

Propuestas de enmiendas con finalidad ambiental a diferentes Proyectos de Ley y respuesta de los Grupos Parlamentarios

- Respuesta de los Grupos Parlamentarios a las enmiendas propuestas
- Enmiendas propuestas por Green Budget Europe y la Fundació ENT:
 - Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, y otras normas tributarias
 - Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley del Impuesto de Sociedades
 - Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del régimen económico fiscal de Canarias, la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, y la Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras

30 de septiembre de 2014

Respuesta de los Grupos Parlamentarios a las enmiendas propuestas

Green Budget Europe y la Fundació ENT prepararon enmiendas sobre fiscalidad ambiental para los diferentes Proyectos de Ley sobre reforma fiscal en discusión en el Congreso de los Diputados. Las enmiendas, listadas a partir de la página 4, fueron enviadas a todos los Grupos Parlamentarios para su consideración y, en su caso, registro. A continuación se presenta un cuadro con las diferentes enmiendas adoptadas por los diferentes Grupos Parlamentarios:

Cuadro de enmiendas adoptadas por parte de los diferentes

Nº Enmienda	Artículos afectados	Enmiendas adoptadas por los partidos políticos		
		IU, ICV-EUiA, CHA	CiU	ERC
IRPF				
1	Artículo 42 y 47.bis	MF	MF	
IS				
2	Artículo 38.bis	X		X
IVA y Impuestos especiales				
3	Artículo 1.19	MF		X
4	Artículo 3.7			X
5	Artículo 3 (nuevos) 8, 9 y 10	MF		X
6	Artículo 3 (nuevo) 11	X		X
7	Artículo 3 (nuevos) 12 y 13	X	MC Enmienda nº 128	X
8	Artículo 3 (nuevos) 14, 15 y 16	X		X
9	Artículo 3 (nuevo) 17	X		X
10	Artículo 3 (nuevos) 17 y 18	X	X	X
11	Artículo 3 (nuevo) 19	X		X
12	(nuevo) Artículo 6, apartados 1 y 2	X		X
13	(nuevo) Artículo 6, apartados 3, 4, 5, 6 y 7	X	X	

X: Adoptada idénticamente.

MF: Adoptada con alguna modificación de forma.

MC: Adoptada con alguna modificación de contenido

El resto de Grupos Parlamentarios no adoptaron ninguna de las enmiendas sugeridas.

Por otro lado, el Grupo Socialista ha registrado la siguiente enmienda (86) al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del régimen económico fiscal de Canarias, la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, y la Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras:

ENMIENDA

A la disposición adicional (nueva)

De adición

Se propone la adición una nueva disposición adicional con la siguiente redacción:

"Disposición adicional XXX. Fiscalidad medioambiental

El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, presentará un Proyecto de Ley integral para aproximar la imposición medioambiental a la media europea, introduciendo criterios de política ambiental en el sistema tributario de manera que se internalicen los costes externos y se incentiven comportamientos más respetuosos con el medio ambiente, actuando prioritariamente en las áreas de transporte, emisiones, energía y residuos. En particular, se procederá a una reorganización y coordinación de las figuras tributarias desarrolladas a nivel autonómico y local. Dicha fiscalidad no deberá introducirse con el objetivo de compensar y sustituir las reducciones de la imposición directa"

MOTIVACIÓN

La imposición medioambiental en España es inferior a la media de la UE en más de medio punto del PIB, en particular en materia de transporte e impuestos sobre las emisiones contaminantes, mientras que depende relativamente en mayor medida del gravamen de la energía. Los nuevos impuestos sobre la energía, lejos de solucionar el problema del denominado déficit tarifario, no atacan el problema real de falta de transparencia y competencia en el sector, recaen sobre el consumidor final y perjudican a las energías renovables. Dentro del marco de una reforma integral de la fiscalidad medioambiental, que abarcaría aspectos no solamente fiscales, el Gobierno de España debería reforzar el papel de dichos impuestos, ligados directamente a las emisiones contaminantes, coordinando y homogenizando las figuras tributarias desarrolladas a nivel autonómico y local y fomentando el uso de las energías renovables.

Enmiendas propuestas por Green Budget Europe y la Fundació ENT:

Enmienda al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, y otras normas tributarias

ENMIENDA nº 1

Artículo cuarenta y dos, apartado nuevo y artículo nuevo. De adición.

