



# BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## VI LEGISLATURA

Serie A:  
PROYECTOS DE LEY

1 de julio de 1997

Núm. 62-4

### APROBACIÓN POR EL PLENO

**121/000060** **Por la que se aprueba el Programa PREVER para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente.** (Procedente del Real Decreto-Ley 6/1997, de 9 de abril.)

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día 24 de junio de 1997, ha aprobado, de conformidad con el procedimiento de lectura única previsto en el artículo 150 del Reglamento y por el procedimiento de urgencia, el Proyecto de Ley por el que se aprueba el Programa PREVER para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente (procedente del Real Decreto-Ley 6/1997, de 9 de abril) (núm. expte. 121/60), con el texto que se inserta a continuación.

Lo que se publica en cumplimiento de lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de junio de 1997.—El Presidente del Congreso de los Diputados, **Federico Trillo-Figueroa Martínez-Conde**.

PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA PREVER PARA LA MODERNIZACIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, EL INCREMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA DEFENSA Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (procedente del Real Decreto-Ley 6/1997, de 9 de abril) (núm. expte. 121/60), APROBADO POR EL PLENO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS POR EL PROCEDIMIENTO PREVISTO EN EL ARTÍCULO 150 DEL REGLAMENTO DE LA CÁMARA, EN SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 24 DE JUNIO DE 1997

La experiencia acumulada en los últimos años ha demostrado el interés y eficacia de las medidas adoptadas, con el objeto de impulsar la renovación del parque español

de vehículos, como medio adecuado y necesario para favorecer la mejora de la seguridad activa y pasiva media del citado parque automovilístico, así como para reducir las emisiones contaminantes en un contexto de utilización de las políticas industriales activas destinadas a compatibilizar el impulso industrial y la mejora de nuestro entorno, que se ha concretado en el Programa PREVER para la renovación del parque nacional de vehículos.

La presente Ley, al aprobar y poner en práctica el mencionado Programa PREVER, se sitúa en la línea expuesta y pretende, en definitiva, reducir la accidentabilidad y mejorar activamente el medio ambiente al haberse constatado que el mayor ritmo de renovación del parque de vehículos produce los siguientes beneficios medioambientales:

En primer lugar, una reducción de las emisiones de plomo, ya que los nuevos vehículos cuya adquisición se favorece por la aplicación de la presente Ley, van equipados con catalizador.

En segundo lugar, una reducción de las emisiones de azufre a la atmósfera, al ser éste menor en la gasolina sin plomo.

En tercer lugar, una mejora de los ratios de consumo de carburante/100 kilómetros y, consecuentemente, se reducirán las emisiones de NO<sub>x</sub> y CO<sub>2</sub> y

En cuarto lugar, un incremento del grado de reciclabilidad del parque de vehículos.

Para la consecución de los objetivos enunciados se recogen, en el texto de la presente Ley, tres tipos de medidas. En primer lugar, la concesión de ventajitas fiscales a la adquisición de vehículos de turismo, previa justificación de

la baja de otro vehículo de turismo con una antigüedad determinada. En segundo lugar, se incluye una medida específica de apoyo a la renovación del parque de vehículos industriales o comerciales de menos de 6 toneladas métricas de peso máximo autorizado.

Esta medida se justifica por la escasa eficacia que, en relación con esos vehículos, han tenido las medidas concertadas con el Instituto de Crédito Oficial y que se prevé ampliar a los tractores agrícolas, con independencia de su peso máximo autorizado. Por último, se amplía la no sujeción al Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte a las motocicletas de 125 a 250 centímetros cúbicos que, hasta el momento, están sujetas al mismo con un tipo impositivo del 12 por 100, esto es, igual al que se aplica a los vehículos de turismo de mayor cilindrada, aún cuando son claramente diferentes.

#### Artículo 1.

1. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se introduce en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, un nuevo artículo 70 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 70 bis. Deducción de la cuota.

1. Los sujetos pasivos que sean titulares de un vehículo automóvil de turismo usado, que cumpla las condiciones establecidas en el apartado 2 siguiente, tendrán derecho a practicar en la cuota del impuesto exigible con ocasión de la primera matriculación definitiva de un vehículo automóvil de turismo nuevo a su nombre, una deducción cuyo importe, que en ningún caso excederá del de la propia cuota, será de 80.000 pesetas. Para beneficiarse de esta deducción, los sujetos pasivos deberán haber sido titulares de vehículo automóvil de turismo usado a que se refiere el apartado siguiente desde al menos nueve meses antes de la primera matriculación definitiva del vehículo automóvil de turismo nuevo.

2. El vehículo automóvil de turismo usado al que se refiere el apartado anterior deberá:

a) Tener, en el momento en que sea aplicable la deducción a que se refiere este artículo, una antigüedad igual o superior a diez años. Dicha antigüedad se contará desde la fecha en que hubiera sido objeto de su primera matriculación definitiva en España.

b) Haber sido dado de baja definitiva para desguace y no haber transcurrido más de seis meses desde dicha baja hasta la matriculación del vehículo automóvil de turismo nuevo.

