



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 3 0 / 2 0 1 9

(Pleno)

La Laguna, a 22 de enero de 2019.

Dictamen solicitado por la Excm. Sra. Presidenta del Parlamento de Canarias 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 (EXP. 1/2019 PPL)**.

F U N D A M E N T O S

I

1. Solicitud del dictamen.

Se interesa por el Sr. Presidente en funciones del Parlamento, de conformidad con lo establecido en el art. 12.1 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (en adelante, LCCC) y en el art. 138.2 y 7 del Reglamento del Parlamento (en adelante RPC) mediante escrito de 28 de diciembre de 2018 con registro de entrada en este Consejo Consultivo de 2 de enero de 2019, dictamen preceptivo sobre 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 (en adelante, PPL).

2. Tramitación de la Proposición de Ley.

La PPL fue presentada el 19 de septiembre de 2018 por los Grupos Parlamentarios Nacionalista Canario, Popular y Mixto, siendo admitida a trámite por

* Ponente: Sra. de Haro Brito.

la mesa del Parlamento con fecha 27 de septiembre, publicándose en el Boletín Oficial del Parlamento el 8 de octubre, y ha sido tomada en consideración por el Pleno del Parlamento -trámite imprescindible para que la solicitud de dictamen fuera cursada- en sesión celebrada los días 11 y 12 de diciembre de 2018.

Asimismo, el Gobierno, en cumplimiento del trámite previsto en el art. 135, apartados 2, 3 y 4 del RPC, ha manifestado su criterio favorable a la toma en consideración y su conformidad a la tramitación de la presente Proposición de Ley mediante Acuerdo adoptado en sesión celebrada el 15 de octubre de 2018, si bien la pertinente documentación no ha sido incorporada al expediente remitido a este Consejo.

Por otra parte, se recabó informe preceptivo del Ministerio de Hacienda al que se refiere el apartado cuatro de la Disposición adicional octava de la Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias, que se emite por la Secretaría de Estado de Hacienda el 29 de noviembre de 2018, siendo favorable. Tampoco se aporta aquel informe emitido al expediente que se nos remite.

3. Preceptividad de la consulta.

La preceptividad del dictamen deriva de lo dispuesto en el art. 11.1.A.c) de la Ley reguladora de este Consejo, en cuya virtud habrá de recabarse aquél una vez que la Proposición de Ley haya sido tomada en consideración, trámite al que, como se ha señalado, se ha dado cumplimiento.

4. Trámite de urgencia.

La solicitud ha sido cursada por el procedimiento de urgencia, si bien no se ha expresado la justificación de la misma, lo que no es conforme con lo exigido en el art. 20.3 de la Ley reguladora de este Consejo, que establece que *«Cuando en la solicitud de dictamen se haga constar su urgencia, el plazo máximo para su despacho será de quince días, salvo que el Presidente del Gobierno o del Parlamento, en su caso, fijaran otro menor. Si este plazo fuera inferior a diez días, el Presidente del Consejo Consultivo podrá establecer, excepcionalmente, que la consulta sea despachada por las Secciones, aun siendo competencia del Pleno. En los supuestos previstos en este apartado la reducción de plazos deberá ser motivada»*.

No obstante, este Consejo Consultivo, actuando con la debida responsabilidad y de acuerdo con el principio de cooperación institucional, da cumplida respuesta a la

solicitud, emitiéndose el dictamen en el plazo establecido teniendo en cuenta, además, que se pretende la aplicación de una parte de la norma desde fecha ya pasada, el 1 de enero, al contemplar en la Disposición final segunda, tras establecer la entrada en vigor de la Ley el día siguiente al de su publicación, y respecto de su artículo segundo (modificación de la Ley 5/1986), la retroacción de su efectividad a la fecha de 1 de enero de 2019.

II

Objeto y estructura de la Proposición de Ley.

1. Según se recoge en la Exposición de Motivos de la norma propuesta, ésta tiene por objeto, por un lado, la aplicación del tipo cero del Impuesto General Indirecto Canario (IGIC) a las entregas e importaciones de vehículos híbridos eléctricos, vehículos eléctricos (excepto los que objetivamente sean de uso deportivo o de recreo y los vehículos que marchen por raíles instalados en la vía), 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; y, por otro lado, extiende el ámbito objetivo de la devolución parcial del Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre combustibles derivados del petróleo (ICDP), actualmente limitado al gasóleo profesional consumido por transportistas y agricultores, a la gasolina profesional, siempre que, en este último caso, se trate de vehículos híbridos eléctricos o vehículos biocombustibles, a cuyo fin modifica la Ley 5/1986, de 28 de julio, del Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre combustibles derivados del petróleo.

