

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 de les observacions presentades

Aquesta memòria s'elabora d'acord amb la previsió establerta a l'article 64.5 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, en relació amb l'avantprojecte de llei de referència.

A. Tràmit de consulta interdepartamental

L'avantprojecte de llei s'ha sotmès a consulta interdepartamental mitjançant l'entorn electrònic SIGOV, d'acord amb l'article 66 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya. En concret, s'ha sotmès a consulta interdepartamental des del dia 25 de juliol fins a l'1 d'agost del 2019 (núm. d'expedient SIG19VEH1123). Durant aquest termini ha formulat únicament observacions l'Oficina del Govern.

Observacions Oficina del Govern

a) Per correu electrònic de data 29 de juliol, l'Oficina del Govern fa arribar a l'Assessoria Jurídica del Departament les observacions que es transcriuen a continuació, i que foren incorporades en el text:

"1. Convindria dur a terme una revisió lingüística del text de la iniciativa.

2. Títol.

Convindria completar el títol de l'Avantprojecte de llei (text principal i SIGOV) i el títol de l'article únic en els termes següents:

"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"

"Article únic

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. Exposició de motius.

Convindria completar l'exposició de motius de la iniciativa amb els preceptes estatutaris que atribueixen a la Generalitat la competència per establir tributs propis i competència en matèria de protecció del medi ambient.

4. De conformitat amb el Manual d'elaboració de les normes de la Generalitat de Catalunya, quan una norma s'esmenta per segona o successives vegades, no cal repetir de forma completa la disposició de què es tracta i es pot utilitzar simplement el títol de la disposició, o totes les altres dades excloent-ne el títol.

Us suggerim d'adequar a la regla de citació els apartats en què es divideix l'article únic de la iniciativa, que en tot moment es refereixen a la Llei que és objecte de modificació com "Llei".

També en el marc de l'apartat 3 de l'article únic, quant al Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles.

5. Article únic. Apartat 1.

Us agrairíem que reproduíssiu en el marc de la l'apartat 1 de l'article únic el títol de les normes següents, d'acord amb la seva redacció publicada al Diari Oficial:

- Reglament número (UE) núm. 678/2011 de la Comissió, de 14 de juliol de 2011, que substitueix l'annex II i modifica els annexos IV, IX i XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, els sistemes, els components i les unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles (Directiva marc), d'acord amb la seva redacció publicada al Diari Oficial.

-Reglament número (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles de dos o tres rodes i dels quatricicles, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles.

6. Article únic. Apartat 3.

Us suggerim de citar la norma de referència com "Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles. També a l'apartat 6 de l'article únic.

7. Article únic. Apartat 6.

En el marc de la nova redacció que s'atribueix a l'article 45 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, sobre bonificacions, es conté una remissió a l'apartat 3 de l'article 47 bis.

Semblaria que aquest precepte està integrat per només dos apartats.

Convindria verificar-ho.

8. Disposició final primera.

De conformitat amb la disposició final primera, intitulada Exigibilitat de l'impost:

"1. L'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica, regulat en la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, és exigible per als vehicles de categoria M1 i N1 a partir del 31 de desembre de 2019, i per als vehicles de categories L3e, L4e, L5e, L6e i L7e a partir del 31 de desembre de 2020, quedant sense efecte l'impost meritat a l'exercici 2018.

2. El període impositiu de l'exercici 2019 s'inicia el dia 1 de gener de 2019.

3. En l'exercici 2019 la tarifa aplicable als vehicles de categoria M1 i N1 és la següent:

a) Vehicles de la categoria M1

<i>Emissions oficials de diòxid de carboni</i>	<i>Tipus marginal (€/g CO2/km)</i>
<i>Fins a 120 g/km</i>	<i>0,00</i>
<i>Més de 120 g/km i fins a 140 g/km</i>	<i>0,55</i>
<i>Més de 140 g/km i fins a 160 g/km</i>	<i>0,65</i>
<i>Més de 160 g/km i fins a 200 g/km</i>	<i>0,80</i>
<i>Més de 200 g/km</i>	<i>1,1</i>

b) Vehicles de la categoria N1

<i>Emissions oficials de diòxid de carboni</i>	<i>Tipus marginal (€/g CO2/km)</i>
<i>Fins a 160 g/km</i>	<i>0,00</i>
<i>Més de 160 g/km</i>	<i>0,30</i>

Us suggerim que valoreu si el contingut de la disposició seria més propi d'una disposició addicional, de conformitat amb el Manual d'elaboració de les normes de la Generalitat de Catalunya.

9. Documentació de l'expedient. Memòria general.

Tal com s'indica a l'informe jurídic preliminar, convindria completar l'apartat de la memòria general "Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants" amb la referència a la derogació de la disposició final setena, apartat b) de la Llei 5/2017, de l'1 d'agost.

També convindria completar el document amb la justificació de la vacatio legis més breu que l'ordinària.

10.El punt 8 modifica l'article 47, relatiu al padró, preveu, entre d'altres qüestions, que:
"1. L'impost es gestiona mitjançant padró i és elaborar per l'Agència Tributària de Catalunya a partir de les dades de què disposa, d'acord amb el que s'estableix en els apartats següents:

(...)

3.El padró ha de contenir per a cada subjecte passiu les dades següents:

a)Noms i cognoms o raó social de la persona o entitat titular del vehicle.

b)Número d'identificació fiscal.

(...)

De conformitat amb allò establert a l'article 8.2 f) de la Llei 32/2010, de l'1 d'octubre, li correspon a l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT) emetre informe, amb caràcter preceptiu, dels avantprojectes de llei, dels projectes de disposicions normatives que elabori el Govern per raó d'una delegació legislativa i dels projectes de reglaments o disposicions de caràcter general que afectin la protecció de dades de caràcter personal.

Per tot el que s'ha exposat, us demanem que valoreu la conveniència de completar l'expedient amb un pronunciament sobre la necessitat (o no) de sol·licitar l'informe l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades previst a l'article 8.2 f) de la Llei 32/2010, de l'1 d'octubre de esmentat."

Les esmenes introduïdes com a conseqüència de les observacions de l'Oficina del Govern donen lloc al text de l'avantprojecte de llei de 31 de juliol que queda vist en l'apartat II de la sessió del Consell Tècnic del dia 1 d'agost. Aquest text és el que es sotmet a informació pública i audiència a les entitats i el que, a partir del 2 d'agost, juntament amb la documentació que l'acompanya, s'han pogut consultar a la pàgina <http://economia.gencat.cat/ca/departament/projectes-normatius/en-tramit/>.

C. Tràmit d'audiència i informació pública

Informació pública

Mitjançant edicte publicat en el DOGC núm. 7933, de 6 d'agost de 2019, se sotmet a informació pública *l'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 termini per presentar observacions, suggeriments o al·legacions va finalitzar el 6 de setembre.

