

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NFL019790

LEY 9/2019, de 23 de diciembre, de la Comunidad Autónoma de Cataluña, de modificación de la Ley 16/2017, del cambio climático, en cuanto al impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica.*(BOCL de 30 de diciembre de 2019)*

El presidente de la Generalidad de Cataluña

Los artículos 65 y 67 del Estatuto prevén que las leyes de Cataluña son promulgadas, en nombre del rey, por el presidente o presidenta de la Generalidad. De acuerdo con lo anterior promulgo la siguiente

LEY**PREÁMBULO**

El Parlamento de Cataluña, al amparo de las competencias de la Generalidad en materia de medio ambiente y de creación de impuestos propios, reconocidas por los artículos 144 y 202 del Estatuto de autonomía de Cataluña, respectivamente, mediante la Ley 5/2017, de 28 de marzo, de medidas fiscales, administrativas, financieras y del sector público y de creación y regulación de los impuestos sobre grandes establecimientos comerciales, sobre estancias en establecimientos turísticos, sobre elementos radiotóxicos, sobre bebidas azucaradas envasadas y sobre emisiones de dióxido de carbono, creó el impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica. Posteriormente, la regulación de este impuesto se incorporó en la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático.

Algunos de los preceptos de esta ley, como los artículos 40 a 50, que regulan el impuesto, fueron objeto de recurso de inconstitucionalidad por parte del presidente del Gobierno del Estado ante el Tribunal Constitucional, el cual, mediante la Sentencia 87/2019, validó el tributo.

Sin embargo, la puesta en marcha de la implantación efectiva del impuesto ha puesto en evidencia algunas carencias de la regulación vigente que hacen necesaria su modificación legislativa, como la relativa a la regulación de una cuantificación alternativa de las emisiones de dióxido de carbono para los vehículos cuya ficha técnica no incluye esta información.

En lo que se refiere a la gestión del impuesto, se ha optado por incluir en la Ley el padrón de contribuyentes, regulado por el artículo 47, y el régimen de pago, regulado por el artículo 47 bis, para aprobar cuanto antes, en cumplimiento del principio de seguridad jurídica, las reglas que deben permitir al contribuyente satisfacer un impuesto que, aunque se creó en 2017, por distintos motivos no se ha podido aprobar ninguna norma para su desarrollo. Esta ley, por lo tanto, es una medida proporcional y razonable para dar respuesta a la situación del tributo.

La Ley se estructura en doce artículos, una disposición adicional, una disposición derogatoria y una disposición final.

En primer lugar, con la finalidad de homogeneizar conceptos y de garantizar una mayor seguridad jurídica, el artículo 1 adapta las referencias nominales de los vehículos a la normativa de la Unión Europea. Esta adaptación se traslada, asimismo, al artículo que regula la cuota, que es modificado por el artículo 5. Con esta misma finalidad, el artículo 3 modifica la definición de determinadas exenciones.

El artículo 2 concreta el punto de conexión de los vehículos de las personas jurídicas, al efecto de su sujeción al impuesto.

Una de las modificaciones más relevantes de la Ley es la que incorpora el artículo 4, con la adición de un nuevo artículo, el 43 bis, en la Ley 16/2017, para regular la base imponible del impuesto. Esta se fija en el volumen de emisiones, en gramos de dióxido de carbono por kilómetro, detallado en el certificado o ficha técnica expedido por el fabricante o importador del vehículo. En caso de que no se disponga de este dato por tratarse de vehículos de cierta antigüedad, se establecen unas fórmulas específicas para calcular la base imponible, teniendo en cuenta las diferentes tipologías de combustibles y considerando determinadas propiedades técnicas de los vehículos (la

cilindrada, la potencia neta, la antigüedad, el peso, etcétera). Estas fórmulas se han obtenido a partir de la explotación estadística de la información de las bases de datos disponibles del parque de vehículos de Cataluña.

Por otra parte, con el objetivo de mejorar y simplificar la gestión del impuesto, el artículo 7 modifica la fecha de devengo, que pasa a ser el 31 de diciembre de cada año o el último día del período impositivo, cuando este no coincide con el año natural.