Se añade un apartado c) al artículo Cuarenta y dos y un nuevo artículo Cuarenta y siete bis, quedando con el siguiente texto:

"Cuarenta y dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 67, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. La cuota líquida estatal del Impuesto será el resultado de disminuir la cuota íntegra estatal en la suma de:

- a) La deducción por inversión en empresas de nueva o reciente creación prevista en el apartado 1 del artículo 68 de esta Ley.
- b) El 50 por ciento del importe total de las deducciones previstas en los apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 68 de esta Ley.
- c) La deducción por la adquisición de abonos de transporte público prevista en el apartado 8 del artículo 68 de esta Ley.»"

"Cuarenta y siete bis. Se añade un apartado 8 en el artículo 68, a la que se da la siguiente redacción:

«8. Los contribuyentes tendrán derecho a una deducción en la cuota de un porcentaje de los gastos que realicen en la adquisición de abonos de transporte público de carácter unipersonal y nominal, incluidas las cuotas para el uso de sistemas públicos de alquiler de coches y bicicletas y de sistemas de carsharing:

Base liquidable	Deducción aplicable Porcentaje
Hasta 17.707,20	33%
De 17.707,21 a 33.007,20	20%
Más de 33.007,20	0%

Esta deducción no se aplicará a las rentas satisfechas en especie por las empresas para favorecer el transporte colectivo de sus empleados y que se beneficien de la exención prevista en el apartado h del artículo 42 de la presente Ley.»"

JUSTIFICACIÓN: Se proponen estas deducciones para fomentar la movilidad sostenible (en transporte público, sistemas de alquiler público de bicicletas o coche compartido) entre la ciudadanía, prevenir la contaminación atmosférica y el uso irracional de recursos. Las deducciones en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas serían un fuerte incentivo para cambiar los hábitos de la población. Cabe considerar por otra parte el componente social de la enmienda, que facilitaría el acceso al transporte público de manera prácticamente universal, favoreciendo así a las rentas más bajas.

Enmienda al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley del Impuesto de Sociedades

ENMIENDA nº 2

Artículo primero, apartado nuevo. De adición.

Se añade un artículo 38.bis, quedando con el siguiente texto:

"Artículo 38.bis. Deducciones por inversiones medioambientales.

Las inversiones realizadas en bienes del activo material destinadas a la protección del medio ambiente consistentes en instalaciones que eviten la contaminación atmosférica o acústica procedente de instalaciones industriales, o contra la contaminación de aguas superficiales, subterráneas y marinas, o para la reducción, recuperación o tratamiento de residuos industriales propios, siempre que se esté cumpliendo la normativa vigente en dichos ámbitos de actuación pero se realicen para mejorar las exigencias establecidas en dicha normativa, darán derecho a practicar una deducción en la cuota íntegra del 8 por ciento de las inversiones que estén incluidas en programas, convenios o acuerdos con la Administración competente en materia medioambiental, quien deberá expedir la certificación de la convalidación de la inversión."

JUSTIFICACIÓN: Las deducciones por inversiones medioambientales contempladas en el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, quedan suprimidas en el presente Proyecto de Ley. A pesar de que la regulación de la deducción actual es claramente perfectible, su efecto ha sido positivo en el medio ambiente y en la sociedad en general, ya que es una herramienta útil para incentivar que las empresas realicen inversiones ambientales más allá de lo que les exige la normativa. Se propone por tanto el mantenimiento de estas deducciones en el nuevo texto. El redacto propuesto es idéntico a la regulación presente.

Enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del régimen económico fiscal de Canarias, la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, y la Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras

ENMIENDA n°3

Artículo primero, apartado diecinueve. De modificación.

Se modifica el apartado diecinueve del artículo primero, quedando con el siguiente texto:

"Diecinueve. Los números 5º y 6º del apartado Uno.1, el número 1º del apartado Uno.2, los números 3º, 4º y 5º del apartado Dos.1 y el número 1º del apartado Dos.2, del artículo 91, quedan redactados de la siguiente forma:

(lo anterior igual) Uno.2.1º. Los transportes de viajeros y sus equipajes, excepto en caso de transporte aéreo *(el resto igual)*"

JUSTIFICACIÓN: El transporte aéreo es el más contaminante de los transportes de viajeros (muy por encima en emisiones contaminantes del tren y del coche, por ejemplo) y no tiene sentido aplicarle un tipo impositivo reducido.

ENMIENDA nº 4

Artículo tercero, apartado siete. De modificación.