Audiència

En la tramitació de l'avantprojecte de llei s'ha donat tràmit d'audiència a les entitats del sector de l'automòbil i del lloguer i rènting de vehicles, coneixedores del sector, següents:

Entitat	Notificació
CECOT	Rebutjada 18/08/2019 pel sistema eNOTUM
Consell General de les Cambres Oficials de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya	Notificada per EACAT 5/08/2019
Foment del Treball Nacional	Rebutjada 18/08/2019 pel sistema eNOTUM
Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC)	Notificada per eNOTUM 07/08/2019
Fundació RACC	Rebutjada 18/08/2019 pel sistema eNOTUM
ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas)	Notificada per eNOTUM 16/08/2019
ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones)	Rebutjada 18/08/2019 pel sistema eNOTUM
L'Institut Agrícola	Notificada per eNOTUM 14/08/2019
FECAVEM (Federació Catalana de Venedors de Vehicles a Motor)	Rebutjada 18/08/2018 pel sistema eNOTUM
FACONAUTO (Concesionarios de Automoción)	Rebutjada 18/08/2018 pel sistema eNOTUM
AEVAC (Associació Empresarial de Lloguer de vehicles sense conductor de Catalunya).	Notificada per eNOTUM 13/08/2019
FENEVAL (Federación Nacional Empresarial del Alquiler de Vehículos con y sin conductor)	Rebutjada 18/08/2019 pel sistema eNOTUM
Organització de Consumidors de Catalunya (OCU)	Notificada per eNOTUM 08/08/2019

A continuació s'analitzen i es dóna resposta a les al·legacions presentades:

- Associació Empresarial de Lloguer de Vehicles sense conductor (AEVAC)

Al·lega l'Associació que, tenint en compte el fet imposable i atesa la dificultat de gestió de l'impost pel que fa als vehicles de lloguer, s'inclouï els vehicles destinats al lloguer sense conductor d'entre els supòsits exempts regulats en l'article 43.1.

Valoració: L'impost grava les emissions de CO₂ dels vehicles essent independent que el seu ús el realitzi la persona propietària o arrendatària. La menor o major complexitat de la gestió de l'impost no pot ésser motiu que justifiqui l'establiment d'un benefici fiscal.

- Fundació RACC

a) En primer lloc la Fundació RACC manifesta que existeixen altres figures que ja graven directament i indirecta les emissions de CO₂: impost d'hidrocarburs i "l'impost de matriculació" respecte del qual es produeix doble imposició.

Valoració: en resposta a aquesta primera consideració cal recordar que el Tribunal Constitucional, en la sentència de 20 de juny del 2019, dictada en el recurs d'inconstitucionalitat núm. 5334-2017 interposat contra determinats preceptes de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, entre els quals, els articles referits a l'impost, conclou que el tribut s'ajusta a l'ordenament constitucional i que en cap cas vulnera l'article 6.3 de la LOFCA per considerar que el seu fet imposable és diferent al de l'impost especial sobre determinats mitjans de transport i al de l'impost local sobre vehicles de tracció mecànica.

b) Es proposa evitar la imposició als vehicles durant els quatre primers anys de vida per evitar que alguns vehicles es matriculin en altres CCAA.

Valoració: Com ja s'ha dit anteriorment, el fet imposable de l'impost el constitueixen les emissions contaminants, i aquestes es produeixen des del primer moment; per tant, una exempció fonamentada en la potencial deslocalització d'empreses o de vehicles, no justifica el benefici fiscal proposat. A més, en el sector de les empreses de rènting, en què la renovació de les flotes és constant, l'exempció comportaria que aquests vehicles no tributessin mai.



c) Es proposa dotar de la màxima quantitat possible al Fons Climàtic dedicada a la renovació del parc i que els beneficiaris sigui preferentment les persones que desballesten un vehicle antic

Valoració: La Llei del canvi climàtic atorga a la Comissió Interdepartamental del Canvi Climàtic la responsabilitat d'establir les prioritats en l'aplicació dels recursos econòmics del Fons Climàtic i ho ha de fer atenent a la disponibilitat econòmica, la planificació sectorial i l'anàlisi cost-eficiència (apartat e) de l'article 30.2). El legislador ha volgut doncs que sigui dita Comissió la que estableixi les actuacions prioritàries que consideri millor poden servir a l'objectiu de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle o la vulnerabilitat del canvi climàtic. I sembla lògic que sigui així atès que el canvi climàtic és un fenomen molt complex que requereix d'una presa de decisions adaptable a les circumstàncies internes i externes de cada moment. Si es fixessin amb molt de detall les actuacions, es limitaria la capacitat de la Comissió Interdepartamental de fomentar les actuacions més adients en cada moment. A més cal tenir present que entre les possibles actuacions que es relacionen (a títol indicatiu en l'article 51), hi ha el de la mobilitat sostenible, concepte que inclou el de la renovació de vehicles.

d) L'impost manifesta una manca d'equitat en tant que només s'aplica a una part dels vehicles excloent als vehicles de gran tonatge, els quals tenen les emissions de CO₂/Km recorregut més elevades. Es proposa subjectar a tributació els camions de més de 3,5 tones, i incrementar les quotes corresponents a les furgonetes.

Valoració: el legislador en el moment de crear l'impost ha optat per gravar determinats vehicles, sens perjudici que en el futur puguin incorporar-se a tributació d'altres categories. En la memòria d'avaluació d'impacte que acompanyava l'expedient d'elaboració de l'avantprojecte de llei del canvi climàtic (Llei 16/2017), es deia:

"En el cas de la categoria de camions, si s'analitzen les diferents reglamentacions per als camions de límits d'emissions de l'EURO 1 a l'EURO 6, s'observa que no hi ha una baixada significativa respecte les seves emissions de CO₂. No passa el mateix amb altres contaminants en els que sí s'observa una baixada important en els límits admesos, però l'impost es centra exclusivament en les emissions de CO₂. Així mateix no existeix una base de dades pública i oficialment acceptada sobre les emissions de CO₂ per cada model de vehicle de camió."

(...)

A diferència dels turismes s'estableix un únic tipus marginal de 0,40€/gCO₂/km. Això és degut a que les emissions de CO₂ de cada model venen determinades en gran mesura pel potencial de càrrega. En tant que les furgonetes són bàsicament vehicles de càrrega de mercaderies i en conseqüència eines de treball, no s'ha considerat adient penalitzar a aquells propietaris que



requereixen l'ús de vehicles amb major capacitat de càrrega tot i que puguin generar unes majors emissions de gCO₂km.

Per les furgonetes amb emissions iguals o inferiors a 140 gCO₂km el coeficient és zero, ja que s'ha considerat que és el llindar que determina furgonetes baixes en emissions i que a la vegada hi han suficients alternatives comercialitzades al mercat."

