



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/33720, 184/33721

22/01/2021

83386, 83387

AUTOR/A: CASTILLO LÓPEZ, Elena (GP); MARISCAL ANAYA, Guillermo (GP); MORALEJA GÓMEZ, Tristana María (GP)

El Impuesto Especial sobre determinados Medios de Transporte (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 CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y un objetivo a escala del parque de la Unión de 147 g de CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ 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 (CO₂) de los vehículos, denominado WLTP (de “World-wideharmonized 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 (de “Real Driving Emissions”).

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 CO₂, 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/CO₂ por kilómetro, y graduando la tributación de los demás en función de sus emisiones. Dicho valor es superior al que tienen que conseguir los fabricantes para turismos (“95 g CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ 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.

Además, 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. 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.

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:





1. 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.
2. 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 otra parte, el Gobierno presentó el 15 de junio de 2020 el Plan de Impulso de la Cadena de Valor de la Industria de Automoción, para impulsar la competitividad, el empleo y la sostenibilidad del sector de automoción.

Este plan se instrumenta a través de 21 medidas de tipo económico, fiscal, normativo, logística, competitividad, formación y cualificación profesional, compra pública sostenible y planificación estratégica, articuladas todas alrededor de cinco grandes pilares:

1. Renovación del parque de vehículos hacia otro más moderno y eficiente.
2. Inversiones y reformas normativas para impulsar la competitividad y la sostenibilidad.
3. Investigación, desarrollo e innovación para los nuevos retos.
4. Fiscalidad para impulsar la competitividad del sector.
5. Medidas en el ámbito de la formación y cualificación profesional.

En este sentido, cabe destacar el punto 4, de “Fiscalidad para impulsar la competitividad del sector”, que tiene, como objetivo a medio plazo una reforma de la fiscalidad aplicable al automóvil, con un enfoque medioambiental y que grave el uso, en sustitución del enfoque actual que grava la adquisición.

Esto queda identificado en el Plan de impulso, en el cual se indica que es necesario un *“Análisis de una reforma a medio plazo de los principales tributos sobre vehículos, como son el llamado impuesto de circulación (IVTM) y el impuesto de matriculación (IEDMT), para introducir una mayor orientación ambiental en la determinación de la tributación, [...]”*.

Respecto a los plazos de implantación de las medidas del Plan, estas se organizan en función de su plazo de ejecución, a corto plazo (2020) y a medio-largo plazo (2021 y en adelante).



El presupuesto total del Plan, que asciende a 3.750 millones de euros, se divide, asimismo, en dichos plazos temporales: desde 2020 se movilizarán 1.535 millones de euros, mientras que desde 2021 en adelante se movilizarán otros 2.215 millones de euros adicionales, de la siguiente manera:

- 300 millones de euros en renovación del parque público, infraestructura de recarga, adaptación de las ciudades a las nuevas necesidades de movilidad, y la electrificación del transporte.
- 250 millones de euros en renovación del parque hacia uno más sostenible y eficiente.
- 415 millones de euros en investigación, desarrollo e innovación, con el impulso a la digitalización, conectividad y soluciones innovadoras en la movilidad sostenible y su industria asociada.
- 2.690 millones de euros para inversiones en cadena de valor de la industria entre 2020 y 2022.
- 95 millones de euros en cualificación y formación profesional.

En el propio Plan de Impulso se puede consultar, para cada una de las medidas concretas, la dotación presupuestaria, el periodo concreto en el que se prevé realizar las inversiones, así como el Ministerio responsable de su ejecución.

Cabe destacar además de las medidas ya impulsadas el año pasado de apoyo al sector orientadas a la renovación del parque y reducción de emisiones como el Plan MOVES o el RENOVE, que recientemente ha sido anunciado por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico un nuevo Plan MOVES con una nueva convocatoria en 2021 dotada con 400 millones de euros, destinados principalmente a la adquisición de vehículos eléctricos y a la implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, que sin duda será de gran ayuda al sector.

Asimismo, el Gobierno ha presentado recientemente el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía española, que traza la hoja de ruta para la modernización de la economía española, la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo.

Dentro de este plan se recoge el componente 12. Política Industrial España 2030, con acciones vinculadas a la promoción e impulso de la industria, con especial énfasis en la modernización y sostenibilidad de la industria y en el impulso de los proyectos tractores. La industria de la automoción podrá acogerse a los programas que se están diseñando dentro del Plan.

Madrid, 01 de marzo de 2021