El desarrollo del procedimiento para el pago del impuesto se recoge en los artículos 8, 9 y 10. Tal como establece la Ley 16/2017, la gestión del impuesto se realiza a través del sistema de padrón, cuya regulación se ajusta a la normativa tributaria general. Cabe destacar que se prevé la exposición del padrón provisional del 1 a 15 de mayo del año natural posterior al de devengo, y del padrón definitivo, del 1 al 15 de septiembre siguiente; el período de pago se fija del 1 al 20 de noviembre.

Además, el artículo 6 establece una bonificación para los contribuyentes que domicilien el pago del impuesto.

Finalmente, teniendo en cuenta la situación de demora en la aplicación del impuesto y de la modificación de la fecha de devengo, se determina la no exigibilidad del impuesto para el ejercicio 2018. En cuanto al ejercicio 2019, que se devenga el 31 de diciembre de acuerdo con la presente ley, solo resulta exigible para los vehículos de las categorías M1 y N1, y se mantiene la tarifa aprobada por la Ley 16/2017 para este ejercicio; en cambio, para las motocicletas, se dispone la exigibilidad del impuesto con efectos del 31 de diciembre de 2020.

Artículo 1. Modificación del artículo 41 de la Ley 16/2017.

Se modifica el artículo 41 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 41. *Hecho imponible.*

1. Constituyen el hecho imponible del impuesto las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos aptos para circular por las vías públicas incluidos dentro de las siguientes categorías:

a) Vehículos de las categorías M1 (vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, que tengan ocho asientos como máximo, además del asiento del conductor, sin espacios para viajeros de pie) y N1 (vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas), de acuerdo con lo dispuesto por la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, y el Reglamento (UE) núm. 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

b) Vehículos de las categorías L3e (motocicletas de dos ruedas), L4e (motocicletas de dos ruedas con sidecar), L5e (triciclos de motor) y L7e (cuatriciclos pesados), de acuerdo con lo dispuesto por el Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

2. A efectos de este impuesto, se consideran aptos para circular por las vías públicas los vehículos a los que se refiere el apartado 1 matriculados en el Registro de vehículos establecido por el Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, mientras no hayan sido dados de baja de forma definitiva o temporal por robo, y los vehículos provistos de permisos temporales.

3. No están sujetos al impuesto los vehículos que, habiendo sido dados de baja en el Registro de vehículos por la antigüedad del modelo, puedan ser autorizados a circular excepcionalmente en ocasión de exhibiciones, certámenes o carreras limitadas a vehículos de esta naturaleza.»

Artículo 2. *Modificación del artículo 42 de la Ley 16/2017.*

Se modifica el artículo 42 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 42. *Sujeto pasivo.*

1. Son sujetos pasivos del impuesto:

- a) Las personas físicas que sean titulares del vehículo y tengan su domicilio fiscal en Cataluña.
- b) Las personas jurídicas, así como las entidades carentes de personalidad jurídica que constituyan una unidad económica o un patrimonio susceptibles de imposición definidas como obligados tributarios por la normativa tributaria general, que sean titulares del vehículo y que tengan su domicilio fiscal en Cataluña.
- c) Las personas jurídicas, así como las entidades carentes de personalidad jurídica que constituyan una unidad económica o un patrimonio susceptibles de imposición definidas como obligados tributarios por la normativa tributaria general, que sean titulares del vehículo y no tengan su domicilio fiscal en Cataluña pero tengan en ella un establecimiento, una sucursal o una oficina, para los vehículos que, de acuerdo con los datos que constan en el Registro de vehículos, estén domiciliados en Cataluña.

2. A efectos de lo establecido por el presente artículo, se entiende por titular del vehículo la persona identificada con tal condición en el Registro de vehículos.»

Artículo 3. *Modificación del artículo 43 de la Ley 16/2017.*

Se modifica el artículo 43 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 43. *Exenciones.*