Se modifica el apartado siete del artículo tercero, quedando con el siguiente texto:

"(lo anterior igual) Artículo 97. Base imponible
Estará constituida por el consumo energético de los contribuyentes establecidos en el artículo 96 de esta Ley, expresado en MWh.

Artículo 98. Tipo impositivo

1. Sin perjuicio de lo establecido en apartado 2 de este artículo, los tipos impositivos serán los siguientes:

- a) 10 €/MWh para personas físicas.
- b) 7 €/MWh para las microempresas, pequeñas y medianas empresas según se definen en la Recomendación 2003/361/CE.
- c) 5 €/MWh para las personas jurídicas no recogidas en el resto de apartados.
- d) 4 €/MWh para consumidores que utilicen la electricidad para los siguientes usos:
 - i) Reducción química y procesos electrolíticos
 - ii) Procesos mineralógicos. Se consideran procesos mineralógicos los clasificados en la división 23 del Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se establece la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo y determinados Reglamentos de la CE sobre aspectos estadísticos específicos.
 - iii) Procesos metalúrgicos. Se consideran procesos metalúrgicos los relativos a la producción de metal y su preparación, así como, dentro de la producción de productos metálicos, la producción de piezas de forjado, prensa, troquelado y estiramiento, anillos laminados y productos de mineral en polvo, y tratamiento de superficies y termotratamiento de fundición, calentamiento, conservación, distensión u otros termotratamientos.
 - iv) Actividades industriales cuya electricidad consumida represente más del 50% del coste de un producto.

Artículo 99. Cuota íntegra.

La cuota íntegra es la cantidad resultante de aplicar la base liquidable el tipo impositivo que corresponda de acuerdo con el artículo anterior. *(el resto del texto igual, numerando los artículos correlativamente)*"

JUSTIFICACIÓN: El cambio de base imponible en función de la energía consumida tiene la finalidad de introducir una mayor transparencia en el impuesto, de manera que sea claramente visible para todos los contribuyentes y que esté directamente relacionado con el consumo real de energía, incentivando así el ahorro y la eficiencia energética. Esta propuesta fue recogida en el Informe de la Comisión de expertos para la reforma del sistema tributario Español (2014).

Por otra parte, se propone una configuración de los tipos impositivos por tramos, según el tipo de contribuyente, como un primer paso hacia una mayor convergencia

futura de los tipos impositivos, de manera que se internalicen los costes ambientales de la energía.

Cabe destacar que otros Estados europeos, como por ejemplo Francia y Alemania, ya tienen configurado un impuesto sobre la electricidad en términos similares a los que se proponen.

ENMIENDA nº 5

Artículo tercero, apartados nuevos. De adición.

Se crean los apartados Ocho, Nueve y Diez en el artículo tercero de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, quedando con el siguiente texto:

"Ocho. Se modifica la letra a) del punto 2 del artículo 51, a la que se da la siguiente redacción:

«a) Su utilización como carburante en los vuelos internacionales e intracomunitarios. Esta exención no se aplicará cuando el Estado español llegue a acuerdos bilaterales con otros Estados en lo referente a los vuelos entre ambos países que así lo prevean.»"

"Nueve. Se añade un nuevo punto en la disposición transitoria sexta, con el siguiente texto:

«6. A los efectos de lo establecido en el artículo 48, la base imponible aplicable sobre el uso de hidrocarburos en los vuelos domésticos tendrá una reducción del 50% en el año 2014 y del 25% en el año 2015.»"

"Diez. Se añade una disposición adicional octava, a la que se da la siguiente redacción:

«Disposición adicional quinta. Acuerdos bilaterales para la aviación. La Administración General del Estado realizará las acciones necesarias a fin de alcanzar acuerdos bilaterales con otros Estados miembros de la Unión Europea que posibiliten la aplicación del Impuesto de Hidrocarburos sobre el combustible usado en vuelos intracomunitarios.»"

JUSTIFICACIÓN: El transporte aéreo es el más contaminante de los transportes de viajeros (muy por encima en emisiones contaminantes del tren y del coche, por ejemplo) por lo que la exención al combustible utilizado para vuelos domésticos no tiene justificación desde un punto de vista ambiental, ya que le otorga una ventaja competitiva frente a otros medios de transporte menos contaminantes, incentivando su uso. En el caso de vuelos domésticos, la normativa actual ya permite que los combustibles no estén exentos y es esta la exención que la enmienda plantea suprimir. El régimen transitorio se establece para la adopción gradual de la supresión de la exención del impuesto sobre los vuelos domésticos

ENMIENDA nº 6

Artículo tercero, apartado nuevo. De adición

Se crea un apartado Once en el artículo tercero de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, quedando con el siguiente texto:

"Once. Se suprimen las letras e), f) y g) del apartado 2 del artículo 51."