Todo ello se justifica en la Exposición de Motivos de la PPL en el objetivo de impulsar el crecimiento de un parque móvil sostenible con el medio ambiente, reduciendo las 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.

De esta manera, se adapta la norma a la modificación del sistema de emisiones que ha venido aplicándose en los vehículos homologados de la Unión Europea y su sustitución por el Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (WLTP) establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión adoptado el 1 de junio de 2017. Señala, además, que la trascendencia que tiene la entrada en vigor del nuevo procedimiento viene determinada por la necesidad de

adecuar los límites de las emisiones a las emisiones en condiciones reales del parque de automóviles objeto de regulación.

Según se reseña, se considera fundamental la implicación y por ende la participación de la sociedad canaria en las soluciones a los problemas medioambientales derivados del cambio climático global ya que hoy representan un reto inaplazable para el conjunto de la humanidad.

Además, según señala, igualmente, la mitigación del calentamiento global y con ello, su directa incidencia en el cambio climático requiere de la adopción de medidas orientadas a la reducción de las emisiones de CO2 y que estas estén especialmente adecuadas a su aplicación en las actividades de transporte.

La defensa de la integridad de nuestro medio ambiente, la conservación de nuestros ecosistemas marino y terrestre, la preservación de nuestra biodiversidad, señala el texto, debe también sustanciarse en la preservación de la calidad del aire y con ello en el control y reducción significativa de las emisiones de partículas NOx y el devastador impacto que producen sobre la salud humana.

Y en definitiva, según se señala, se pretende la contribución, con las nuevas medidas fiscales, «de forma directa a una mejora de estos indicadores medioambientales y de salud negativos, puesto que favorecerá que se consolide y amplíe la base de vehículos que garantizan una movilidad ecoeficiente en Canarias representando un cambio cultural sustancial sobre las formas en las que deben abordarse los retos descritos».

2. Estructura de la PPL.

Tal y como se establece en el índice aportado, la Proposición de Ley que nos ocupa consta de:

- Una Exposición de Motivos donde se justifica la norma propuesta;
- Dos artículos, en los que se modifican, respectivamente, la Ley 4/2012, de 25 de junio, de medidas administrativas y fiscales, y la Ley 5/1986, de 28 de julio, del Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre combustibles derivados del petróleo;
- Una Disposición derogatoria en la que, con carácter general, se prevé la derogación de las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la presente, y con carácter particular deroga la Ley 3/2010, de 20 de mayo, por la que

se regula el tipo de gravamen aplicable a las entregas de vehículos híbridos eléctricos y de vehículos eléctricos;

- Dos Disposiciones finales, en las que, respectivamente, se habilita al titular de la Consejería competente en materia tributaria para el desarrollo reglamentario de esta Ley y su aplicación, sin perjuicio de lo asignado al Gobierno de Canarias, y se prevé la entrada en vigor de la Ley al día siguiente al de su publicación, si bien, respecto de su art. segundo (modificación de la Ley 5/1986), se establece la retroacción de su efectividad a la fecha de 1 de enero de 2019.

III

Ámbito normativo en el que se inserta la norma propuesta y competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias para dictarla.

Como hemos señalado ya, la Proposición de Ley sometida a dictamen tiene un doble objeto que se acomete a través de los dos artículos que contiene. Por un lado, se fija el tipo cero aplicable a la entrega, importación, arrendamiento o ejecución de obra de determinados vehículos en el IGIC, lo que implica la modificación de la Ley 4/2012, y, por otro lado, se establece el régimen de devolución del combustible profesional en el ICDP, lo que implica la modificación de la Ley 5/1986.

Pues bien, en materia tributaria, debemos recordar que la Comunidad Autónoma de Canarias goza de un régimen fiscal especial debido a razones históricas y de carácter económico, justificados ante todo por el aislamiento comercial respecto al resto del territorio español. Tal régimen está reconocido constitucionalmente en la Disposición Adicional Tercera de la Constitución Española y en el ámbito europeo, con el reconocimiento en el art. 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de Canarias como región ultraperiférica de la Unión Europea.

Por su parte, ello implica en la imposición indirecta, la no aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido ni algunas figuras de los Impuestos Especiales, como lo son el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos, el Impuesto Especial sobre las Labores del Tabaco y el Impuesto Especial sobre el Vino y las Bebidas Fermentadas. En su lugar, Canarias ha establecido tributos propios con el fin de gravar los productos sujetos a los impuestos de ámbito estatal no aplicables en la región: el Impuesto General Indirecto Canario (IGIC), el Impuesto Especial Canario sobre Combustibles Derivados del Petróleo (ICDP) y el Impuesto sobre las Labores del Tabaco. Por otro lado, se aplican en el territorio canario, con algunas

particularidades, los Impuestos sobre la Cerveza, sobre Productos Intermedios y sobre el Alcohol y las Bebidas Derivadas.

