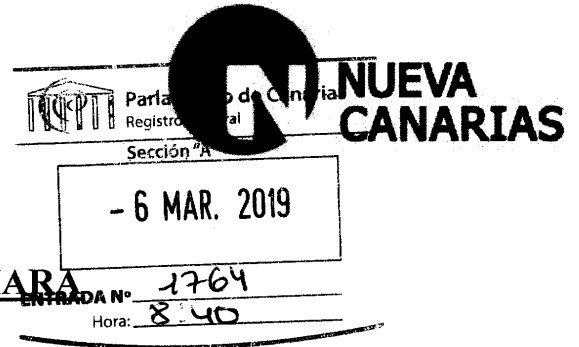




PARLAMENTO
DE CANARIAS

Grupo Parlamentario
Nueva Canarias



A LA MESA DE LA CÁMARA

El **Grupo Parlamentario Nueva Canarias**, a instancia del **Diputado Román Rodríguez Rodríguez**, al amparo de lo dispuesto en el artículo 135 y concordantes del Reglamento del Parlamento, en relación con la **Proposición de Ley por la que se fija el tipo cero aplicable a la entrega, importación, arrendamiento o ejecución de obra de determinados vehículos en el Impuesto General Indirecto Canario, y se establece el régimen de devolución del combustible profesional en el Impuesto especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre combustibles derivados del petróleo (9L/PPL-0029)**, presenta las siguientes enmiendas al articulado, enumeradas de la 1 a la 6, ambas inclusive

En Canarias a 6 de marzo de 2019

Román Rodríguez Rodríguez
Portavoz del Grupo Parlamentario Nueva Canarias

Enmienda N°1. De Modificación A la Exposición de Motivos

Se propone la modificación del párrafo segundo de la Exposición de Motivos que quedaría redactado con el siguiente texto en negrita:

“En coherencia con la posición ya manifestada por este Parlamento de exceptuar del Impuesto General Indirecto Canario las entregas e importaciones de determinados vehículos, con el objetivo de impulsar el crecimiento de un parque móvil sostenible con el medio ambiente, reduciendo la emisiones de gases de efecto invernadero que provocan el calentamiento global y el cambio climático, así como las emisiones de partículas que afectan a la calidad del aire y, por tanto, a la salud de las personas, la presente ley establece la aplicación del tipo cero del impuesto general indirecto canario a las entregas e importaciones de **Vehículos de Energía Alternativa** (excepto los vehículos que marchen por raíles instalados en la vía), y para los ciclos, bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido, a cuyo fin se modifica la Ley 4/2012, de 25 de junio, de medidas administrativas y fiscales”.

Enmienda N°2. De Adición A la Exposición de Motivos

Se propone añadir al finalizar el párrafo cuarto de la Exposición de Motivos el siguiente texto en negrita:

Por otro lado, la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos establece en su artículo 3 que cada Estado miembro adoptará un marco de acción nacional para el desarrollo del mercado respecto de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

El Gobierno de España transpone la citada Directiva de la Unión Europea mediante el Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los

combustibles alternativos. Este Real Decreto propone “las medidas nacionales que, junto con el marco de acción nacional, permiten una reducción en la dependencia de los transportes respecto del petróleo, considerando, de acuerdo a la Comunicación de la Comisión Europea, de 24 de enero de 2013, titulada «*Energía limpia para el transporte: Estrategia europea en materia de combustibles alternativos*», la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, el gas natural y el gas licuado del petróleo (GLP), así como su eventual uso simultáneo y combinado, por ejemplo mediante sistemas de tecnología mixta, los principales combustibles alternativos con potencial para sustituir al petróleo a largo plazo”.

En aplicación del artículo 3.1 de este Real Decreto, el Consejo de Ministros celebrado el 9 de diciembre de 2016 aprobó el *Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte* que expone las medidas a aplicar, entre otras cosas, para el desarrollo de las energías alternativas a los combustibles fósiles en el transporte por carretera.

JUSTIFICACIÓN a las enmiendas nº 1 y 2:

La Estrategia Europa 2020 pone de manifiesto la necesidad de reforzar la competitividad y garantizar la seguridad energética mediante una mayor eficiencia y sostenibilidad en la utilización de los recursos y de la energía. El Libro Blanco de 2011 de la Comisión Europea sobre la política de transportes fija como objetivo una reducción del 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los transportes para 2050 con respecto a las actuales.