A més a més, cal tenir en compte la recent aprovació del Reglament (UE) 2019/1242 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny pel que s'estableixen normes de comportament en matèria d'emissions de CO₂ per a vehicles pesats nous i es modifiquen els Reglaments (CE) 595/2009 i (UE) 2018/956 i la Directiva 96/53/CE del Consell. Aquest Reglament estableix, per primer cop a nivell de la UE, uns estàndards a les emissions de camions (heavy-duty vehicles). Entre els aspectes que inclou aquest Reglament hi ha la de modificar el Reglament (CE) n.º 595/2009 (Reglament d'homologació de tipus d'emissions Euro 6) per tal d'establir un procediment per verificar les emissions de CO₂ de vehicles pesats. Aquest procediment és essencial per una vigilància eficaç del mercat del sistema d'homologació del tipus i els valors de les emissions de CO₂ utilitzats a efectes del compliment dels objectius.

El Reglament és ja vigent i s'aplicaria a camions venuts a partir de l'1 de juliol de 2019. La forma en com es determinaran les emissions, és a partir d'un software de simulació que la UE posarà a disposició dels fabricants (prèvia sol·licitud de llicència per part dels fabricants de camions). Aquest procediment està establert al Reglament (UE) 2017/2400 de la Comissió on es facilita una metodologia, basada en l'eina VECTO, mitjançant la que es poden simular les emissions de CO₂ i el consum de combustible de tots els vehicles pesats. Segons s'indica a la documentació elaborada per la pròpia Comissió, aquesta metodologia permet tenir en compte la diversitat del sector de vehicles pesats i el nivell elevat de personalització dels vehicles pesats individuals. En un primer pas, des de l'1 de juliol de 2019, les emissions de CO₂ es determinaran per a quatre grups de vehicles pesats que representen aproximadament entre el 65 y el 70 % de totes les emissions de CO₂ del parc de vehicles pesats de la UE.

En conclusió no és a fins a juliol de 2019 que no es començaran a disposar de dades pels vehicles pesats nous de les emissions de CO₂ (cal tenir present que els objectius s'estableixen de manera similar al que es fa pels cotxes, és a dir estableix un límit a la mitjana de la flota que ha posat a la venda un determinat fabricant aquell any).

Amb aquesta situació continua sent impossible poder establir un sistema tributari que gravi a data d'avui, el parc de camions existents.

e) És un impost regressiu atès que es grava amb un terme fix anual les emissions nominals i no les efectivament generades; a més, pot afectar més notablement a col·lectius econòmicament més vulnerables titulars de vehicles més antics. La fórmula generada per estimar les emissions dels vehicles dels quals no es disposa de dades oficials, dona resultats desproporcionats. Per això es proposa un topall màxim de quota de 150€ anuals.

Valoració: L'objectiu de l'impost és el de fer evident el diferent comportament en matèria d'emissions de CO₂, de l'oferta de turismes i vehicles comercials lleugers existents. El fet imposable de l'impost són les emissions de CO₂ dels vehicles, per tant, a igual comportament, aquells vehicles que emetin més emissions de CO₂ més elevada és la quota. L'avantprojecte de llei ja preveu un topall al càlcul de la base imposable de 499 grams de CO₂/km. El topall de quota proposat pel RACC implica unes emissions d'un vehicle M1 de 234 grams de CO₂/km, el qual, i tenint en compte les dades de la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior sembla excessivament baix.

D'altra part, amb les dades disponibles actualment no es disposa de registres addicionals en relació amb el quilometratge.

f) Es demana incorporar en els supòsits d'exempció el "vehicle taller" pel seu elevat cost de reposició

Valoració: El cost o valor d'un vehicle no justifica l'exempció del tribut, en atenció una vegada a més a allò que s'està gravant. No constitueix una categoria especial de vehicles, ni el seu ús entra dins de la naturalesa de les exempcions ara vigents (vehicles de les administracions públiques o representacions diplomàtiques, vehicles de persones amb mobilitat reduïda, vehicles dedicats a l'assistència mèdica...).

g) Amb l'entrada en vigor de la mesura oficial d'emissions de CO₂ mitjançant el nou protocol d'assaig WLTP en comptes del NEDC, es preveu que l'increment nominal d'emissions de CO₂ dels vehicles homologats sota aquesta norma s'incrementi al voltant d'un 20%. Això pot fer incrementar substancialment la quota tributària de vehicles que són més eficients que altres homologats segons la norma NEDC. Es proposa implantar un coeficient de correlació per tal que ambdues mesures siguin comparables.

Valoració: Certament, la introducció del nou estàndard WLTP implica que les dades d'emissions del vehicle siguin superiors a les obtingudes fins ara per l'estàndard NEDC. Ens trobem, però, en un moment de transició atès que fins al 31 de desembre del 2020 els nous vehicles es comercialitzaran amb els dos valors.

D'altra part, dels treballs que s'estan realitzant pel sector de l'automoció, s'ha observat que hi ha variacions sobre el factor de correcció (19%, 20%). A més els factors no són els mateixos segons sigui gasolina o dièsel el combustible emprat.

Actualment, cap dels països -amb impostos equivalents al de matriculació o circulació amb el CO₂ incorporat emprant els valors NEDC-, s'ha pronunciat encara sobre com farà les corresponents adaptacions.

És una qüestió que s'ha d'estudiar i valorar per a que, a partir del moment en què s'utilitzi només l'estàndard WLTP, es disposi del mecanisme que permeti establir la correlació d'emissions corresponents.

Per tot l'exposat no es considera adient preveure ja ara coeficients correctors.

- Federació catalana de tallers de reparació d'automòbils i indústries afins (FECATRA)

1) En primer lloc, l'entitat manifesta la seva disconformitat envers l'impost per considerar que es tracta d'una mesura *"improvisada, i indiscriminada de la que no es pot preveure els beneficis que reportarà al conjunt de la població"*, que *"penalitzava no comprar vehicles nous i, en cas de compra, penalitzava unes determinades opcions"*. Proposa i que en el seu lloc haurien de preveure's mesures transversals (promoció pública per a l'efectiva comercialització d'innovacions tecnològiques, control i promoció de vehicles nous, etc...).

Valoració: sens perjudici de l'adopció de mesures de caràcter transversal –no tributari- per part de la Generalitat, cal assenyalar que la implantació del tribut no ha estat improvisada atès que l'impost es crea en la Llei 5/2017, del 28 de març, i, posteriorment es recull en la Llei 16/2017.

2) Amb caràcter subsidiari, formula les al·legacions següents:

a) Art. 42: La titularitat del vehicle i el domicili fiscal d'aquest resulta un criteri de vinculació fiscal no adequat perquè és salvable i amenaçant per a grans flotes i desproporcionat per a micropimes i particulars titulars de vehicles. No es fa referència al registre públic concret, respecte a la titularitat, atorgant encara més marge d'interpretació pràctica i inseguretat jurídica al respecte.

