



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/31811, 184/31814,  
184/31815, 184/31817,  
184/32023

13/01/2021

80370, 80384,  
80386, 80388,  
80596

**AUTOR/A:** MANSO OLIVAR, Rubén Silvano (GVOX); ESPINOSA DE LOS MONTEROS DE SIMÓN, Iván (GVOX); JIMÉNEZ REVUELTA, Rodrigo (GVOX); CAÑIZARES PACHECO, Inés María (GVOX); GONZÁLEZ COELLO DE PORTUGAL, Víctor (GVOX); SÁEZ ALONSO-MUÑUMER, Pablo (GVOX)

### RESPUESTA:

En relación con la información solicitada, se señala que el Impuesto Especial sobre determinados Medios de Transporte (IEDMT) se encuentra íntegramente cedido a las Comunidades Autónomas, por lo que el Ministerio de Hacienda no hace previsiones de su recaudación.

Por otra parte, cabe señalar que el IEDMT no ve modificada su regulación.

El Reglamento (UE) 2019/631 “ *fija un objetivo a escala del parque de la Unión, aplicable a partir del 1 de enero de 2020, de 95 g CO<sub>2</sub>/km como promedio de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y un objetivo a escala del parque de la Unión de 147 g de CO<sub>2</sub>/km como promedio de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión, medidas hasta el 31 de diciembre de 2020 con arreglo al Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión junto con los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153, y, a partir del 1 de enero de 2021, medidas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151*”, lo que obliga a los fabricantes a trabajar en la introducción en el mercado de nuevos vehículos con energías alternativas.

Además, a partir del 1 de septiembre del 2017, entraron en vigor dos normas clave para la homologación de nuevos vehículos en Europa, como son el nuevo test de medición de consumo y emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de los vehículos, denominado WLTP (abreviatura de “*World-wide harmonized Light duty Testing Procedure*” o Procedimiento Mundial Armonizado para el Ensayo de Vehículos Ligeros), y la primera fase de las nuevas pruebas de homologación de gases



contaminantes en condiciones reales de conducción, conocidas como RDE (abreviatura de “*Real DrivingEmissions*”). Así, desde septiembre de 2018 se está aplicando el nuevo test WLTP, siendo obligatorio para todas las nuevas matriculaciones realizadas a partir de dicha fecha.

Dichas normas tienen la finalidad de homologar consumos y emisiones más acordes con el uso real o habitual de los vehículos y no en función de mediciones de laboratorio.

En lo que respecta al IEDMT, los tipos impositivos se establecen en función de las emisiones de CO<sub>2</sub>, primando la matriculación de los vehículos menos contaminantes y los vehículos provistos de un solo motor que no sea de combustión interna, con excepción de los vehículos tipo «quad», mediante el establecimiento de un tipo impositivo cero, hasta el umbral de 120 gr/CO<sub>2</sub> por kilómetro, y graduando la tributación de los demás en función de sus emisiones. En consecuencia, dicho umbral ya es superior al portugués y tan solo algo inferior al francés, cuya normativa, además, incrementó los tipos impositivos aplicables.

Asimismo, dicho valor es superior al que tienen que conseguir los fabricantes para turismos (“95 g CO<sub>2</sub>/km como promedio de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos”), por lo que elevar dicho límite, junto a los demás tramos, podría favorecer la venta de vehículos más contaminantes y comprometer la consecución del objetivo fijado para los fabricantes.

De forma similar, no puede soslayarse que el Paquete Europeo de Energía y Clima 2013-2020 fija objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, estableciendo una reducción de emisiones del 20 por ciento con respecto a los niveles de 1990 (10 por ciento respecto a 2005 en sectores difusos para España), objetivo que fue ampliado al 40 por ciento en el Consejo Europeo celebrado en octubre de 2014 para el horizonte 2030 (30 por ciento en sectores difusos a repartir entre los Estados miembros). En consecuencia, la elevación de los tramos del IEDMT también podría repercutir negativamente en la consecución de los objetivos de reducción de emisiones de España.