Como recuerda en su informe de 29 de noviembre de 2018 el Ministerio de Hacienda, Canarias no se encuentra dentro del ámbito de aplicación de las directivas comunitarias relativas al régimen general de los productos objeto de impuestos especiales ni de las relativas a la imposición de los productos energéticos y de la electricidad, no estando limitada, por tanto, por la normativa comunitaria en esta materia. Así pues, *a priori* las operaciones de productos sujetos a los impuestos especiales realizadas entre Canarias y la península u otros Estados miembros no tienen la consideración de operaciones de circulación intracomunitaria, sino que constituyen operaciones de importación o exportación, al estar excluida Canarias del ámbito de aplicación del impuesto.

Si bien los aspectos fiscales del Régimen Económico y Fiscal de Canarias se encuentran regulados en Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los Aspectos Fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias, es la Disposición adicional octava de la Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas de Régimen Común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias, la que directamente atribuye a la Comunidad Autónoma de Canarias plena competencia normativa en determinados aspectos de, entre otros tributos, el Impuesto General Indirecto Canario (IGIC).

En cuanto a este ámbito competencial, señalábamos en nuestro Dictamen 258/2012, de 28 de mayo, recaído en relación con la Proposición de la que sería la Ley 4/2012 -cuya modificación se pretende en el artículo primero de la Proposición de Ley que nos ocupa-:

«1. Las competencias que en este ámbito ha atribuido a Canarias la disposición adicional octava de la Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas de Régimen Común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias (Ley 22/2009), permiten llevar a cabo una regulación normativa en el Impuesto General Indirecto Canario en varios ámbitos, fundamentalmente, en las materias relativas a este Tributo de que trata el PL, sobre exenciones en operaciones interiores y en los distintos tipos de gravamen.

La Disposición Adicional Octava de la Ley 22/2009 (“Atribución a la Comunidad Autónoma de Canarias de competencias normativas en el Impuesto General Indirecto Canario y en el Arbitrio sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias”) atribuye en su

apartado uno a la Comunidad Autónoma de Canarias la capacidad normativa para regular respecto del Impuesto General Indirecto Canario:

1º Las exenciones en operaciones interiores.

2º Los tipos de gravamen y el tipo de recargo sobre las importaciones efectuadas por los comerciantes minoristas.

3º Los regímenes especiales.

4º Las obligaciones formales del Impuesto.

(...)

El ejercicio de las competencias normativas mencionadas queda sujeto a los requisitos siguientes:

1º Al tratamiento homogéneo de los sectores económicos y a los criterios esenciales de gravamen establecidos por la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, salvo que existan circunstancias concretas y singulares que justifiquen su regulación específica y diferenciada en la Comunidad Autónoma de Canarias.

2º Al mantenimiento de una estructura de tipos de gravamen fundamentada en la existencia de un tipo general y uno o varios tipos reducidos.

3º A la coordinación de los regímenes simplificado y especial de la agricultura y ganadería del Impuesto General Indirecto Canario con el régimen de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

Los proyectos normativos de rango legal de modificación de la normativa de ambos tributos, en aplicación de las competencias normativas a que se refieren los apartados uno y dos de esta disposición adicional, deberán ser sometidos a "informe del Ministerio de Economía y Hacienda, con carácter previo a su remisión al Parlamento de Canarias" (apartado tres).

En el caso de adición de bienes corporales al anexo V de la Ley 20/1991, de 7 de junio, de Modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias, el informe a que se refiere este apartado cuatro deberá ser "favorable".

Lo dispuesto en este apartado cuatro "no será de aplicación al ejercicio de competencias normativas que afecten a las obligaciones formales" tanto del Impuesto General Indirecto Canario como del Arbitrio sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias.

2. La Ley 22/2009 ha supuesto un cambio notable en las competencias normativas de la Comunidad Autónoma en materia de tributos REF. En efecto, la regulación de esta institución económico fiscal se halla esencialmente contenida en la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los Aspectos Fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias, sobre cuyo

alcanza este Consejo ha efectuado múltiples pronunciamientos en los que ha precisado que la competencia de la Comunidad Autónoma, al amparo del art. 32.14 del Estatuto de Autonomía de Canarias, alcanzaba el desarrollo legislativo y ejecución en relación con las "normas de procedimiento administrativo, económico-administrativo y fiscal que se derivan de las especialidades del régimen administrativo, económico y fiscal de Canarias.

