



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

16 de octubre de 2015

Núm. 241-1

Pág. 1

PROPOSICIÓN DE LEY

122/000216 Proposición de Ley de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, para modificar el impuesto de matriculación de vehículos, con el fin de reducir las emisiones contaminantes de los vehículos y mejorar la calidad del aire en las grandes ciudades.

Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i d'Unió.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(122) Proposición de Ley de Grupos Parlamentarios del Congreso.

Autor: Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i d'Unió.

Proposición de Ley de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, para modificar el impuesto de matriculación de vehículos, con el fin de reducir las emisiones contaminantes de los vehículos y mejorar la calidad del aire en las grandes ciudades.

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales y notificar al autor de la iniciativa.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de octubre de 2015.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Pere Macias i Arau, Portavoz de los diputados y diputadas de Convergència Democràtica de Catalunya, y Portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i d'Unió, presenta, para su discusión ante el Pleno del Congreso de los Diputados, la siguiente Proposición de Ley de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de impuestos especiales, para modificar el impuesto sobre matriculación de vehículos, con el fin de reducir las emisiones contaminantes de los vehículos y mejorar la calidad del aire en las grandes ciudades.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 124 y siguientes del Reglamento de la Cámara, interesa su tramitación con arreglo a Derecho.

Palacio del Congreso de los Diputados, 7 de octubre de 2015.—**Pere Macias i Arau**, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i d'Unió.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 241-1

16 de octubre de 2015

Pág. 2

PROPOSICIÓN DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 38/1992, DE 28 DE DICIEMBRE, DE IMPUESTOS ESPECIALES, PARA MODIFICAR EL IMPUESTO SOBRE MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS, CON EL FIN DE REDUCIR LAS EMISIONES CONTAMINANTES DE LOS VEHÍCULOS Y MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN LAS GRANDES CIUDADES

Exposición de motivos

El transporte rodado es una de las principales fuentes de gases de efecto invernadero y también uno de los responsables de los graves problemas de calidad del aire que se presentan en las grandes conurbaciones urbanas del Estado, especialmente en relación al cumplimiento de los valores límite de calidad del aire establecidos por la Unión Europea relativos a los óxidos de nitrógeno, NO_x y NO_2 y, en menor medida, para las partículas de diámetro inferior a 10 micras, PM_{10} y $\text{PM}_{2,5}$.

La inclusión de factores de gradación del impuesto de matriculación de los vehículos en función de sus emisiones de CO_2 ha demostrado su eficacia para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos. Según datos anuales de la agencia tributaria estatal, mientras que en 2008 las emisiones medianas de los vehículos se situaban en 150 gr/km de CO_2 , en 2014 estas habían disminuido hasta los 120 gr/km de CO_2 . Por lo tanto, a fecha de hoy, buena parte de los vehículos que se venden en España, y de forma muy diferenciada los diésel, disfrutan de la totalidad de la exención fiscal del impuesto de matriculación.

A diferencia de la evolución a la baja de las emisiones medianas de CO_2 de los vehículos, los niveles de los óxidos de nitrógeno emitidos prácticamente no han bajado y en particular no lo han hecho los emitidos por vehículos diésel. La consecuencia son las elevadas concentraciones de este contaminante que se registran en las conurbaciones urbanas, como Madrid y Barcelona, lo cual ha originado varios expedientes de infracción por parte de la Comisión Europea; por esta misma causa las administraciones se han visto obligadas a declarar episodios de contaminación y a informar a la población de que incluso los niños no salgan a la calle.

El peligro y consecuencias de la contaminación del aire en las grandes ciudades no es un tema banal que se pueda minimizar. El coste de la pasividad de no actuar puede salir muy caro, lo dice la OMS de forma muy directa; más de 500.000 personas en 2014 perdieron la vida en Europa por respirar aire contaminado por NO_x y partículas finas y, además, las enfermedades respiratorias y cardiovasculares asociadas a la polución urbana van en aumento.

Una de las propuestas para combatir estos efectos perversos de la creciente contaminación atmosférica es aprovechar la capacidad de influencia del impuesto de matriculación para incidir adecuadamente sobre la reducción de NO_x y partículas finas, además de incidir en la reducción de las emisiones de CO_2 , como hasta ahora, lo cual serviría para mejorar la calidad del aire que respiramos todos los ciudadanos.

Hay que recordar que en 2007 se aprobó la incorporación de criterios de bonificación fiscal, en el impuesto sobre matriculación de vehículos, vinculados a la reducción de las emisiones de CO_2 . Desde aquella fecha la evolución de la tecnología ha sido evidente, pero desde el Gobierno no se ha estimulado la transferencia de esta tecnología al parque automovilístico a través de las bonificaciones fiscales, a pesar de las alegaciones que varias Comunidades Autónomas presentaron al Plan Aire del Estado en este sentido, y a pesar del análisis presentado por la OCDE en relación al Medio ambiente en España.

La Comisión Europea ha reconocido que las emisiones de los óxidos de nitrógeno reales para los vehículos diésel están muy por encima, hasta 10 veces, de las que se homologan, y no estamos hablando de una marca en concreto sino del uso de este combustible en general.

