



Informe de valoració del Dictamen 9/2019, del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya emès en relació amb l'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

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya (en endavant, CTESC) ha aprovat en sessió extraordinària de 15 d'octubre, el Dictamen 9/2019 en relació amb l'avantprojecte de llei esmentat en l'encapçalament.

Des d'aquesta Direcció General de Tributs i Joc se'n fa la valoració en els termes següents, i seguint la mateixa estructura del Dictamen:

I. Observacions generals:

- **Tercera.** Es proposa la integració de l'impost en algun dels impostos existents, l'impost de matriculació, l'impost de vehicles de tracció mecànica o en els impostos que ja graven els combustibles

Valoració: En relació amb aquesta observació, cal assenyalar que es tracta d'impostos locals la regulació dels quals correspon a l'Estat.

- **Quarta.** En cas que s'opti per un model de finançament de les infraestructures com pot ser l'Eurovinyeta, que també pot significar un nou impost al trànsit de vehicles, el CTESC proposa integrar-hi un component ambiental que substitueixi l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica

Valoració: Quant a la integració de l'impost en la futura regulació de l'eurovinyeta, i en la mesura que aquesta tingui un component medi ambiental, no s'exclou l'anàlisi del seu tractament unitari amb l'impost objecte d'aquest avantprojecte.

- **Cinquena.** El CTESC considera que la base imposable de l'impost hauria de tenir en compte els km reals recorreguts per complir amb la finalitat de gravar les emissions de CO₂ de forma proporcional al seu volum d'emissió.

Valoració: Certament, seria desitjable; això no obstant, a data d'avui no resulta possible aplicar en tant que no es disposa d'un sistema de mesura de quilometratge (per exemple, per als vehicles nous la ITV és obligatòria a partir del 4 any, per la qual cosa, per als anys



anteriors no es disposa de les dades necessàries). Això fa que s'hagi optat per considerar les emissions nominals dels vehicles.

- **Sisena.** Considera que no s'ha tingut en compte l'impacte de l'impost proposat sobre la indústria de l'automòbil i la de components d'automoció, i sobre els sectors de la distribució i la gestió de flotes. Es proposa que s'activin els estudis adients, amb la participació dels agents socials implicats, per valorar aquest impacte.

Valoració: L'avantprojecte de llei fou objecte del tràmit de consulta pública prèvia del 17 de juliol al 17 d'agost del 2018. En aquesta es van plantejar qüestions relatives a: determinats aspectes referits a la subjecció a l'impost en els casos de les persones jurídiques; ii) determinació de la base imposable per a aquells vehicles per als quals no es disposa d'emissions oficials; iii) quin règim de gestió tributària resultaria més senzilla i àgil. El tràmit estava adreçat a la ciutadania en general, així com a les associacions i entitats mediambientals i a les patronals i associacions d'empreses dedicades al sector de l'automoció: concessionaris, fabricants i empreses de lloguer de vehicles. (<https://participa.gencat.cat/processes/consultapublicacanviclimatic>).

- **Setena.** Alerta que els gravàmens sobre els vehicles de tracció mecànica i, en concret, sobre les seves emissions pot generar en els consumidors dubtes i incertesa a l'hora d'adquirir un nou vehicle.

Valoració: En la compra d'un vehicle nou, la targeta d'inspecció tècnica del fabricant ja conté les emissions oficials de CO₂, per la qual cosa, el contribuent pot conèixer, en aplicació de la normativa de l'impost quina quota li correspon satisfer. D'altra part, i en relació amb l'adquisició de vehicles que no disposin de dades oficials, tampoc es produeix cap situació d'indefensió en la mesura que les regles de càlcul estan recollides en la llei.

- **Vuitena.** Considera que cal analitzar i tenir en compte la repercussió sobre el nostre model econòmic de l'aprovació de figures fiscals a escales territorials, que situen part de les nostres empreses en condicions de competitivitat diferents respecte del nostre entorn immediat.

Valoració: l'impost no grava la realització d'una activitat empresarial sinó que, en tant que impost de caràcter extra fiscal, sotmet a tributació les emissions contaminants de determinats vehicles.



- **Novena.** Considera que cal proporcionar una alternativa a les pimes i micropimes dedicades al transport de mercaderies per carretera per tal que pugui fer una transició a vehicles de zero emissions.

Valoració: la implementació d'aquesta mesura ha de venir per la via de la despesa, mitjançant l'atorgament d'ajuts que millor s'adeqüin a cada cas.

- **Desena.** Per tal de contribuir a assolir els objectius de la Llei de canvi climàtic, el CTESC recorda la necessitat d'elaborar un decret per definir el reglament de la Taula Social del Canvi Climàtic.