De conformidad con este precepto estatutario, la disposición adicional décima. Dos de la citada Ley 20/1991, de 7 de junio, según redacción dada por el artículo 12.1.12 de la Ley 62/2003, de 31 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, prevé la regulación normativa autonómica de los aspectos relativos a la gestión, liquidación, recaudación e inspección del Impuesto General Indirecto Canario y de Arbitrio sobre la Importación y entrega de Mercancías en las Islas Canarias, así como los relativos a la revisión de los actos dictados en aplicación de los mismos.

La competencia autonómica en la materia era, pues, de carácter procedimental, escasamente predeterminada en la Ley 20/1991, de forma que se debía reconocer un amplio margen de creatividad reglamentaria que excede del simple desarrollo y cuyo grado de conformidad se ha de medir en relación a los límites que perfilan el alcance de la competencia autonómica en la materia, que sólo es procedimental; es decir, sin que pueda alterar o incidir en los aspectos materiales o sustantivos contenidos en la Ley 20/1991.

Esta situación se ha visto sustancialmente afectada por la entrada en vigor de la Ley 22/2009, que en los términos ya explicitados reconoce a la Comunidad competencia normativa para regular las exenciones en operaciones interiores, los tipos de gravamen y el tipo de recargo sobre las importaciones efectuadas por los comerciantes minoristas, los regímenes especiales y las obligaciones formales del Impuesto, siempre que se cumplan las asimismo señaladas garantías formales y materiales: tratamiento homogéneo de los sectores económicos; atención a los criterios esenciales de gravamen establecidos por la Ley del IVA; (salvo que existan circunstancias concretas y singulares que justifiquen su regulación específica y diferenciada); el mantenimiento de una estructura de tipos de gravamen fundamentada en un tipo general y en uno o varios tipos reducidos; la coordinación de los regímenes simplificado y especial de la agricultura y ganadería del Impuesto General Indirecto Canario con el régimen de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas; e informe previo a su remisión al Parlamento del Ministerio de Economía y Hacienda, respecto de los proyectos legales de modificación de los tributos REF.

La ley estatal, competente para ello, ha ampliado, pues, las competencias de la Comunidad Autónoma respecto de los tributos REF, que ya no se limita a los aspectos formales, sino incluso que alcanza a los materiales».

Bajo este nuevo contexto normativo en relación a la competencia fue aprobada la Ley 4/2012, de 25 de junio, de medidas administrativas y fiscales, que -en lo que se refiere al IGIC- reguló las exenciones interiores y los tipos de gravamen (arts. 50 a

61), materia que ahora se pretende modificar mediante la presente Proposición de Ley, previendo un tipo cero en lo que se refiere a las entregas e importaciones de vehículos híbridos eléctricos, vehículos eléctricos (excepto los que objetivamente sean de uso deportivo o de recreo y los vehículos que marchen por raíles instalados en la vía), ciclos, bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido. Y también, posteriormente, las Leyes de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias para 2016 (Ley 11/2015, de 29 de diciembre) que incorporó a la propia Ley 4/2012 su Título V (arts. 64 a 108) y la Disposición adicional Duodécima, y la ley presupuestaria para 2018 (Ley 7/2017, de 27 de diciembre), que introdujo los regímenes especiales del IGIC.

Por su parte, el Impuesto especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre combustibles derivados del petróleo fue creado por la Ley 5/1986, de 28 de julio, limitándose la presente proposición normativa a ampliar el ámbito objetivo de la devolución parcial del ICDP, actualmente limitada al gasóleo profesional consumido por transportistas y agricultores, a la gasolina profesional, siempre que, en este caso, se trate de vehículos híbridos eléctricos o vehículos biocombustibles.

Tras la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de Reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, el art. 115 contempla la atribución a nuestra Comunidad Autónoma de competencias normativas en el IGIC y en el Arbitrio sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias, con el alcance y condiciones establecidas en la legislación aplicable y su normativa de desarrollo (lo que se ha explicado en el presente Dictamen al hilo del marco normativo en el que se inserta la Proposición de Ley), y, por su parte, en el Capítulo I, del Título VI del nuevo Estatuto de Autonomía de Canarias (arts. 165 y ss.), donde se contienen las normas sobre el Régimen Económico y Fiscal de Canarias en cuyo marco se desarrollan las competencias en que se ampara la Proposición de Ley que se analiza.