1. Están exentos del impuesto:

- a) Los vehículos oficiales del Estado, de las comunidades autónomas y de las entidades locales exentos del impuesto sobre los vehículos de tracción mecánica.
- b) Los vehículos con matrícula del cuerpo diplomático o de oficina consular y de su personal técnico administrativo, de acuerdo con lo dispuesto por el anexo XVIII del Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- c) Los vehículos con matrícula de organización internacional y de su personal técnico administrativo, de acuerdo con lo dispuesto por el anexo XVIII del Reglamento general de vehículos.
- d) Los vehículos que corresponda por la aplicación de disposiciones contenidas en tratados o convenios internacionales.
- e) Los vehículos incorporados en el Registro de vehículos con los códigos de clasificación por criterio de utilización número 43 (ambulancia), 44 (servicio médico) y 45 (funerario) del anexo II del Reglamento general de vehículos.
- f) Los vehículos incorporados en el Registro de vehículos con el código de clasificación por criterio de utilización número 01 (personas de movilidad reducida) del anexo II del Reglamento general de vehículos, con la condición de que los sujetos beneficiarios de esta exención no pueden disfrutarla para más de un vehículo simultáneamente.»

Artículo 4. *Adición del artículo 43 bis a la Ley 16/2017.*

Se añade un artículo, el 43 bis, a la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, con el siguiente texto:

«Artículo 43 bis. *Base imponible.*

1. La base imponible del impuesto está constituida por las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos incluidos en las categorías a las que se refiere el artículo 41, medidas en gramos de dióxido de carbono por kilómetro.

2. A efectos del apartado 1, la base imponible coincide con las emisiones oficiales de dióxido de carbono que constan en el certificado expedido por el fabricante o el importador del vehículo.

3. En el caso de los vehículos de las categorías M1 y N1, para los que no se pueda determinar la base imponible de acuerdo con lo establecido por el apartado 2, por no disponer de las emisiones oficiales de dióxido de carbono, la base imponible se calcula por aplicación de la siguiente fórmula, con el límite mínimo de 35 g CO²/km y el límite máximo de 499 g CO²/km:

a.1) En el caso de vehículos de la categoría M1 con combustible diésel:

$$BI = 0,01642 \times CC + 0,0114 \times MMX + 0,05745 \times MOM + 0,005106 \times TR + 3,471 \times T - 37,15$$

a.2) En el caso de vehículos de la categoría N1 con combustible diésel:

$$BI = 0,01144 \times CC + 2,699 \times PF + 0,02635 \times PN + 0,02562 \times MMX + 0,03115 \times MOM + 2,922 \times T - 25,64$$

b) En el caso de vehículos con combustible gasolina:

$$BI = 0,01149 \times CC + 3,879 \times PF + 0,04008 \times MOM + 0,009541 \times TR + 2,605 \times T + 4,35$$

c) En el caso de vehículos híbridos eléctricos (HEV):

$$BI = 0,8533 \times PF + 0,1909 \times PN + 0,02794 \times MMX + 0,3922 \times T + 14,28$$

d) En el caso de otros vehículos no incluidos en las letras anteriores:

$$BI = 0,03399 \times CC + 0,06862 \times PN + 0,04134 \times TR + 1,996 \times T + 18,89$$

donde:

- BI son emisiones de CO₂ expresadas en unidades de gramos por kilómetro.
- CC es la cilindrada del vehículo expresada en unidades de centímetros cúbicos.
- PF es la potencia fiscal del vehículo expresada en unidades de caballos fiscales.
- PN es la potencia neta máxima del vehículo expresada en unidades de kilovatios.
- MMX es el peso máximo del vehículo expresado en kilogramos.
- MOM es la masa de orden en marcha expresada en kilogramos.
- TR es la tara del vehículo expresada en kilogramos.
- T es la antigüedad del vehículo, que se calcula según la siguiente fórmula:

$$T = (M - P) / 365,25$$

donde:

- M es la fecha correspondiente a 31 de diciembre del primer ejercicio de devengo del impuesto.
- P es la fecha de la primera matriculación del vehículo.»

Artículo 5. Modificación del artículo 44 de la Ley 16/2017.

Se modifica el artículo 44 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 44. *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra se obtiene de aplicar la tarifa que corresponda a las emisiones oficiales de dióxido de carbono por kilómetro del vehículo, de acuerdo con las siguientes tablas:

a) Vehículos de la categoría M1 y de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e

Emisiones oficiales de dióxido de carbono	Tipo marginal (€/g CO ₂ /km)
Hasta 95 g/km	0,00
Más de 95 g/km y hasta 120 g/km	0,70
Más de 120 g/km y hasta 140 g/km	0,85
Más de 140 g/km y hasta 160 g/km	1,00
Más de 160 g/km y hasta 200 g/km	1,20
Más de 200 g/km	1,40

b) Vehículos de la categoría N1

Emisiones oficiales de dióxido de carbono	Tipo marginal (€/g CO ₂ /km)
Hasta 140 g/km	0,00
Más de 140 g/km	0,70

2. La cuota líquida se obtiene de aplicar a la cuota íntegra las bonificaciones establecidas por el artículo 45.»

Artículo 6. Modificación del artículo 45 de la Ley 16/2017.

