'apartat 3 de l'article 47 bis, per rebre les notificacions de l'Agència Tributària de Catalunya per mitjans electrònics, quan no és una persona obligada amb caràcter general a rebre les notificacions per aquests mitjans, i mantingui aquesta opció fins a la data de notificació de la liquidació corresponent a l'alta en el padró. "

La sol·licitud de notificació electrònica només s'efectua una vegada.

* i ** Suposant que hi optin la totalitat dels contribuents

2. **Addició art. 47 bis.** "2. Un cop notificada l'alta en padró, els contribuents que volen domiciliar el pagament del deute hi han d'optar per mitjà d'una comunicació adreçada al/ a la cap de l'Oficina Central de Recaptació de l'Agència Tributària de Catalunya. La domiciliació s'ha de sol·licitar en el termini de dos mesos a comptar des de la finalització del període d'exposició del padró provisional a què es refereix l'article 47.4, i s'inclou al padró definitiu. Les sol·licituds presentades amb posterioritat a aquesta data tenen efectes per als exercicis següents. La domiciliació del pagament dels exercicis futurs també pot efectuar-se en el moment d'efectuar l'ingrés del deute a les entitats financeres col·laboradores."

La sol·licitud de domiciliació del pagament només s'efectua una vegada.

Persones físiques: l'impacte es mesura en temps de compliment de l'obligació - no monetàriament-

PREU: preus facilitats per la Guia de Bones Pràctiques per a l'elaboració i la revisió de la normativa amb incidència en l'activitat econòmica