Valoració: tenint en compte les dades disponibles –cens del Registre general de Vehicles- el legislador ha optat per subjectar a tributació tots aquells vehicles que consten

en dit Registre com a domiciliats a Catalunya, i, que es considera, per tant, realitzen el fet imposable en el territori, i que són titularitat de persones físiques o jurídiques amb domicili fiscal a Catalunya (o establiment, sucursal, o oficina).

Quant a la identificació del Registre, s'incorpora la seva denominació en l'article 42.2

b) Art. 43.bis: El sistema que determina les emissions fa una discriminació injustificada respecte el fet imposable (art. 41), és a dir, les emissions del vehicle, entre els vehicles que disposen de les emissions de CO₂ oficials i els que no. Proposa:

- 1) eliminar el factor "T" (penalitzava vehicles antics)
- 2) modificar la primera tarifa fins als 120 g/km, en lloc dels 95 g/km, amb el tipus marginal 0;
- 3) introduir els kilòmetres efectuats com coeficient corrector del càlcul o a través de bonificacions, fent ús dels km que recull el Registre de Vehicles de la DGT anotats a cada ITV (cada 4, 2 i cada any);
- 4) preveure coeficients correctors o bonificacions per a determinats perfils d'usuaris atenent a la seva capacitat econòmica i per a empreses.

Valoració:

- L'antiguitat del vehicle no penalitza als vehicles més antics, atès que no suposa increment anual de la base: en el text es diu expressament que l'antiguitat es calcula per la diferència entre la data corresponent al 31 de desembre del primer exercici de meritació de l'impost i la data de la primera matriculació del vehicle. A més, de la informació disponible s'extreu l'evidència que els vehicles de major antiguitat registren nivells d'emissió superiors als més nous atenent a l'increment d'eficiència del consum en els motors, gràcies a la progressiva millora tecnològica que s'ha produït en els darrers anys en el sector de l'automoció.

- La disposició addicional de l'avantprojecte ja estableix per al 2019 i per als vehicles de la categoria M1, un primer tram d'emissions de fins a 120 g/km amb tipus zero.

- Amb les dades disponibles actualment no es tenen registres addicionals en relació amb el quilometratge. A més, en els vehicles nous, la primera inspecció tècnica s'efectua transcorreguts quatre anys i, per tant, no es disposaria dels quilòmetres anuals durant aquest període.

- Es tracta d'un impost real, que recau sobre les emissions de CO₂ dels vehicles, és, per tant, un impost objectiu; no encaixa en la naturalesa del tribut establir beneficis fiscals

en atenció a la situació personal o econòmica del contribuent – perquè aquestes circumstàncies no estan relacionades amb el fet imposable, és a dir, no estan lligades amb actuacions o conductes tendents a la reducció de les emissions-. Ha d'ésser via despesa que es tinguin en compte determinats col·lectius per ajudar-los a renovar vehicles més eficients i menys contaminants.

c) Art. 46.5: Exposa: *“En el supòsit de segona o ulterior transmissió del vehicle, està obligat a satisfer l'impost referit a tot el període impositiu qui en sigui titular en la data de meritació, sense perjudici dels pactes privats que hi hagi entre les parts.”* el subratllat resulta incoherent amb la possibilitat de prorratejar per dies que preveu el paràgraf 4rt de l'article 46.

Valoració: no es produeix cap incoherència en la redacció dels preceptes, atès que el prorrateig per dies es refereix a aquells supòsits en què el període impositiu és inferior a l'any natural previstos en l'article 46.2): Primera adquisició del vehicle en una data posterior a l'1 de gener i Baixa definitiva del vehicle o baixa temporal per robatori. En el cas de segona o ulterior transmissió del vehicle, el període impositiu és anual.

d) Art. 50.bis: Supressió. El tràmit de modificació ha de ser com l'actual, garantint la màxima participació dels agents afectats i justificant amb l'estudi previ i la memòria corresponent.

Valoració: La previsió de modificació dels elements quantificadors de l'impost mitjançant llei de pressupostos és una fórmula emprada en la tècnica tributària, i, en tant, que norma amb rang de llei aprovada en el Parlament, compleix totes les regles de seguretat jurídica.

- L'Institut Agrícola (adhesió Ajuntament de Sant Mateu de Bages, i Ajuntament d'Ivars d'Urgell)

L'Institut Agrícola sol·licita 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, atès que la suposada reducció d'emissions no és ni possible ni factible, perquè els ciutadans de les dites poblacions necessiten dels vehicles. Demana que s'inclogui una bonificació en els termes següents:

“Els vehicles que constin en els registres públics corresponents a municipis amb manca 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".

Valoració: 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.

- Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

1) Amb caràcter general, ANFAC considera que l'impost no garanteix el compliment de l'objectiu que el motiva i que pot tenir un impacte negatiu sobre el mercat. Posa de manifest la dificultat per gravar els vehicles circulants alhora que anuncia la possible reducció de la matriculació de vehicles a Catalunya per part de les empreses. En segon lloc, proposa una reforma de l'impost de circulació amb criteris medi ambientals, que hauria de comportar la posterior eliminació de l'impost autonòmic. Demana la modificació dels preceptes que regulen el Fons Climàtic, per tal d'especificar que una part dels ingressos es destinin a "ajuts a la renovació del parc".

Valoració: Quant a la reforma de l'impost de circulació amb criteris mediambientals, cal assenyalar que en tant que tribut local, correspondria a l'Estat.

En relació amb la proposta de modificació de la regulació del Fons Climàtic, per tal d'especificar que una part dels ingressos es destinin a "ajuts a la renovació del parc", es reiteren les consideracions efectuades en resposta a les al·legacions del RACC (lletra c)

2) Quant a l'articulat:

a) En l'article 41.1, proposa afegir la part en negreta:

"1. Constitueixen el fet imposable de l'impost les emissions de diòxid de carboni dels vehicles aptes per circular per les vies públiques inclosos dins les categories següents:

a) *Vehicles de les categories M1 (vehicles de motor concebuts i fabricats principalment per al transport de persones i el seu equipatge, que tinguin com a màxim vuit seients a més del seient del conductor, sense espais per a viatgers drets) i N1 (vehicles de motor concebuts i fabricats principalment per al transport de mercaderies amb una massa màxima no superior a 3,5 tones), amb una massa de referència que no superi els 2.610 kg, d'acord amb el que disposen la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell de 5 de setembre de 2007, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles, i el Reglament (UE) núm. 678/2011 de la Comissió, de 14 de juliol de 2011, que substitueix l'annex II i modifica els annexos IV, IX i XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, els sistemes, els components i les unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles (Directiva marc).*

Valoració: La definició dels vehicles M1 i N1 és la que estableixen la Directiva 2007/46 i el Reglament 678/2011. A banda d'aquestes normes hi ha el Reglament 715/2007, que estableix les normes d'homologació de determinats tipus de vehicles (els M1 i N1 de massa màxima de referència no superior a 2.610 kg, i també, a sol·licitud del fabricant, de massa no superior a 2.840 kg).