Se modifica el artículo 45 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 45. *Bonificaciones.*

1. Los vehículos con matrícula de vehículo histórico, de acuerdo con lo dispuesto por el anexo XVIII del Reglamento general de vehículos, disfrutan de la bonificación del 100% de la cuota íntegra.

2. Por la domiciliación del pago de los recibos a los que se refiere el artículo 47, se aplica una bonificación del 2% de la cuota íntegra. En el supuesto de la liquidación correspondiente al alta en el padrón, la aplicación de dicha bonificación está condicionada, también, al hecho de que el sujeto pasivo, en el plazo al que se refiere el apartado 3 del artículo 47 bis, opte, sin estar obligado a ello con carácter general, por recibir las notificaciones de la Agencia Tributaria de Cataluña por medios electrónicos, y mantenga esta opción hasta la fecha de notificación de la liquidación correspondiente al alta en el padrón. La aplicación de la bonificación queda condicionada al cobro efectivo del recibo o la liquidación mediante la domiciliación de su pago, y queda sin efecto si este cobro no se ha

podido efectuar por causa no imputable a la Administración, así como en caso de solicitud de aplazamiento o fraccionamiento de la deuda.»

Artículo 7. Modificación del artículo 46 de la Ley 16/2017.

Se modifica el artículo 46 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 46. *Período impositivo y devengo.*

1. El período impositivo coincide con el año natural, sin perjuicio de lo establecido por el apartado 2.
2. El período impositivo es inferior al año natural en los siguientes supuestos:

a) Primera adquisición del vehículo en una fecha posterior al 1 de enero. Se asimila a la primera adquisición del vehículo su entrada en el territorio de aplicación del impuesto por traslado del domicilio fiscal de su titular en Cataluña, o por la adquisición por parte de una persona con domicilio fiscal en Cataluña de un vehículo de titularidad de una persona sin domicilio fiscal en Cataluña. En estos supuestos, el período impositivo se inicia el día del cambio de domicilio fiscal o el día de adquisición del vehículo.

b) Baja definitiva del vehículo o baja temporal por robo. Se asimila a la baja definitiva del vehículo su salida del territorio de aplicación del impuesto por traslado del domicilio fiscal de su titular fuera de Cataluña, o por la adquisición por parte de una persona sin domicilio fiscal en Cataluña de un vehículo de titularidad de una persona con domicilio fiscal en Cataluña. En estos supuestos, el período impositivo finaliza el día anterior al del cambio de domicilio fiscal o el día anterior al de adquisición del vehículo.

3. El impuesto se devenga el último día del período impositivo.

4. Si el período impositivo no coincide con el año natural, el importe de la cuota tributaria se prorratea por días.

5. En el supuesto de segunda o ulterior transmisión del vehículo, está obligado a satisfacer el impuesto referido a todo el período impositivo quien sea su titular en la fecha de devengo, sin perjuicio de los pactos privados que existan entre las partes.»

Artículo 8. Modificación del artículo 47 de la Ley 16/2017.

Se modifica el artículo 47 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 47. *Padrón.*

1. El impuesto se gestiona mediante padrón, que es elaborado y aprobado por la Agencia Tributaria de Cataluña a partir de los datos de los que dispone.

2. Los datos y elementos tributarios que configuran el padrón del impuesto son los referenciados a 31 de diciembre de cada año, y recogen la situación correspondiente a la fecha de devengo del impuesto, determinada por el artículo 46.3.

3. El padrón debe contener, para cada sujeto pasivo, los siguientes datos:

- a) Nombre y apellidos o razón social de la persona o entidad titular del vehículo.
- b) Número de identificación fiscal.
- c) Datos de identificación del vehículo.