3. Los requisitos anteriores se acreditarán en el momento de efectuar la primera matriculación definitiva del vehículo automóvil de turismo nuevo, adjuntando al justificante de ingreso del impuesto el documento acreditativo de la baja definitiva del correspondiente vehículo automóvil de turismo usado, expedido por la Dirección General de

Tráfico o los correspondientes órganos dependientes de la misma.»

2. Lo dispuesto en el artículo 70 bis de la Ley 38/1992, a que se refiere el apartado anterior, sólo será aplicable en relación con vehículos automóviles de turismo usados que, cumpliendo los requisitos establecidos en dicho artículo, hayan sido dados de baja definitiva para desguace a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

#### Artículo 2.

A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el artículo 65.1 a) 4º de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, quedará redactado como sigue:

«4.º Los de dos o tres ruedas, cuya cilindrada sea igual o inferior a 250 centímetros cúbicos.»

#### Artículo 3.

1. El fabricante, el primer receptor en España o, en su caso y en lugar de éstos, quien mantenga relaciones contractuales de distribución con el concesionario o vendedor final, podrá deducirse de la cuota íntegra del Impuesto sobre Sociedades o de la cuota íntegra del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas el importe de las bonificaciones otorgadas a los compradores de vehículos industriales nuevos de menos de 6 toneladas de peso máximo autorizado que justifiquen que han dado de baja para el desguace otro vehículo industrial de menos de 6 toneladas de peso máximo autorizado del que hayan sido titulares desde, al menos, nueve meses antes de la matriculación del vehículo nuevo, cuando concurren las siguientes condiciones:

a) Que el vehículo para el desguace tenga más de siete años de antigüedad desde su primera matriculación en España.

b) Que tanto el vehículo nuevo como el vehículo para el desguace deberán estar comprendidos en los números 23 y 26 del anexo del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como en alguno de los supuestos de no sujeción del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte contemplados en la letra a) del apartado 1 del artículo 65 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

2. La deducción en la cuota íntegra a que se refiere el apartado anterior no será superior a 80.000 pesetas por vehículo.

3. La bonificación no será deducible si han transcurrido más de seis meses desde la baja del vehículo antiguo hasta la matriculación del nuevo vehículo.

4. El concesionario o vendedor final del vehículo aplicará la bonificación en el precio del mismo, pero dicha bonificación no afectará a la base ni a la cuota del Impuesto sobre el Valor Añadido. De un modo análogo la bonificación que se efectúe a los adquirentes en las Islas Canarias no afectará a la base ni a la cuota del Impuesto General Indirecto Canario que grave las operaciones de entrega de vehículos nuevos. El fabricante o importador reintegrará al concesionario o vendedor final el importe de la bonificación, con el tope de la cuantía de la deducción establecida en el número anterior, y éste facilitará a aquél las facturas justificativas de la aplicación de la bonificación y los certificados de baja de los correspondientes vehículos, a efectos de justificación de las deducciones que éstos efectúan en el Impuesto sobre Sociedades o en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

5. El cumplimiento de los requisitos exigidos en los anteriores apartados se hará constar en los certificados de baja de los correspondientes vehículos expedidos por la Dirección General de Tráfico o los órganos competentes dependientes de la misma.

6. El importe de la deducción a que se refiere el apartado 1 de este artículo tendrá la misma consideración que las retenciones e ingresos a cuenta a los efectos de la deducción y, en su caso, devolución de oficio, reguladas en el artículo 39 de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades y en los artículos 83 y 100 de la Ley 18/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, así como en relación con los pagos fraccionados que el sujeto pasivo estuviera obligado a efectuar.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.

Lo dispuesto en el artículo 70 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales introducido por el apartado 1 del artículo 1 y en el apartado 1 del artículo 3 de la presente Ley, en relación con el plazo de nueve meses, no será de aplicación a los titulares de los respectivos vehículos a fecha 4 de abril de 1997.

Segunda.

La deducción contemplada en el artículo 70 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, introducido en por el apartado 1 del artículo 1 es incompatible con las deducciones de la cuota del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte establecidas en los Reales Decretos-Ley 2/1997, de 14 de febrero, y 4/1997, de 14 de marzo, y con las que pudieran establecerse en relación con circunstancias excepcionales como las contempladas en los referidos Reales Decretos-Ley.

Tercera.

Hasta tanto se aprueben nuevos modelos de declaración-liquidación por el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, la autoliquidación e ingreso del Impuesto con aplicación de la deducción prevista en el artículo 70 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, se efectuará mediante el modelo 567 aprobado por Orden del Ministro de Economía y Hacienda de 20 de abril de 1994 («Boletín Oficial del Estado» del 22).

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.

Se autoriza al Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda, y a los Ministros de Industria y Energía, Interior y Medio Ambiente para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, dicten las normas necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Ley.

Segunda.

La presente Ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Palacio del Congreso de los Diputados, a 24 de junio de 1997.