Valoració: Segons informa el Departament de Territori i Sostenibilitat, el Decret està en fase de tramitació:

- Del 21.12.2018 fins el 21.02.2019 va tenir lloc la Consulta pública prèvia preceptiva.
- El 4.06.2019 es va presentar a la Comissió Interdepartamental del Canvi Climàtic la proposta de decret.
- El 7.10.2019 es fa tramesa de proposta de Decret per tal de disposar de l'informe d'organització i l'informe jurídic preliminar
- Es preveu que a finals d'octubre o inicis de novembre pugui sortir a informació pública.

- **Onzena.** Considera que la Comissió Interdepartamental del Canvi Climàtic hauria de destinar una part dels nous recursos obtinguts al sector de l'automoció i els seus components, en coordinació amb el Pacte nacional per a la Indústria i el Consell de Relacions Laborals. També es considera que una part important dels recursos del Fons Climàtic s'haurien de destinar a incentivar la renovació de vehicles de tracció mecànica amb zero emissions.

Valoració: Segons informa el Departament de Territori i Sostenibilitat:

La Llei 16/2017 de l'1 d'agost del canvi climàtic, dona 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). És a dir el legislador ha volgut que sigui a través de la Comissió Interdepartamental com s'estableixin les actuacions prioritàries que millor poder servir a l'objectiu de reduir les emissions de GEH o la vulnerabilitat davant els impactes 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. També 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 que siguin menys emissors en matèria de GEH i també el de la millora del transport públic.

- **Dotzena.** Considera que l'impacte de l'Avantprojecte de Llei és limitat, atès que queden fora les emissions dels vehicles que circulen per Catalunya, però dels que són titulars persones físiques o jurídiques d'altres països o de la resta de l'Estat.

Valoració: La configuració de l'impost parteix de dues premisses: que el contribuent tingui el seu domicili fiscal (o sucursal, oficina...) a Catalunya, i que el vehicle consti domiciliat en el territori d'aplicació de l'impost d'acord amb el Registre general de Vehicles. Només és possible l'aplicació efectiva del tribut si concorren aquestes dues circumstàncies.

II. Observacions a l'articulat

1. La modificació prevista en l'apartat 1, de l'article únic, que fa referència a l'article 41.b) de la Llei del canvi climàtic, no comprèn la categoria de vehicles L1e, és a dir els ciclomotors. El CTESC considera que s'hauria de justificar la seva no subjecció a l'impost.

Valoració: la no subjecció a l'impost dels ciclomotors obeeix, d'una part, a que el volum d'emissions emeses, és en conjunt, baix; d'altra banda, no hi ha un registre de dades oficials d'emissió de CO₂, d'aquest tipus de vehicles.

2. En l'apartat 3 de l'article únic, el CTESC considera que s'hauria de suprimir l'apartat a) de l'article 43 de la Llei de canvi climàtic, que recull l'exempció de l'impost per als vehicles oficials de l'Estat, de les comunitats autònomes i dels ens locals.

Valoració: Aquesta qüestió serà objecte d'estudi per si es recupera l'exempció només per a aquells vehicles destinats a defensa i seguretat ciutadana (exempció actualment vigent en la Llei 16/2017, de l'1 d'agost).

3. El CTESC recomana que a l'apartat 3 de l'article únic es tinguin en compte, per a l'exempció de l'impost, els vehicles utilitzats per les persones amb un grau de discapacitat



igual o superior al 33%. Les dades es poden obtenir del Registre Municipal referides a l'impost municipal sobre vehicles de tracció mecànica.

Valoració: Tal i com es va recollir en la memòria d'observacions a les al·legacions presentades en el tràmit d'audiència: "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."

4. En l'apartat 5 de l'article únic la taula que estableix les emissions oficials de diòxid de carboni i els tipus marginals coincideixen per a la lletra a) i per a la lletra c). El CTESC recomana fusionar els enunciatats de les lletres a) i c) i mantenir una de les taules.

Valoració: s'accepta

5. En l'apartat 9 de l'article únic, el CTESC recomana revisar l'apartat 2 de l'article 47 bis, atès que sembla que hi ha una contradicció entre l'establert al paràgraf primer i al paràgraf segon, ja que en un paràgraf s'estableix que la voluntat de sol·licitar la domiciliació del pagament del deute s'ha de fer un cop notificada l'alta en el padró i en l'altre paràgraf s'estableix que ha de ser abans de la notificació de l'alta en el padró.

Valoració: s'accepta.