És a dir, el Reglament no està definint els vehicles tipus M1 i N1, sinó que estableix unes normes tècniques que s'apliquen a un subconjunt d'aquests vehicles (els de massa no superior a 2.610 kg). L'acceptació de l'al·legació implica modificar l'àmbit d'aplicació de l'impost, ja que alguns vehicles M1 i N1 quedarien fora del tribut per superar aquesta massa, sense cap justificació aparent (pot ésser inclús que aquests vehicles siguin més contaminants per ser més voluminosos, tot i que això dependrà de les característiques tècniques del motor, etc.).

b) Introduir un nou supòsit d'exempció per a aquells vehicles de fins a 5 anys d'antiguitat, atès que les seves emissions són menors i evita la fugida de matriculacions.

Valoració: Es reiteren les consideracions efectuades en resposta a les observacions del RACC (lletra b)

c) En relació amb l'article 43bis.proposa la redacció següent:

*"2. A l'efecte de l'apartat anterior, la base imposable coincideix amb les emissions oficials de diòxid de carboni **que consten en la targeta ITV del vehicle** ~~en el certificat expedit pel fabricant o l'importador del vehicle.~~*

*3. En el cas dels vehicles de categoria M1 i N1, **amb massa de referència no superior als 2.610 kg**, per als quals no es pugui determinar la base imposable d'acord amb el que estableix*

l'apartat 2, perquè no es disposa de les emissions oficials de diòxid de carboni, la base imposable es calcula per aplicació de la fórmula següent, amb el límit mínim de 35 g CO₂/km i el límit màxim de 499 g CO₂/km:"

Valoració: a efectes de l'impost, el certificat expedit pel fabricant o importador equival a la targeta ITV.

Quant a la proposta de modificació de l'apartat 3, es reitera allò exposat la lletra a) anterior.

d) Proposa que a partir de l'exercici 2020, el tipus marginal s'afecti d'un coeficient corrector del 81%. El motiu és que com a conseqüència de l'aplicació dels nou procediment d'homologació dels vehicles (WLTP) s'estima que l'increment d'emissions registrades per a un mateix vehicle sigui d'un 19%.

Valoració: Es reiteren les consideracions efectuades en resposta a l'al·legació formulada per la Fundació RACC (g)

- Foment del Treball

1) En primer lloc Foment del Treball considera que caldria suprimir el tribut perquè entén que dificulta la competitivitat de la economia catalana. També alerta d'una futura i potencial doble imposició amb l'impost sobre de vehicles de tracció mecànica en cas que aquest sigui objecte de reformulació.

2) Subsidiàriament, proposa: a) eximir d'impost els vehicles de menys de quatre anys; b) dedicar la total recaptació a la renovació del parc de vehicles destinant-la a l'adquisició/rènting, amb promoció dels vehicles "eco"; c) incorporar una exempció per a les persones amb un grau de discapacitat superior al 33%.

Valoració: En relació amb les observacions de caràcter general, cal assenyalar que l'impost ha estat validat, com s'ha dit anteriorment, per la sentència del TC de 20 de juny del 2019, en la qual es conclou que no hi ha doble imposició ni amb l'impost especial sobre determinats mitjans de transport ni amb l'impost local sobre vehicles de tracció mecànica. En aquest sentit, cal dir que el paràmetre de constitucionalitat s'efectua respecte dels impostos vigents en cada moment i no en els futurs.

En resposta a les altres al·legacions:

a) i b) Es reiteren les consideracions efectuades en resposta a les al·legacions formulades pel RACC i per ANFAC, respectivament.

c) L'exempció prevista per als vehicles per a persones de mobilitat reduïda està referida a aquell vehicle amb una tara no superior a 350 kg, que en pla no superen els 45 km/h, i que ha estat construït –no merament adaptat- per a l'ús de persones amb alguna discapacitat física. La categoria d'aquest vehicle ve informada en el Registre general de vehicles; en canvi, l'exempció sol·licitada per a les persones amb un grau reconegut de discapacitat igual o superior al 33% no està relacionada amb les característiques del vehicle sinó amb la condició personal del seu titular, i aquesta circumstància no incideix en la configuració del fet imposable, que són les emissions de CO₂. A més, és una dada que no consta en el Registre general de vehicles.

- FECAVEM (Patronal Catalana de l'Automoció)

Amb caràcter general, FECAVEM s'oposa a l'entrada en vigor de l'impost, s'adhereix a les al·legacions presentades per Foment del Treball i, subsidiàriament, pel que fa a l'articulat, manifesta el següent:

a) L'impost no garanteix l'acompliment del seu objectiu atès que queden fora les emissions produïdes per vehicles que circulen per Catalunya però dels que són titulars persones d'altres països o d'altres CCAA.

b) Relacionar la tributació de l'impost amb la titularitat del vehicle no respon a la realitat del mercat; la titularitat no és una referència vàlida especialment en el cas d'empreses amb flotes de vehicles, que, com a conseqüència de l'impost poden optar per domiciliar el vehicle fora de Catalunya.

c) Recomana reformular l'impost de circulació incorporant criteris mediambientals, i que, amb posterioritat, s'elimini l'impost autonòmic.

d) S'hauria de vincular l'impost a un pla de renovació dels vehicles de major antiguitat

e) El sistema de determinació de les emissions dels vehicles dels quals no es disposa de dades oficials evidencia la manca de dades i això fa que es tracti d'una presumpció estimada en base a unes dades de les quals FECAVEM no ha disposat ni pot analitzar.

f) La pressió fiscal sobre els vehicles és molt elevada i fragmentada.

g) S'adhereix a les esmenes a l'articulat presentades per ANFAC.

h) Proposa suprimir l'apartat 2 de l'article 42 per considerar que parlar de "registres públics" comporta inseguretat jurídica.

Valoració:

- En resposta a les observacions relacionades amb les lletres a) i b), es reiteren les consideracions efectuades en resposta a l'al·legació presentada per FECATRA en l'apartat 2a).
- Sobre els punts c) i d) es reiteren les consideracions efectuades en resposta a les al·legacions d'ANFAC.
- En resposta al punt e), relatiu a les dades utilitzades per a establir les fórmules que han de permetre determinar les emissions per aquells vehicles dels quals no es disposa de dades oficials, s'ha d'assenyalar que són dades que consten el Registre general de Vehicles, extretes de les dades que consten en els certificats emesos pels fabricants dels que disposen els titulars dels vehicles.