JUSTIFICACIÓN: Las actividades mencionadas en estos epígrafes (construcción, modificación, pruebas y mantenimiento de aeronaves y embarcaciones; dragado de vías navegables y puertos; altos hornos) tienen un elevado impacto ambiental, por lo que no se considera justificado el incentivo que supone la exención del carburante utilizado para tales actividades.

ENMIENDA nº 7

Artículo tercero, apartados nuevos. De adición

Se crean los apartados Doce y Trece en el artículo tercero de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, quedando con el siguiente texto:

"Doce. Se añade una disposición transitoria vigésima segunda, a la que se da la siguiente redacción:

«Disposición transitoria vigésima segunda. Aproximación progresiva de las tarifas de las gasolinas sin plomo y los gasóleos para uso general.

La tarifa del epígrafe 1.3 para el gasóleo de uso general del artículo 50.1 de esta Ley se verá modificada de la manera siguiente:

- 330,42 euros en el período impositivo iniciado el 1 de enero de 2015.
- 353,85 euros en el período impositivo iniciado el 1 de enero de 2016.
- 377,27 euros en el período impositivo iniciado el 1 de enero de 2017.
- 400,69 euros en el período impositivo iniciado el 1 de enero de 2018.»"

"Trece. Se añade una disposición transitoria vigésimo cuarta, a la que se da la siguiente redacción:

«Disposición transitoria vigésimo cuarta. Aumento progresivo de las tarifas de los fuelóleos.

La tarifa del epígrafe 1.5 del artículo 50.1 de esta Ley se verá aumentada de la manera siguiente:

- 56,96 euros por 1.000 litros en el período impositivo iniciado el 1 de enero de 2015.
- 99,92 euros por 1.000 litros en el período impositivo iniciado el 1 de enero de 2016.
- 142,88 euros por 1.000 litros en el período impositivo iniciado el 1 de enero de 2017.
- 185,84 euros por 1.000 litros en el período impositivo iniciado el 1 de enero de 2018.»"

JUSTIFICACIÓN: La aproximación progresiva de las tarifas de las gasolinas sin plomo y los gasóleos de uso general se propone a causa del impacto ambiental similar que tienen ambos combustibles, que no justifican un trato favorecedor para los segundos. Por otra parte, se propone aumentar progresivamente las tarifas de los fuelóleos para aproximarlos a su vez a las tarifas de gasolinas y gasóleos, debido a que su impacto ambiental no justifica las diferencias de tarifa existentes.

ENMIENDA nº 8

Artículo tercero, apartado nuevo. De adición

Se crean los apartados Catorce, Quince y Dieciséis en el artículo tercero de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, quedando con el siguiente texto:

"Catorce. Se modifica el apartado 1.b) del artículo 65, al que se da la siguiente redacción:

«La primera matriculación de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, en el registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en caso de no ser inscribibles en dicho registro, la primera matriculación en el registro de la correspondiente Federación deportiva. Estará sujeta en todo caso, cualquiera que sea su eslora, la primera matriculación de las motos náuticas definidas en el epígrafe 4 del artículo 70.1.

La eslora a considerar será la definida como tal en la versión vigente al día 30 de junio de 2007 del Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la Lista séptima del Registro de matrícula de buques.

Tienen la consideración de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos: Las embarcaciones que se inscriban en las listas sexta o séptima del registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en su caso, en el registro de la correspondiente Federación deportiva.

Las embarcaciones distintas de las citadas en el párrafo 1 anterior que se destinen a la navegación privada de recreo, tal como se define en el apartado 13 del artículo 4 de esta Ley.»"

"Quince. Se elimina el punto 2 del apartado 1.c) del artículo 65."

"Dieciséis. Se eliminan las letras g), l) y m) del apartado 1 del artículo 66."

JUSTIFICACIÓN: Se eliminan las exenciones y beneficios fiscales para las embarcaciones y aeronaves de recreo y alquiler, ya que esta exención no tiene una justificación ni desde el punto de vista ambiental –ya que tanto aeronaves como embarcaciones tienen niveles de emisiones elevados– ni desde el punto de vista social.