L'article 47.bis 2 està regulant el supòsit del contribuent que va entrar a padró un exercici (per tant, ja està notificada la seva inclusió en el padró i la corresponent liquidació) i l'any següent (o posterior) demana la domiciliació del pagament del rebut; aquesta domiciliació (que amb caràcter general no es pot fer el primer any perquè es desconeix la data de venciment -llevat de notificació electrònica- l'ha de demanar una vegada publicat el padró provisional, per tal d'incloure-la en el padró definitiu i aplicar la bonificació. Aquesta seria la regulació del cas general de domiciliació de rebuts;

Ara bé, per poder aplicar la domiciliació també el primer any, directament a la liquidació i no a un rebut (cosa que cap altre impost gestionat per padró permet fer) l'article 47.bis 3 demana que en el termini de dos mesos a comptar des de la publicació del padró



provisional corresponent a aquesta liquidació d'alta se sol·liciti tant la domiciliació (per poder després incorporar-la al padró definitiu) com la notificació electrònica (per poder controlar la data de notificació i per tant la data de venciment).

Entenem que la redacció de l'article 47.bis 2 és correcta, i que no es pot parlar de notificació de l'alta en el padró provisional, perquè aquest acte d'alta com a tal no existeix en fase de padró provisional. El padró provisional és simplement l'equivalent a una proposta de liquidació (que en fase d'al·legacions pot donar lloc a eliminar aquesta entrada del padró provisional, per exemple si el contribuent acredita que no és titular del vehicle, i per tant no hi ha cap alta a cap padró), i l'acte que determina la inclusió a padró, és a dir, l'alta a padró, és el padró definitiu. A més és un acte únic, és a dir, una vegada donat d'alta en un padró definitiu, l'alta ja no es tornarà a generar ni a notificar mentre no surti de padró, i només es notificaran (de manera col·lectiva) les liquidacions derivades de la inclusió a padró (això és el que regula l'article 47.6).

Per tant, es manté la redacció actual de l'article 47.bis 2 i es modifica l'apartat 3 en els termes següents:

*"3. En el supòsit de la liquidació corresponent a l'alta en el padró, **el subjecte passiu pot optar per la domiciliació del seu pagament en el termini de dos mesos a comptar des de la finalització del període d'exposició del padró provisional corresponent a dita liquidació, i aquesta domiciliació queda condicionada, també, al fet que el subjecte passiu opti, en el període esmentat, per rebre les notificacions de l'Agència Tributària de Catalunya per mitjans electrònics, quan no és una persona obligada amb caràcter general per rebre les notificacions per aquests mitjans, i mantingui aquesta opció fins a la data de notificació d'aquella liquidació.**"*

6. En relació amb el previst a la disposició addicional, que versa sobre l'exigibilitat de l'impost, el CTESC entén que no hauria de tenir caràcter retroactiu i, per tant, hauria d'afectar només el període anual que correspongui a partir de la seva aprovació definitiva.

Valoració: el canvi de la data de meritació de l'impost, introduït en l'avantprojecte de llei, ha de permetre que la regulació entri en vigor abans del 31 de desembre del 2019 (data de meritació), no produint-se, per tant, cap aplicació retroactiva de la norma.

Per la seva part, Foment del Treball, formula un **vot particular**, en què sol·licita la supressió de l'impost en tant que considera que la creació de figures impositives noves dificulten la competitivitat de l'economia catalana; i amb caràcter subsidiari, exposa:



a) Que caldria incorporar una exempció per als vehicles més nous, d'almenys 4 anys d'antiguitat.

Valoració: Aquesta al·legació, formulada per l'entitat en el tràmit d'audiència realitzat en l'elaboració de l'avantprojecte, fou analitzada en el document "Memòria d'observacions", de 20 de setembre, d'aquest centre directiu, en què es deia:

"... 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."

b) Que el 100% de la recaptació es destini a la renovació del parc de vehicles de Catalunya

Valoració: Es reitera en aquest punt la valoració efectuada de la valoració onzena anterior. A més, cal afegir que la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, fixa que el total de la recaptació es divideix a part iguals entre el Fons Climàtic i el Fons de Protecció de la Natura.

c) Recomana afegir en l'apartat 6 de l'article únic un nou supòsit a l'article 45 de la Llei del canvi climàtic amb la redacció següent:

"Els vehicles que constin en els registres públics corresponents a municipis amb mancança o deficiència de transport gaudeixen de la bonificació del 100%, o bé del 50%, 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 la 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: Aquesta observació també va ésser objecte de resposta en la Memòria d'observacions a què abans s'ha fet referència, en el sentit que ara es reitera:

"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.”