Cal tenir en compte, a més, que l'aplicació de les fórmules ofereix una solució transitòria atès que, a mesura que el parc de vehicles es modernitzi, es disposarà de les dades oficials d'un major nombre de vehicles.

Finalment, s'accepta l'al·legació referida a la denominació específica en l'article 42.2 del Registre general de vehicles.

- Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR)

a) L'Associació al·lega que l'impost discrimina als usuaris de moto respecte els usuaris d'altres vehicles, atès que els grams de CO₂ de les motocicletes són més "cars" que les previstes per als turismes. Manifesta que l'impost obvia els avantatges de les motos en termes de mobilitat, medi ambient i equitat social. Per tot això, proposa la mateixa tarificació que la dels turismes.

Valoració: S'accepta l'al·legació. Es modifica la lletra c) de l'article 44.1. que passa a tenir la redacció següent.

"c) Vehicles de les categories L3e, L4e, L5e, L6e i L7e

Emissions oficials de diòxid de carboni	Tipus marginal (€/g CO ₂ /km)
Fins a 95 g/km	0,00
Més de 95 g/km i fins a 120 g/km	0,70
Més de 120 g/km i fins a 140 g/km	0,85
Més de 140 g/km i fins a 160 g/km	1,00



Més de 160 g/km i fins a 200 g/km	1,20
Més de 200 g/km	1,40

Tenint en compte que el límit d'exempció és de 95 gCO₂/km, s'estima que hi haurà més motos que no pas cotxes exempts de tributació. Aquest tipus de vehicles representen el 3% de les emissions de CO₂ del transport de Catalunya, en tant que els turismes representen entre el 65% i el 68%

b) Atès el reduït i especial ús dels vehicles L6 i L7 es proposa la seva exempció

Valoració: Es considera contrari a la finalitat del tribut excloure de tributació aquest tipus de vehicles, que emeten un volum important de CO₂ i tenen un ús merament recreatiu.

c) En relació amb l'exigibilitat de l'impost a les motocicletes, se sol·licita no posar una data fins que no es disposi de les fórmules que permetin calcular la base imposable per aquelles que no disposin de dades oficials.

Valoració: Certament, per a una part important del parc de motocicletes no es disposa de dades oficials. És per això que s'ha posposat un any l'exigibilitat de l'impost. Durant aquest període s'espera disposar de les fórmules que permetin la determinació de les emissions.

- Col·legi oficial de gestors administratius de Catalunya

En el seu escrit, el Col·legi s'adhereix a la observacions efectuades per FECAVEM i, a més, formula les al·legacions següents:

a) En relació amb l'article 41 sol·licita l'exclusió de tributació dels vehicles proveïts de permís temporal així com que s'indiqui de forma expressa que quan l'article parla de "Registre corresponent" es digui que és el Registre de Vehicles titularitat de la Direcció General de Trànsit.

Valoració: L'únic supòsit que preveu l'avantprojecte de llei de no subjecció en relació amb els permisos temporals, és el supòsit de permís temporal per robatori, atès que davant d'aquesta circumstància, resulta evident que el seu titular no pot tributar per un vehicle del qual no disposa. En la resta de supòsits de permisos temporals (que se sol·liciten, per exemple, mentre es tramita la matriculació), no concorre aquesta circumstància i per tant, no queda justificada la seva no subjecció. A més, i davant un

impost amb període impositiu anual, cal tenir en compte que aquells permisos tenen una durada d'entre 10 i 60 dies.

S'accepta l'al·legació referida a la denominació específica del "Registre general de vehicles".

b) Quant a l'article 42 proposa la redacció següent:

"1) Les persones físiques **que siguin posseïdors del vehicle, o, en el seu defecte constin com a arrendataris del vehicle, o, en el seu defecte com a titulars i tinguin el domicili fiscal a Catalunya.**

b) Les persones jurídiques, i també les entitats mancades de personalitat jurídica que constitueixin una unitat econòmica o un patrimoni susceptibles d'imposició definides com a obligats tributaris per la normativa tributària general, **que siguin posseïdors del vehicle, o, en el seu defecte constin com a arrendataris del vehicle, o, en el seu defecte com a titulars i tinguin el domicili fiscal a Catalunya.**

c) Les persones jurídiques, i també les entitats mancades de personalitat jurídica que constitueixin una unitat econòmica o un patrimoni susceptibles d'imposició definides com a obligats tributaris per la normativa tributària general, **que siguin posseïdors del vehicle, o, en el seu defecte constin com a arrendataris del vehicle, o, en el seu defecte com a titulars i no tinguin el domicili fiscal a Catalunya però hi tinguin un establiment, una sucursal o una oficina, per als vehicles que, d'acord amb les dades que consten en els registres públics corresponents, estiguin domiciliats a Catalunya. Tercera.- En relació a l'article**

2. Als efectes del que estableix aquest article, s'entén per posseïdor, arrendatari o titular del vehicle la persona identificada amb aquesta condició en el **Registre de Vehicles titularitat de la Direcció General de Trànsit dependent de Ministeri de l'Interior.**

Valoració: la determinació del "posseïdor del vehicle" és una qüestió fàctica que no es pot controlar i per tant impossibilita la gestió de l'impost.

Quant al tema dels arrendataris i d'acord amb les dades de la Direcció General de Trànsit, es constata que quan hi ha un arrendament, l'arrendador i l'arrendatari del vehicle poden sol·licitar que el vehicle consti a nom de l'arrendatari, però és una gestió purament opcional. Per tant, la llei considera titular del vehicle aquella persona que consta identificada en el Registre general de vehicles.

c) En l'article 43 bis, proposa incloure els Laboratoris oficials que, en determinats supòsits, també emeten fitxes tècniques, com per exemple en les homologacions individuals de vehicles.

Valoració: l'avantprojecte estableix que, amb caràcter general, i per a la determinació de la base imposable, l'administració tributària tindrà en compte les emissions oficials de diòxid de carboni que consten en el certificat expedit pel fabricant o importador del vehicle; si no es disposa d'aquestes dades oficials, la base imposable es determinarà d'acord amb el que estableix l'article 43.bis.3. En aquest darrer cas, si el contribuent no està conforme amb la base imposable resultant, pot aportar, com a principi de prova, fitxes tècniques emeses per laboratoris oficials.

d) Es proposa introduir en l'article 45 una bonificació del 100% dels "vehicles estoc" de les empreses que es dediquen a la fabricació, importació, comercialització o arrendament de vehicles, que no hagin circulat més de dos quilòmetres diaris entre la data d'adquisició i la data de pèrdua de la possessió o titularitat.

Valoració: No es disposa de les dades per identificar aquests vehicles ni controlar les condicions que esmenten, per tant la gestió d'aquesta exempció seria molt complexa.

e) Finalment, i respecte de l'article 46.2a), proposa fer referència a "*dia d'adquisició de la possessió o titularitat del vehicle*".