Para ello insta a desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles. Con el objetivo de responder a este desafío y facilitar el desarrollo de un mercado de vehículos con energías alternativas en Europa, se aprobó la Comunicación de la Comisión Europea, de 24 de enero de 2013, titulada «**Energía limpia para el transporte: Estrategia europea en materia de combustibles alternativos**». En la misma se establece que los principales combustibles alternativos con potencial para sustituir al petróleo a largo plazo son “la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, el gas natural y el gas licuado del petróleo (GLP), así como su eventual uso simultáneo y combinado”.

Posteriormente, la *Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos* establece en su artículo 3 que cada Estado miembro adoptará un marco de acción nacional para el desarrollo

del mercado respecto de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.

El Gobierno de España transpone la citada Directiva de la Unión Europea mediante el ***Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.***

En aplicación del artículo 3.1 de este Real Decreto, el Consejo de Ministros celebrado el 9 de diciembre de 2016 aprobó el ***Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte.*** Es este extenso documento de 217 páginas se exponen los objetivos y medidas a aplicar, entre otras cosas, para el desarrollo de las energías alternativas a los combustibles fósiles en el transporte por carretera (páginas 34 a 129).

Los objetivos contenidos en el Real Decreto 639/2016 y en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte se pueden resumir de forma general en los siguientes:

- Potenciar los combustibles alternativos para ir sustituyendo paulatinamente a los combustibles tradicionales.
- Favorecer la comercialización de vehículos que utilizan tales combustibles.
- Contribuir a beneficios ambientales mitigando el impacto del transporte en la calidad del aire.
- Establecer los requisitos mínimos para la creación de la infraestructura adecuada en puntos de recarga y repostaje.
- Establecer las exigencias técnicas que han de cumplir dichos puntos de repostaje y recarga.

En cuanto a los tipos de energías que se identifican como alternativas a los combustibles fósiles para el transporte por carretera, que están incluidos en las normas comunitarias y españolas citadas anteriormente, son las siguientes:

- Electricidad
- Hidrógeno
- Gas natural (comprimido y licuado)
- Gas licuado del petróleo
- Biocarburantes

Así como su eventual uso simultáneo y combinado, por ejemplo mediante sistemas de tecnología mixta.

Es por estas razones por las que proponemos la aplicación del tipo cero del IGIC

a las entregas e importaciones de todo tipo de Vehículos de Energía Alternativa, no discriminando por el tipo de tecnología aplicada, como hace la Proposición de Ley que solo lo aplica para vehículos eléctricos e híbridos eléctricos.

Enmienda N°3
De Modificación
A la Exposición de Motivos

Se propone la modificación del párrafo doce de la Exposición de Motivos cuyo inicio quedaría redactado con el siguiente texto en negrita:

“Por otra parte, la presente ley, en el ejercicio de las competencias previstas en el **artículo 115** del Estatuto de Autonomía de Canarias y en el marco de lo dispuesto...”

JUSTIFICACIÓN:

Corregir el artículo citado en la exposición de motivos por el artículo correspondiente del nuevo Estatuto de Autonomía de Canarias, tal como señala el Dictamen nº 30/2019 del Consejo Consultivo de Canarias.

Enmienda N°4. De Modificación
Artículo 1.Dos. Uno

Se propone la modificación del punto dos del Artículo 1, en su subapartado Uno, que quedaría redactado con el siguiente texto en negrita:

Dos. Se modifica el artículo 59, que queda redactado del modo siguiente

“Artículo 59.- Tipos de gravamen aplicables a las entregas, **importaciones**, arrendamientos y ejecuciones de obras de vehículos.

Uno. Tributarán en el Impuesto General Indirecto Canario al tipo cero las entregas **e importaciones** de los siguientes vehículos:

1. **Vehículos de energía alternativa**, con la excepción de los vehículos que marchen por raíles instalados en la vía.
2. Los ciclos, bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido.
(el resto del punto Uno sigue igual).

JUSTIFICACIÓN:

Se propone que se aplique del tipo cero del IGIC a las entregas e importaciones de todo tipo de Vehículos de Energía Alternativa, no discriminando por la tecnología aplicada, que la PPL solo lo aplica para vehículos eléctricos e híbridos eléctricos, de acuerdo con la justificación dada para las enmiendas nº 1 y 2.

Creemos que se debe potenciar la introducción de vehículos menos contaminantes al margen de la energía alternativa que usen. En los casos de vehículos de transporte de mercancías los vehículos eléctricos no tiene hoy capacidad para desarrollar su potencia y sin embargo si existen en el mercado vehículos de Gas que son usados en ese tipo de transporte y que son menos contaminantes que la gasolina o el diesel.

