Gobierno de Canarias
Consejería de Hacienda, Presupuestos y Asuntos Europeos
Viceconsejería de Hacienda, Planificación y Asuntos Europeos

Servicio de Política Tributaria
Avda. José Manuel Guimerá, nº 10 - Edf. Servicios Múltiples II Planta 5ª | CP 38003 Santa Cruz de Tenerife | Tfno: 922 475 100 - Fax: 922 922 381

CONSULTA TRIBUTOS REF
CONSULTA Nº 2023 (27/07/20)

PERSONA O ENTIDAD CONSULTANTE	**DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIONES**
CONCEPTO IMPOSITIVO	**NORMATIVA APLICABLE**
Impuesto General Indirecto Canario	Art. 59.Uno.1 Ley 4/2012

CUESTIÓN PLANTEADA

Se consulta si, a los efectos de determinación del tipo impositivo aplicable en el IGIC a la entrega o importación de un vehículo híbrido eléctrico, se tiene en cuenta el dato de emisión conforme al vigente procedimiento Ciclo de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a nivel mundial (WLTP, en su acrónimo inglés), o el valor de correlación WLTP-NECD (acrónimo en inglés de Nuevo Ciclo de Conducción Europeo).

CONTESTACIÓN VINCULANTE

Hasta el día 31 de diciembre de 2020 el valor de las emisiones de dióxido de carbono, para determinar si un vehículo dispone o no de la consideración de híbrido eléctrico a efectos del IGIC, es el valor correlado NECD-WLTP. Desde el día 1 de enero de 2021 solo se deben tener en cuenta los valores de dióxido de carbono derivados del protocolo WLTP.

Visto el escrito presentado por , en el que formula consulta relativa al Impuesto General Indirecto Canario (en adelante, IGIC), este centro directivo en uso de la atribución conferida en la Disposición Adicional Décima.Tres de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias (en lo sucesivo, Ley 20/1991), en relación con el artículo 21.3.C).l) del Reglamento Orgánico de la Consejería de Hacienda, aprobado por el Decreto 86/2016, de 11 de julio, emite la siguiente contestación:

PRIMERO.- Se consulta si, a los efectos de determinación del tipo impositivo aplicable en el IGIC a la entrega o importación de un vehículo híbrido eléctrico, se tiene en cuenta el dato de emisión conforme al vigente procedimiento Ciclo de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a nivel mundial (WLTP, en su acrónimo inglés), o el valor de correlación WLTP-NECD (acrónimo en inglés de Nuevo Ciclo de Conducción Europeo).

SEGUNDO.- El artículo 59 de la Ley 4/2012, de 25 de junio, de medidas administrativas y fiscales (en adelante, Ley 4/2012), dispone en su apartado Uno lo siguiente:

"*Uno.- Tributarán en el impuesto general indirecto canario al tipo cero las entregas e importaciones de los siguientes vehículos:*

"*1. Los vehículos híbridos eléctricos cuyas emisiones no excedan los 110 gramos de dióxido de carbono por kilómetro recorrido.*

(...)

A los efectos de la presente ley, se entenderá por:

- Vehículo híbrido eléctrico: el que combine como fuente de energía un motor de combustión interna de alta eficiencia y un motor eléctrico, llegando en determinadas ocasiones a funcionar solo con el motor eléctrico que utiliza como fuente de alimentación volantes de inercia, ultracondensadores o baterías eléctricas.

(...)"

El apartado ocho del citado artículo 59 dispone:

"*Ocho.- A los efectos de lo establecido en el presente artículo, se tomarán en consideración las definiciones contenidas en el anexo II, "Definiciones y categorías de los vehículos" del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre*."

De acuerdo con la definición contenida en el Reglamento General de Vehículos, un vehículo híbrido eléctrico (HEV) es un "*vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos*"; pero ello no es suficiente para que su entrega o importación tribute en todo caso al tipo cero.

A efectos del IGIC, los vehículos híbridos eléctricos son aquellos vehículos propulsados por una combinación de motores de combustión y eléctricos que cumplan, además, las siguientes condiciones (de forma resumida):

- Las emisiones de dióxido de carbono (CO2) no deben exceder los 110 gramos por kilómetro recorrido.

- Que puedan en determinadas ocasiones funcionar solo con el motor eléctrico.

Respecto al requisito de emisión de CO2, el 1 de septiembre de 2018 entró en vigor el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) nº 692/2008 y (UE) nº 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión (en adelante, Reglamento (UE) 2017/1151).

La principal consecuencia de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2017/1151 es la obligación de la aplicación del nuevo protocolo de ensayo WLTP que mide con mayor precisión el consumo y las emisiones de CO2 de los vehículos nuevos.

El WLTP sustituye al protocolo de medición de emisiones NEDC, por lo que a priori, y desde 1 de septiembre de 2018, a efectos fiscales (por ejemplo en la determinación del tipo impositivo del IGIC a la entrega o importación de vehículos híbridos eléctricos, o del tipo impositivo del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte) deben de tenerse en cuenta los valores de emisión conforme al protocolo WLTP.

Ahora bien, y con independencia que desde el día 1 de septiembre de 2018 es obligatorio a todos los vehículos nuevos matriculados el cumplimiento del nuevo protocolo WLTP, hasta el día 31 de diciembre de 2020 el anterior protocolo de medición de emisiones NEDC convive con el nuevo protocolo WLTP, estableciéndose parámetros de correlación conforme a las disposiciones siguientes:

- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012.

- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010.

Las autoridades españolas han permitido que el valor correlado NECD-WLTP sea, hasta el día 31 de diciembre de 2020, el utilizado a efectos de fijar el tipo impositivo exigible

en el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Por coherencia y homogeneidad en el IGIC, se debe aplicar igual criterio.

TERCERO.- Conforme con todo lo expuesto, es criterio de este centro directivo que hasta el día 31 de diciembre de 2020 el valor de las emisiones de dióxido de carbono, para determinar si un vehículo dispone o no de la consideración de híbrido eléctrico a efectos del IGIC, es el valor correlado NECD-WLTP. Desde el día 1 de enero de 2021 solo se deben tener en cuenta los valores de dióxido de carbono derivados del protocolo WLTP.

Las Palmas de Gran Canaria, 27 de julio de 2020

EL VICECONSEJERO DE HACIENDA,

PLANIFICACIÓN Y ASUNTOS EUROPEOS

Fermín Delgado García