Valoració: no es pot fer referència a la data d'adquisició de la possessió perquè és una dada fàctica que l'administració desconeix.

- Asociación Española de Renting de Vehículos (AER) / Asociación Española de Leasing y Renting (AERL)/ Asociación Nacional de Establecimientos Financieros de Crédito (ASNEF)

Les al·legacions presentades per aquestes associacions s'analitzen de forma conjunta atès que són idèntiques:

a) La configuració de les persones jurídiques com a subjectes passius de l'impost suposa una extralimitació del tribut que incompleix el principi de territorialitat i, per tant, resulta contrari a l'ordenament constitucional.

b) L'article 42 de l'avantprojecte conté conceptes indeterminats que causen indefensió, atès que no s'especifica què cal entendre per "establiment, sucursal o oficina", ni per "registres corresponents".

c) No queda justificada i resulta arbitrària la regulació de determinats aspectes que havien d'ésser regulats en una norma reglamentària. A més, vulnera el dret a la tutela judicial efectiva a l'impedir als contribuents la impugnació del reglament davant els tribunals.

d) Subsidiàriament, AER sol·licita que els vehicles de rènting quedin exempts de tributació.

Valoració:

a) i b) Validat l'impost pel Tribunal Constitucional, no es produeix cap incompliment del principi de territorialitat al que s'han d'ajustar els impostos propis de les comunitats autònomes. En el cas de les persones jurídiques, la subjecció es produeix per a totes aquelles que tinguin el domicili fiscal a Catalunya o, de no tenir-lo, disposin de sucursal, establiment o oficina en el territori. D'altra part, aquests conceptes tot i que no estan definits en la llei sí que són termes utilitzats en d'altres impostos, com en l'impost sobre la renda de no residents (article 13.1.a) del RD Legislatiu 5/2004, de 5 de març).

c) L'avantprojecte de llei té per objecte, principalment, la modificació de preceptes que regulen elements essencials de l'impost (fet imposable, subjecte passiu, base imposable, beneficis fiscals, meritació...) per als quals regeix el principi de reserva de llei (article 8 de la Llei general tributària). Únicament pot ésser objecte de regulació mitjançant reglament el desenvolupament normatiu referent a la gestió del padró de contribuents i al règim de pagament, que en l'avantprojecte de llei es regulen en els apartats 8 i 9 de l'article únic, que modifiquen i addicionen els articles 47 i 47 bis en la Llei del canvi climàtic). Això no suposa, però, que existeixi una reserva de norma reglamentària.

L'impost es va crear en la Llei 5/2017, del 28 de març, i que, posteriorment, es va incorporar en la Llei del canvi climàtic Llei 16/2017, de l'1 d'agost). Tal i com s'explica en la Memòria general, el 3 de novembre de 2017, el president del Govern de l'Estat va interposar recurs d'inconstitucionalitat contra determinats preceptes de la Llei 16/2017, d'entre els quals, els articles 40 a 50, que regulen l'impost. La invocació de l'article 161 de la Constitució va comportar la suspensió de l'efectivitat dels preceptes impugnats; això no obstant, mitjançant interlocutòria del Tribunal Constitucional de 21 de març de 2018 es va aixecar la suspensió. Ara bé, en aquella data estava vigent l'aplicació a Catalunya de l'article 155 de la Constitució (fins al 2 de juny del 2018). Tot i que, aixecada la suspensió, es van començar a realitzar els treballs per a la implementació del tribut, la situació impossibilitava tant l'aprovació del desplegament reglamentari com de qualsevol modificació de la Llei. Finalment, mitjançant sentència de 20 de juny de 2019, el Tribunal

Constitucional ha validat l'impost i, per tant, la constitucionalitat dels preceptes que el regulen.

A data d'avui, l'impost s'ha meritat ja dos exercicis per als vehicles M1 i N1 i un per als vehicles de les categories L3e, L4e, L5e, L6e i L7e. Un desplegament reglamentari del règim de gestió del padró i de pagament comportaria la demora en l'exacció del tribut –ja meritat- la qual cosa genera una inseguretat jurídica al contribuent, que està obligat a satisfer l'impost. Es considera, per tant, seguint el criteri de la doctrina constitucional, que aquesta situació d'excepcionalitat justifica la regulació en la llei dels aspectes de gestió (padró de contribuents i règim de pagament). La norma legal es configura doncs com una mesura raonable i proporcional que vol donar resposta a la situació vigent d'aplicació del tribut.

A més, cal assenyalar que la regulació de la configuració del padró de contribuents, (modificació de l'article 47 de la Llei 16/2017), s'ajusta plenament, com no pot ser d'altra manera, al procediment establert en la normativa general tributària quan als tràmits de contingut del padró, d'aprovació provisional, d'exposició pública, tràmit d'audiència, aprovació definitiva, etc.. garantint-se, per tant, en tot moment, tots els drets dels contribuents.

Finalment, l'avantprojecte de llei no té cabuda en els conceptes de "lleï de cas únic", o de "lleï singular" o de "lleï autoaplicativa" atès que no es dicta en atenció a un supòsit de fet concret, ni esgota el seu contingut o eficàcia en l'adopció de les mesures que conté, sinó que té una vocació de permanència i aplicació que s'estén al llarg del temps.

d) Tenint en compte el fet imposable de l'impost, i pels motius que s'han anat reiterant al llarg d'aquesta memòria, no queda justificada l'exempció per als vehicles de rènting.

- Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (GANVAM)

1) Amb caràcter general, GANVAM manifesta que l'avantprojecte de llei comporta un risc de desinversió i deslocalització d'empreses, el trencament de la unitat de mercat, la descoordinació amb les polítiques locals de qualitat de l'aire i el fet que els vehicles més antics i més contaminants siguin els que paguin menys impost.

2) En relació amb l'articulat:

a) En l'apartat 2 de l'article 41, proposa el text següent:

*“2. A l'efecte d'aquest impost, es consideren aptes per circular per les vies públiques els vehicles a què fa referència l'apartat 1 matriculats en els registres públics corresponents, mentre no n'hagin estat donats de baixa de manera definitiva o temporal per robatori, **i els vehicles proveïts de permisos temporals***

Al·lega que ha d'entendre's per vehicles proveïts amb permís temporal els establerts en els articles 33, 44 i 48 del RD 2822/1998, de 23 de desembre, pel que s'aprova el Reglament general de Vehicles, en relació amb les operacions de transmissió de vehicles en les que intervenen persones que es dediquen a la compravenda de vehicles.”

Valoració: En relació amb els permisos temporals, es reiteren les consideracions efectuades en resposta a l'al·legació formulada pel Col·legi oficial de gestors administratius de Catalunya (a).

b) Proposa la no subjecció per als vehicles afectes a una activitat econòmica per no afectar a la competitivitat de les empreses; c) Proposa la inclusió com a exempts de vehicles de lloguer, taxis, autoescoles... i també els que siguin titularitat de famílies nombroses.