- d) Número de días del período impositivo.
- e) Base imponible.
- f) Cuota íntegra.
- g) Bonificación de la cuota tributaria, si procede.
- h) Cuota tributaria.
- i) Número de la cuenta corriente en que debe practicarse, si procede, la domiciliación del ingreso.

4. Con carácter previo a la elaboración definitiva del padrón, el jefe de la Oficina Central de Gestión Tributaria de la Agencia Tributaria de Cataluña elabora un padrón provisional, que tiene, para cada una de las personas interesadas, el carácter de propuesta de liquidación, y que se expone al público del 1 al 15 de mayo del año natural posterior al de devengo, mediante la publicación en la sede electrónica de la Agencia Tributaria de Cataluña. Esta exposición pública debe ser objeto de anuncio previo mediante un edicto publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*. Una vez finalizado el trámite de exposición al público, las personas interesadas disponen de un plazo de quince días hábiles para presentar alegaciones a la propuesta de liquidación.

5. El padrón definitivo es aprobado por el jefe de la Oficina Central de Gestión Tributaria, y se expone al público del 1 al 15 de septiembre del año natural posterior al de devengo, mediante la publicación en la sede electrónica de la Agencia Tributaria de Cataluña. Esta exposición pública debe ser objeto de anuncio previo mediante un edicto publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, que debe incluir los siguientes datos:

- a) Período de cobro.
- b) Modalidades de pago admitidas.
- c) En caso de domiciliación del pago, fechas en que se realizará el adeudo en la cuenta de los recibos y, si procede, de las liquidaciones correspondientes al alta en el padrón.
- d) Lugares en que puede efectuarse el pago.
- e) Advertencia de que, una vez transcurrido el plazo de pago sin que este se haya producido, se inicia el período ejecutivo y las deudas son exigidas mediante el procedimiento de apremio con los correspondientes recargos del período ejecutivo, los intereses de demora y, si procede, las costas que se derivan.
- f) Recursos que sean procedentes contra las liquidaciones.
- g) Órganos competentes para resolverlos.
- h) Plazos para la interposición de los recursos.

6. En caso de alta en el padrón, la exposición al público del padrón definitivo tiene el efecto de notificación de la inclusión en el padrón, y la liquidación correspondiente a esta alta debe notificarse al contribuyente de forma individual.

7. No deben incluirse en el padrón definitivo:

- a) Los vehículos exentos del impuesto.
- b) Los vehículos que devenguen una cuota líquida a la cuantía que se apruebe de conformidad con lo dispuesto por el artículo 26.4 del texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña, aprobado por el Decreto legislativo 3/2002, de 24 de diciembre. Esta regla de no inclusión no se aplica respecto a los vehículos que son de la titularidad de un mismo sujeto pasivo, siempre que la suma de las cuotas líquidas devengadas por todos los vehículos supere dicha cuantía.

8. En los ejercicios sucesivos, la exposición al público del padrón definitivo tiene, para cada una de las personas interesadas, el efecto de notificación de las liquidaciones que se contengan.

9. Las liquidaciones contenidas en el padrón definitivo son susceptibles de recurso potestativo de reposición ante el jefe de la Oficina Central de Gestión Tributaria, o de reclamación económico-administrativa ante la Junta de Tributos de Cataluña.

10. El alta, la modificación o la baja en el padrón del impuesto puede producirse también como consecuencia de un procedimiento de comprobación iniciado por los órganos de Gestión Tributaria de la Agencia Tributaria de Cataluña a partir de los datos de los que disponga la Administración, o de una actuación de investigación de la inspección de los tributos de la Generalidad.»

Artículo 9. *Adición del artículo 47 bis a la Ley 16/2017.*

Se añade un artículo, el 47 bis, a la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, con el siguiente texto:

«Artículo 47 bis. *Pago y domiciliación.*

1. La exacción de las deudas notificadas colectivamente debe realizarse mediante recibo. El plazo de ingreso en período voluntario de estas deudas comprende del 1 al 20 de noviembre o el día hábil inmediatamente posterior.

2. Una vez notificada el alta en el padrón provisional, los contribuyentes que desean domiciliar el pago de la deuda deben optar por ello mediante una comunicación dirigida al jefe de la Oficina Central de Recaudación de la Agencia Tributaria de Cataluña. La domiciliación debe solicitarse en el plazo de dos meses, a contar desde la finalización del período de exposición del padrón provisional al que se refiere el artículo 47.4, y se incluye en el padrón definitivo. Las solicitudes presentadas con posterioridad a esta fecha tienen efectos para los ejercicios siguientes.