Por otra parte, no puede olvidarse que el IEDMT tiene un papel fundamental en el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de acuerdo con la Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias. Mediante esta Ley se estableció la cesión total del IEDMT a las Comunidades Autónomas, atribuyéndoles el 100 por ciento de su recaudación líquida; por ello, cualquier modificación normativa que pudiera representar un menor ingreso para dichas Comunidades, debería ser sometida a su consideración, de acuerdo con el principio de lealtad institucional.





Asimismo, las competencias cedidas a las Comunidades Autónomas incluyen la fijación de los tipos en los tramos establecidos por la Ley 38/1992, de Impuestos Especiales, conforme al artículo 70.2 a) de esa misma Ley. En consecuencia, la modificación propuesta no tendría por qué materializarse en una reducción de la tributación si algunas o todas las Comunidades Autónomas decidieran incrementar los tipos impositivos aplicables.

Por último, debe recordarse que, además de las ayudas que se han concedido con carácter general en materia tributaria, el sector automovilístico se ha beneficiado de dos medidas concretas, como son:

- Una deducción específica por actividades de innovación tecnológica de procesos de producción en la cadena de valor de la industria de la automoción, establecida por el artículo 7 del Real Decreto-ley 23/2020.
- Y la libertad de amortización en inversiones realizadas en la cadena de valor de movilidad eléctrica, sostenible o conectada, establecida por la Disposición Final cuarta del Real Decreto-ley 23/2020.

Por otro lado, cabe señalar que el Gobierno aprobó, en junio de 2020, el Plan de Impulso a la cadena de valor de la Industria de la Automoción, hacia una Movilidad Sostenible y Conectada, que constituye la hoja de ruta en materia de política industrial para el Gobierno, en general, y para Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, en particular, a corto y medio plazo.

Su objetivo es implementar las medidas necesarias que permitan al sector una rápida recuperación y paliar, en la medida de lo posible, los efectos adversos del COVID-19 sobre su competitividad. Este Plan impulsará la transición del sector hacia un modelo con procesos y productos más eficientes, digitalizados y conectados.

Así, el Plan establece diferentes medidas que tienen en cuenta todo el ecosistema del sector de automoción, organizadas alrededor de 5 ejes principales.

Uno de estos ejes es la fiscalidad vinculada al automóvil, con el compromiso es llevar a cabo una reforma integral de la fiscalidad sobre vehículos para introducir una mayor orientación al uso ambiental en la determinación de la tributación, en coordinación con las Administraciones Territoriales y en el contexto de la reforma de los Sistemas de Financiación Autonómica y Local.

En este marco, se constituyó la Mesa de la Automoción, como el principal foro de encuentro de los agentes implicados en el sector, donde todos los agentes pueden



aportar y de donde deberían salir las propuestas de aplicación óptimas y consensuadas para la consecución de los objetivos compartidos.

La Mesa de la Automoción está formada por la Administración General del Estado (el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y aquellos Ministerios que tengan un papel relevante en el sector), las Comunidades Autónomas, las principales asociaciones del sector y los sindicatos mayoritarios. La primera reunión tuvo lugar en junio y la segunda en noviembre de 2020. Se prevé que la Mesa se reúna de forma regular.

Además, se crearán a corto plazo los Grupos de Trabajo previstos en el Plan de impulso y que definirán cómo aplicar sus medidas.

Además, en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, se introdujeron dos incentivos fiscales en el ámbito del Impuesto sobre Sociedades como palancas complementarias a las medidas de inversión y normativas para el impulso a la movilidad eléctrica y sostenible:

- Incremento de la deducción por innovación tecnológica en el ámbito de la automoción con el objeto de fomentar inversiones en innovación en procesos en la cadena de valor de industria del automóvil en España, se amplía la deducción fiscal de innovación en procesos (iP) en el Impuesto de Sociedades, del 12% actual hasta el 25%.
- Flexibilidad de amortización fiscal en inversiones realizadas en cadena de valor de movilidad eléctrica, sostenible o conectada. Se posibilitó hasta fin del 2020 la libertad de amortización de inversiones materiales que impliquen la sensorización y monitorización de la cadena productiva, así como la implantación de sistemas de fabricación basados en plataformas modulares o reduzcan el impacto ambiental.

Madrid, 16 de febrero de 2021