Además nos parece una contradicción que la PPL plantee el tipo cero en el IGIC para “aquella ejecución de obra por la que se instale un sistema de alimentación de combustibles a los vehículos monocombustibles de gasolina o gasóleo para transformarlos en vehículos biocombustibles más ecoeficientes” tal como establece el artículo 1.Dos.Seis.4, cuando no se contempla el tipo cero para la adquisición de vehículos nuevos que usen biocombustibles. Lo lógico sería también incorporarlos al tipo cero en la modificación del artículo 59.Uno que hace el artículo 1.Dos de la PPL.

Aunque hay algunas energías alternativas de propulsión de vehículos que aún no existen en Canarias, como el hidrógeno, creemos conveniente establecer ya el tipo cero para estos vehículos que son los menos contaminantes, porque el desarrollo tecnológico avanza muy rápido.

Por último, la incorporación de la palabra “importaciones” junto a las “entregas” de vehículos obedece a seguir la sugerencia del Dictamen nº 30/2019 del Consejo Consultivo de Canarias.

Enmienda N°5. De Modificación

Artículo 1.Dos.Seis

Se propone la modificación del punto dos del Artículo 1, en su subapartado Seis, que en sus 3 primeros números, quedaría redactado, con lo eliminado tachado y añadido en negrita, con el siguiente texto:

Artículo 59.- Seis

1. Tributará en el impuesto general indirecto canario al tipo de gravamen incrementado del 13,5 por ciento el arrendamiento de los siguientes vehículos de motor o no:

- a) Aquellos cuya entrega tribute al tipo incrementado del 9,5 y el 13,5 por ciento.
- b) El arrendamiento de vehículos con conductor, excluyéndose el servicio de transporte en taxis, y el arrendamiento de vehículos en caravanas.

~~2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el número siguiente, tributará en el Impuesto General Indirecto Canario al tipo de gravamen general del 7 por ciento el arrendamiento de los vehículos cuya entrega tribute al tipo cero, al tipo reducido o al tipo general.~~

3. Tributará al tipo cero el arrendamiento de vehículos cuya entrega e importación tributen al tipo cero siempre que sean destinados al transporte público, así como de los ciclos, bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido.

~~3. Tributará al tipo cero el arrendamiento de vehículos eléctricos, con la excepción de los que objetivamente sean de uso deportivo o de recreo y de los vehículos que marchen por raíles instalados en la vía, y los ciclos, bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido.~~

JUSTIFICACIÓN:

La redacción del apartado 2 nos parece confusa porque permite que los coches de alquiler (“rent a car”) cuya adquisición tribute al tipo cero, al tipo reducido del 3% o al tipo general del 6,5% sean arrendados a tipo cero, cuestión con las que estamos en desacuerdo.

En el apartado 3 ya se establece con más claridad que tributará al tipo cero el arrendamiento de vehículos eléctricos, aunque con la introducción de la coletilla “con la excepción de los que objetivamente sean de uso deportivo o de recreo”, no sabemos si se exceptúan los “rent a car”.

Somos partidarios que los coches de alquiler sigan tributando al 13,5%, como en la actualidad, al margen de que sean eléctricos, híbridos o de gas. El uso mayoritario de esta prestación lo hacen los turistas y ya que no se aplica una tasa fiscal sobre estos vehículos de alquiler y no se quiere aplicar una ecotasa turística no es deseable reducir la recaudación de las administraciones canarias por este tipo del IGIC.

Por el contrario, si somos partidarios de que tributen al tipo cero el arrendamiento de vehículos de energías alternativas (cuya entrega e importación

tributarán al tipo cero según nuestras enmiendas) siempre que sean destinados al transporte público, ya sea de mercancías o de pasajeros. Esto incentivaría el uso de estos vehículos y al ser más eficientes económicamente y ambientalmente mejorarían la actividad económica y reducirían la contaminación.

Enmienda N° 6. De Adición

Disposición Adicional Nueva

Se propone una nueva Disposición

Disposición Adicional Primera. Definición de vehículo de energía alternativa.

A los efectos de la presente Ley se entenderá por vehículo de energía alternativa aquellos que son propulsados por electricidad; gas licuado del petróleo (GLP); gas natural (comprimido y licuado); biocarburantes e hidrógeno, así como su eventual uso simultáneo y combinado, por ejemplo mediante sistemas de tecnología mixta.

JUSTIFICACIÓN:

Tal como hemos argumentado en la justificación dada para las enmiendas n° 1 y 2, defendemos el tipo cero del IGIC para todos los vehículos de energía alternativa por lo que tenemos que definirlo. Estamos usando los tipos de energías que se identifican como alternativas a los combustibles fósiles para el transporte por carretera incluidos en las normas comunitarias y españolas como se ha explicado en las enmiendas n° 1 y 2.