3. La domiciliación del pago de los ejercicios futuros también puede solicitarse en el momento de efectuar el ingreso de la deuda en las entidades financieras colaboradoras.

4. En el supuesto de la liquidación correspondiente al alta en el padrón, el sujeto pasivo puede optar por la domiciliación de su pago en el plazo de dos meses a contar desde la finalización del período de exposición del padrón provisional correspondiente a dicha liquidación, y esta domiciliación queda condicionada, también, al hecho de que el sujeto pasivo, en el período mencionado, opte, sin estar obligado a ello con carácter general, por recibir las notificaciones de la Agencia Tributaria de Cataluña por medios electrónicos, y mantenga esta opción hasta la fecha de notificación de aquella liquidación.»

Artículo 10. *Modificación del artículo 48 de la Ley 16/2017.*

Se modifica el artículo 48 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 48. *Gestión, recaudación e inspección.*

La gestión y recaudación del impuesto y su inspección en todo el territorio de Cataluña corresponden a las oficinas centrales de la Agencia Tributaria de Cataluña.»

Artículo 11. *Modificación del artículo 50 de la Ley 16/2017.*

Se modifica el artículo 50 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 50. *Recursos y reclamaciones.*

Los actos de gestión, inspección y recaudación dictados en el ámbito del impuesto pueden ser objeto de reclamación económico-administrativa ante la Junta de Tributos, sin perjuicio de la interposición previa, con carácter potestativo, del recurso de reposición ante el órgano que ha dictado el acto impugnado.»

Artículo 12. Adición del artículo 50 bis a la Ley 16/2017.

Se añade un artículo, el 50 bis, a la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, con el siguiente texto:

«Artículo 50 bis. *Desarrollo y aplicación del impuesto.*

1. Los elementos de cuantificación del impuesto pueden modificarse a través de la Ley de presupuestos de la Generalidad.

2. En la aplicación del impuesto rige supletoriamente la legislación general tributaria aplicable en Cataluña y las normas complementarias que la desarrollan.»

DISPOSICIÓN ADICIONAL

Exigibilidad del impuesto.

1. El impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica, regulado por la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, es exigible para los vehículos de las categorías M1 y N1 a partir del 31 de diciembre de 2019, y para los vehículos de las categorías L3e, L4e, L5e y L7e, a partir del 31 de diciembre de 2020, y queda sin efecto el impuesto devengado en el ejercicio 2018.

2. El período impositivo del impuesto para el ejercicio 2019 empieza el 1 de enero de 2019.

3. En el ejercicio 2019 la tarifa aplicable a los vehículos de las categorías M1 y N1 es la siguiente:

a) Vehículos de la categoría M1

Emisiones oficiales de dióxido de carbono	Tipo marginal (€/g CO ₂ /km)
Hasta 120 g/km	0,00
Más de 120 g/km y hasta 140 g/km	0,55
Más de 140 g/km y hasta 160 g/km	0,65
Más de 160 g/km y hasta 200 g/km	0,80
Más de 200 g/km	1,10

b) Vehículos de la categoría N1

Emisiones oficiales de dióxido de carbono	Tipo marginal (€/g CO ₂ /km)
Hasta 160 g/km	0,00
Más de 160 g/km	0,30

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Se deroga la letra b de la disposición final séptima de la Ley 5/2017, de 28 de marzo, de medidas fiscales, administrativas, financieras y del sector público y de creación y regulación de los impuestos sobre grandes establecimientos comerciales, sobre estancias en establecimientos turísticos, sobre elementos radiotóxicos, sobre

bebidas azucaradas envasadas y sobre emisiones de dióxido de carbono, con efectos desde la entrada en vigor de la presente ley.

DISPOSICIÓN FINAL

Entrada en vigor.

La presente ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 23 de diciembre de 2019

JOAQUIM TORRA I PLA
Presidente de la Generalidad de Cataluña

PERE ARAGONÈS I GARCIA
Vicepresidente del Gobierno y consejero de Economía y Hacienda