ENMIENDA n° 9

Artículo tercero, apartado nuevo. De adición

Se crea un apartado Diecisiete en el artículo tercero de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, quedando con el siguiente texto:

"Diecisiete. Se modifica la letra a del Epígrafe 1º y los Epígrafes 2º, 6º y 7º del apartado 1 del artículo 70, al que se da la siguiente redacción:

«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 tipo quad y de los vehículos comprendidos en los epígrafes 6.º, 7.º, 8.º y 9.º

Epígrafe 2.º Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean superiores a 100 g/km y sean inferiores a 160 g/km, con excepción de los vehículos tipo quad y de los vehículos comprendidos en el epígrafes 9.º

(...)

Epígrafe 6.º Motocicletas no comprendidas en la letra c) del epígrafe 9.º cuyas emisiones oficiales de CO₂ no sean superiores a 80 g/km.

Epígrafe 7.º Motocicletas no comprendidas en la letra c) del epígrafe 9.º cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean superiores a 80 g/km y sean inferiores o iguales a 120 g/km.

JUSTIFICACIÓN: Se modifican los límites de emisiones para los epígrafes, con un límite máximo exento de 100 g/km de CO₂ para vehículos y de 80 g/km de CO₂ para motocicletas, para incentivar el cambio del parque de vehículos hacia otros más sostenibles. Este cambio del parque de vehículos también supondría un estímulo económico para el sector.

ENMIENDA nº 10

Artículo tercero, apartado nuevo. De adición

Se crean los apartados Diecisiete y Dieciocho en el artículo tercero de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, quedando con el siguiente texto:

"Diecisiete. Se modifica el apartado 1 del artículo 70, al que se da la siguiente redacción:

«1. Para la determinación de los tipos impositivos aplicables, además de la consideración de las categorías Euro, se establecen los siguientes epígrafes:(*el resto igual*)"

"Dieciocho. Se modifica la letra b) del apartado 2 del artículo 70, al que se da la siguiente redacción:

«b) Si la Comunidad Autónoma no hubiese aprobado los tipos a que se refiere el párrafo anterior, se aplicará la suma de los siguientes tipos:

1. Por epígrafe:

Epígrafes	Península e Illes Balears	Canarias
1.º y 6º	0,00 %	0,00 %
2.º y 7º	4,75 %	3,75 %
3.º y 8º	9,75 %	8,75 %
4.º y 9º	14,75 %	13,75 %
5.º	12,00 %	11,00 %

2. Por categoría Euro, según la normativa europea vigente:

Categoría	Tipo
Euro 6	0,00 %
Euro 5	1,50 %
Euro 4	3,00 %
Euro 3	10,00 %
Euro 2	20,00 %
Euro 1 o más contaminante	37,00 %

JUSTIFICACIÓN: Esta enmienda es complementaria a la anterior y propone que el cálculo de la tarifa también tome en cuenta las Categorías Euro, que tienen en cuenta otro tipo de emisiones contaminantes (CO, NO_x, PM, etc) además emisiones de CO₂ que actualmente contempla la normativa.

ENMIENDA nº 11

Artículo tercero, apartado nuevo. De adición

Se crea un apartado Diecinueve en el artículo tercero de modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, quedando con el siguiente texto:

"Diecinueve. Se modifica el apartado 1 del artículo 84, al que se da la siguiente redacción:

1. El impuesto se exigirá con arreglo a los siguientes epígrafes:

Epígrafe 1.1: Carbón destinado a usos con fines profesionales siempre y cuando no se utilice en procesos de cogeneración y generación directa o indirecta de energía eléctrica: 0,20 euros por gigajulio.

A efectos de lo previsto en este Epígrafe se considera carbón destinado a usos con fines profesionales los suministros de carbón efectuados para su consumo en plantas e instalaciones industriales, con exclusión del que se utilice para producir energía térmica útil cuyo aprovechamiento final se produzca en establecimientos o locales que no tengan la condición de plantas o instalaciones industriales. Asimismo, tendrá la consideración de carbón destinado a usos con fines profesionales, el carbón utilizado en cultivos agrícolas.

Epígrafe 1.2: Carbón destinado a otros usos: 0,80 euros por gigajulio."

JUSTIFICACIÓN: Se aumentan los tipos impositivos del carbón por ser el combustible más contaminante, de manera que se desincentive su uso y se aproxime progresivamente al impuesto sobre hidrocarburos.