Es preciso recordar que el objetivo que se buscaba hace 8 años, con la modificación del impuesto sobre matriculación de vehículos, era reducir la contaminación del parque de vehículos y no solo el CO_2 . La incapacidad para adecuar esta herramienta fiscal nos ha llevado a incumplir las normas de calidad del aire y poner en peligro a muchos ciudadanos que no pueden elegir vivir alejados de las calles y carreteras con los niveles de tráfico. En la actualidad 7 de cada 10 vehículos diésel vendidos en España gozan del impuesto de matriculación bonificado al 100% por lo que, se podría decir que incluso se está primando la compra de vehículos diésel frente a la tecnología de gasolina, fracción del petróleo mucho más limpia para la calidad del aire que el gasóleo.

Incluso podría darse el contrasentido que la bonificación del 100% del impuesto sobre matriculaciones se otorgara a vehículos diésel cuyo acceso a ciudades como Barcelona o Madrid pudiera quedar limitado o prohibido en un próximo futuro, tal como ya ha anunciado París para 2020; podría ser también que las administraciones autonómicas aprobaran impuestos ambientales por la contaminación atmosférica local

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

de estos vehículos con el fin de financiar las bonificaciones del transporte público para momentos de episodio.

Los ingresos obtenidos por este impuesto deberán destinarse prioritariamente a políticas destinadas a establecer sinergias en la mejora de la calidad del aire y la lucha contra el cambio climático, como por ejemplo sería la promoción de los vehículos menos contaminantes en general y del vehículo eléctrico en particular, garantizando que los fondos públicos se destinen prioritariamente donde hay que dar soluciones rápidas para no exceder los niveles de contaminación permitidos por la UE y la OMS.

Es necesario mejorar la salud de las personas y promover las tecnologías limpias y la innovación en el sector de la automoción. Por todo ello se modifica el impuesto de matriculación de vehículos para incorporar nuevos criterios de valoración de la contaminación atmosférica generada por los vehículos, NO, PM10, VOcs... además de actualizar los ya existentes sobre las emisiones de CO₂. Así se pretende afrontar de manera integrada dos de los principales retos ambientales que nuestra sociedad tiene planteados actualmente cómo son la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad del aire.

Artículo único. Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Uno. Se modifica el artículo 70 de la Ley 38/1992, apartado 1, epígrafes 1.º a 4.º, que queda redactado como sigue:

«1. Para la determinación de los tipos impositivos aplicables se establecen los siguientes epígrafes:

Epígrafe 1.º

a) Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ no sean superiores a 100 g/km, con excepción de los vehículos tipos quad.

b) Vehículos proveídos de un solo motor que no sea de combustión interna, con excepción de los vehículos tipos quad.

Epígrafe 2.º

Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean superiores a 100 g/km y sean inferiores a 140 g/km, con excepción de los vehículos tipos quad.

Epígrafe 3.º

a) Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ no sean inferiores a 140 g/km y sean inferiores a 180 g/km, con excepción de los vehículos tipos quad.

b) Medios de transporte no comprendidos en los epígrafes 1r, 2n o 4.º

Epígrafe 4.º

a) Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean iguales o superiores a 180 g/km, con excepción de los vehículos tipos quad.

b) Vehículos respecto de los que sea exigible la medición de sus emisiones de CO₂, cuando estas no se acrediten.

c) Vehículos comprendidos en las categorías N2 y N3 acondicionados como vivienda.

d) Vehículos tipo «quad». Se entiende por vehículo tipo quad el vehículo de cuatro o más ruedas, con sistema de dirección mediante un manillar en que el conductor va sentado a horcajadas y que está dotado de un sistema de tracción adecuado a un uso fuera de la carretera.

e) Motos náuticas. Se entiende por «moto náutica» la embarcación propulsada por un motor y proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas, sobre los límites de un casco y no dentro de él.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 241-1

16 de octubre de 2015

Pág. 4

Dos. Se añaden los apartados 8, 9 y 10 al artículo 70 de la Ley 38/1992, que quedan redactados como sigue:

«8. La aplicación del tipo impositivo establecido en cada uno de los epígrafes correspondientes del apartado 1, para los vehículos diesel, requerirá la demostración, mediante certificado emitido por una entidad de homologación oficial, que sus emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) en condiciones reales de circulación, especialmente las urbanas, no exceden en más del 30 % los valores límite de emisión establecidos por las normas EURO correspondientes por cada tipo de vehículos.

A los vehículos que no cumplan con la condición anterior y que estén clasificados dentro de los epígrafes 2, 3 o 4 se les aplicará el tipo impositivo correspondiente Incrementado en un 50 % y en el caso del epígrafe 1 el tipo impositivo será del 3,5 %.

En el supuesto de que la Comunidad Autónoma no hubiera aprobado los tipos a los que se refiere el párrafo 2.a anterior, a los vehículos que no cumplan este requisito, se les aplicarán los siguientes tipos Impositivos:

Epígrafe	Tipo impositivo Península y Baleares (en porcentaje)	Tipo impositivo Canarias (en porcentaje)
1	3,5	2,5
2	7,125	6,125
3	14,625	13,625
4	22,125	21,125

9. Los ingresos obtenidos por este impuesto se destinarán prioritariamente a políticas destinadas a establecer sinergias en la mejora de la calidad del aire y la lucha contra el cambio climático.»

Disposición final. Entrada en vigor.

Esta Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».