Valoració: Es tracta d'un impost real, que recau sobre les emissions de CO2 dels vehicles, és per tant un impost objectiu; no encaixa en la naturalesa del tribut establir beneficis fiscals en atenció a l'ús o la situació personal o econòmica del contribuent – perquè aquestes circumstàncies no estan relacionades amb el fet imposable, és a dir, no estan lligades amb actuacions o conductes tendents a la reducció de les emissions-.

d) Considera que la determinació de la base imposable per als vehicles respecte dels que no es disposa d'emissions oficials és inconstitucional i excedeix de la interpretació que efectua el Tribunal Constitucional, a més de donar com a resultat bases imposables més baixes per als vehicles més antics i contaminants.

Valoració: Davant la manca de justificació de l'al·legada extralimitació, s'ha d'assenyalar que la determinació de la base imposable – per a determinats supòsits- en funció d'un seguit d'elements o característiques del vehicle que permeten establir quin és el volum d'emissions no és contrari en cap moment a les consideracions efectuades pel TC atès que aquest examina la doble imposició del tribut autonòmic amb d'altres tributs estatals. D'altra banda, i dels valors estimats, no es constata que els vehicles més antics tinguin bases imposables més baixes, més si es té en compte, que són els més nous els que menys contaminen.

e) Respecte de la quota recomana utilitzar les mateixes taules que les emprades a nivell estatal. A més, el coeficient multiplicador de la quota per als dos últims trams de vehicles M1 excedeix de l'habilitació del 15% d'increment dels tipus impositius de la LOFCA.

Valoració: L'habilitació del 15% a la que es refereix l'interessat és la prevista en l'article 51 de la Llei 22/2009, de 18 de desembre, per la que es regula el sistema de finançament de les Comunitats Autònomes de règim comú i Ciutats amb Estatut d'Autonomia i es modifiquen determinades normes tributàries ((no de la LOFCA) i fa referència a la capacitat normativa de què disposen les CCAA per a incrementar els tipus màxims de l'impost especial sobre determinats mitjans de transport. Ara bé, aquest és un impost estatal, cedit a les CCAA; en canvi, l'impost sobre les emissions de CO2 dels vehicles de tracció mecànica és un tribut propi de la Generalitat de Catalunya respecte del qual no resulten aplicables les regles de la Llei 22/2009.

f) El canvi en la data de meritació de l'impost dificultarà la gestió atès que és diferent al previst en altres impostos que el subjecte passiu està habituat a liquidar. A més, si la norma entra en vigor abans de finalitzar el 2019, suposaria una retroactivitat considerada inconstitucional.

Valoració: Tal i com s'exposa en la memòria general, el canvi en la data de meritació del tribut obeeix a la necessitat de simplificar la gestió de l'impost per part de l'administració tributària. A més, el sistema de gestió per padró de l'impost – elaboració del padró provisional, tràmit d'al·legacions, aprovació padró definitiu- permet al contribuent conèixer de l'exacció del tribut en tot moment, sense que això generi cap tipus d'inddefensió. D'altra part, cal assenyalar que el canvi de meritació a 31 de desembre, ha de permetre que la llei entri en vigor abans de la meritació de l'impost.

g) La modificació de l'article 74, que regula el padró de contribuents, no ha estat examinada pel Tribunal Constitucional.

Valoració: El TC en pronunciar-se sobre la adequació a l'ordenament constitucional del tribut examina si es produeix o no doble imposició amb d'altres impostos. Per la seva part, la regulació del sistema de gestió del tribut, no afecta a cap element essencial que pugui afectar a les conclusions de la sentència que ha validat l'impost.

h) Manifesta la seva conformitat amb deixar sense efecte l'exercici 2018 i pels mateixos motius hauria de deixar-se sense efecte el 2019. En qualsevol cas, el període impositiu no pot ésser l'1 de gener del 2019 perquè suposaria de facto la retroactivitat de la norma

amb efectes recaptatoris amb anterioritat a la seva entrada en vigor. Per a les motocicletes, la data de meritació ha de ser l'1 de gener del 2021.

Valoració:

i) Es produeix una doble imposició amb "l'impost de matriculació".

Valoració: Aquesta qüestió ja ha quedat resolta en la sentència del TC 87/2019.

D. Valoració als informes rebuts

Informe jurídic preliminar

L'Assessoria Jurídica del Departament emet en data 25 de juliol l'Informe jurídic preliminar, en què es recullen un seguit de suggeriments i observacions introduïts a la memòria general i al text.

Informe d'Impacte de gènere de l'Institut Català de les Dones

L'Institut Català de les Dones emet en data 13 d'agost del 2019 el preceptiu informe d'impacte de gènere que estableix l'article 64.3.d de la Llei 26/2010, del 3 d'agost i que s'adjunta com annex a la Memòria d'avaluació. L'informe és favorable sense cap observació.

Informe de la Direcció General de Pressupostos

La Direcció General de Pressupostos informa favorablement el Projecte de decret en data 31 de juliol del 2019.

Informe de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades

A l'empara de l'article 36 del Reglament (UE) 2016/679, del Parlament i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades, i dels articles 5 i 8 de la Llei 32/2010, de l'1 d'octubre, de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades, aquesta ha emès informe en data 2 de setembre del 2019.

L'informe conclou que l'avantprojecte no resulta contrari a les previsions establertes a la normativa de protecció de dades personals si es tenen compte les consideracions següents:

a) Quant a l'articulat, es proposa modificar l'article 47.1, en els termes següents:

*“ L'impost es gestiona mitjançant padró i és elaborat i aprovat per l'Agència Tributària de Catalunya, a partir de les dades ~~a partir de les dades de què disposa~~ **obtingudes del Registre de Vehicles de la Direcció General de Transit**, d'acord amb el que s'estableix en els apartats següents. (...).*

Les dades de què disposa l'Agència Tributària de Catalunya no són només les corresponents a les obtingudes del Registre general de Vehicles, sinó també del Cens Unitari de Contribuents (CUC) gestionat per l'Agència Estatal d'Administració Tributària i que posa a disposició de les administracions públiques per a consulta dades de nom, NIF i domicili.

b) En relació amb les propostes de modificació dels apartats 4 i 5 de l'article 47, es considera que la inclusió de la referència al sistema d'identificació digital de les persones afectades no és propi de la tècnica legislativa en matèria tributària, i és una informació que es pot donar als interessats en el mateix portal de consulta de les dades del padró.

c) Quant a la implementació del sistema de gestió i accés a les dades tributàries dels contribuents contingudes en el padró, és una qüestió en la que està treballant l'Agència Tributària de Catalunya per a garantir la seva seguretat.