ENMIENDA nº 12

Artículo nuevo, apartado nuevo. De adición

Se crea un artículo sexto, quedando con el siguiente redactado:

"Artículo Sexto. Modificación del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica regulado en el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Haciendas Locales

"Uno. Se añaden las letras h) e i) en el punto 1 del artículo 93 con la siguiente redacción:

«h) Los vehículos eléctricos.

i) Los vehículos adscritos a un régimen de car sharing reconocido por la autoridad municipal competente.»"

"Dos. Se modifica el punto 2 del artículo 93, con la siguiente redacción:

«2. Para poder aplicar las exenciones a que se refieren los párrafos e, g, h y i del apartado 1 de este artículo, los interesados deberán instar su concesión indicando las características del vehículo, su matrícula y la causa del beneficio. Declarada la exención por la Administración municipal, se expedirá un documento que acredite su concesión.

En relación con la exención prevista en el segundo párrafo del párrafo e del apartado 1 anterior, el interesado deberá aportar el certificado de la minusvalía emitido por el órgano competente y justificar el destino del vehículo ante el ayuntamiento de la imposición, en los términos que éste establezca en la correspondiente ordenanza fiscal.»"

JUSTIFICACIÓN: Se eximen del pago del impuesto a los vehículos en régimen de *car sharing* y los vehículos eléctricos. En el primer caso se considera que el régimen de *car sharing* incentiva modelos de consumo más sostenibles, con menor consumo de recursos y menor generación de residuos. En el caso de vehículos eléctricos, se propone su exención por los beneficios que supone su uso en la contaminación atmosférica y la calidad ambiental en general.

ENMIENDA nº 13

Artículo nuevo, apartado nuevo. De adición

Se crean los apartados Tres, Cuatro, Cinco, Seis y Siete, quedando con el siguiente redactado:

"Tres. Se modifica la letra A) del apartado 1 del artículo 95 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Haciendas Locales, a la que se da la siguiente redacción:

«Potencia y clase de vehículo	Cuota — Euros
A) Turismos:	
Con emisiones oficiales de CO ₂ no superiores a 100 g/km.	10,00
Con emisiones oficiales de CO ₂ superiores a 100 g/km e inferiores a 160 g/km.	35,00
Con emisiones oficiales de CO ₂ superiores a 160 g/km e inferiores a 200 g/km.	80,00
Con emisiones oficiales de CO ₂ igual o superiores a 200 g/km.	120,00
Que no dispongan de emisiones oficiales de CO ₂ .	120,00

Cuatro. Se modifica la letra F del apartado 1 del artículo 95, a la que se da la siguiente redacción:

«Potencia y clase de vehículo	Cuota — Euros
F) Vehículos:	
Ciclomotores.	5
Motocicletas con emisiones oficiales de CO ₂ no superiores a 80 g/km.	5
Motocicletas con emisiones oficiales de CO ₂ superiores a 80 g/km e inferiores a 120 g/km.	15
Motocicletas con emisiones oficiales de CO ₂ superiores a 120 g/km e inferiores a 140 g/km.	30
Motocicletas con emisiones oficiales de CO ₂ iguales o superiores a 140 g/km, motocicletas que tengan una potencia CEE igual o superior a 74 kW (100 CV) y motocicletas cuyas emisiones oficiales de CO ₂ no se acrediten.»	60

Cinco. Se modifica el punto 4 del artículo 95, al que se da la siguiente redacción:

«4. Los ayuntamientos podrán incrementar las cuotas fijadas en los apartados 1 y 1 bis de este artículo mediante la aplicación sobre ellas de un coeficiente, el cual con carácter general no podrá ser superior a 2. Sobre el último epígrafe de las categorías A) y F) el coeficiente no podrá ser superior a 3.»

Seis. Se suprimen las letras a) y b) del apartado 6 del artículo 95."

JUSTIFICACIÓN: Se modifica la escala de cuotas para que el aspecto determinante para definir el importe sean las emisiones de CO₂, siguiendo la misma escala propuesta para el impuesto de matriculación. Esto permitirá la progresiva concienciación de la población en cuanto a las emisiones de su vehículo, así como la internalización de los costes ambientales relacionadas con la movilidad. Se incrementa, por las mismas razones y para las categorías más contaminantes, el coeficiente de incremento que pueden aplicar los ayuntamientos. El apartado siete se modifica por coherencia con las modificaciones anteriores propuestas.