Por consiguiente, si la Comunidad Autónoma ostenta la competencia para establecer la normativa también la ostenta para proceder a su modificación, como no podía ser de otra manera, ha concluido en su informe el Ministerio de Hacienda.

IV

Observaciones a la Proposición de Ley.

1) Exposición de Motivos.

Deberá la misma adecuar la cita de la normativa del EA al actualmente vigente, pues establece la norma propuesta que se ampara en el ejercicio de las competencias previstas en el art. 51 del Estatuto de Autonomía de Canarias. Sin embargo, en la actualidad, se contemplan, como se ha dicho anteriormente, en el art. 115, de nuevo Estatuto de Autonomía, respecto a las competencias normativas en el IGIC y en el Arbitrio sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias y en el Capítulo I del Título VI (arts. 165 y ss.), respecto a las normas sobre el Régimen Económico y Fiscal de Canarias en cuyo marco se desarrollan las competencias en que se ampara la Proposición de Ley que se analiza.

2) A ambos artículos.

Deberá utilizarse el mismo criterio para la denominación de los dos artículos, puesto que en un caso se utiliza la expresión «artículo 1» y en otro «artículo segundo».

3) Artículo 1, apartado uno.

Dado que en la norma vigente que se pretende modificar se contempla un apartado d) en el art. 54, punto 2 de la norma, sería más adecuado, en lugar de señalar que se adiciona un nuevo apartado d) en este punto, que se reseñe que se modifica dicho apartado.

4) Artículo 1, apartado dos:

- En este apartado se modifica el art. 59 de la Ley 4/2012. Pues bien, en el título del artículo se debe hacer referencia, tras referirse a las entregas, y antes de los arrendamientos y ejecuciones de obras de vehículos, a las importaciones, puesto que en el contenido se hace referencia a la importación de vehículos, o a los importadores, como detallaremos más adelante.

- En efecto, en varios de los apartados del art. 59, en la nueva redacción que se contiene en la norma que se dictamina, en concreto en algunos de los que contemplan los tipos de gravamen por el que tributan en el IGIC las entregas de vehículos -según el tipo- no se hace mención a la importación, pudiendo tratarse de una omisión involuntaria que debe ser subsanada, dado que, por un lado, en la exposición de motivos de modo expreso se señala que «la presente ley establece la

aplicación del tipo cero del Impuesto General Indirecto Canario a las entregas e importaciones de vehículos híbridos eléctricos, vehículos eléctricos (excepto los que objetivamente sean de uso deportivo o de recreo y los vehículos que marchen por railes instalados en la vía), 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»; y por otro lado, del contenido de los propios apartados se deriva que la aplicación de tales tipos de gravamen no sólo procede en la entrega sino también en la importación.

- Tal es el caso del apartado uno, que se refiere a los vehículos híbridos eléctricos, eléctricos, ciclos, bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido, puesto que a estos vehículos se refiere directamente la Exposición de Motivos aplicando el tipo cero no sólo a la entrega sino también a la importación -y ello aún cuando se trata de una omisión de la que también adolecía la regulación de los vehículos contemplados en este apartado, anteriormente prevista en la Ley 3/2010, de 20 de mayo, por la que se regula el tipo de gravamen aplicable a las entregas de vehículos híbridos eléctricos y de vehículos eléctricos, que se deroga expresamente por la Disposición derogatoria de la PPL que se dictamina, cuyo artículo único no contemplaba en su título la importación, sino solo la entrega de estos vehículos, aunque sí en su contenido-.

El apartado comenzaría: Uno. Tributarán en el Impuesto General Indirecto Canario al tipo cero las entregas e importaciones de los siguientes vehículos (...).

- Lo mismo sucede en la redacción dada al apartado dos del art. 59, en el que debe añadirse junto a las entregas, a las importaciones, quedando redactado: «Dos. Tributarán en el Impuesto General Indirecto Canario al tipo impositivo reducido del 3 por ciento, siempre que no se trate de vehículos cuya entrega o importación tribute al tipo cero, las entregas e importaciones de los siguientes vehículos: (...)».

Tal parece deducirse del tenor de varios párrafos de dicho punto 2, en los que se hace referencia reiteradamente a adquirente o importador o a la entrega del vehículo o a la importación, al detallar los requisitos a cumplir para que sea aplicado el tipo impositivo que prevé (así ocurre en los párrafos segundo, tercero, cuarto, quinto, séptimo y noveno).

A la misma conclusión se llega analizando el contenido del punto 3, que reitera los conceptos de adquisición -o entrega- e importación o presentación de la declaración de importación -apartados a) y c)-, así como el punto 4.

- También en la nueva redacción del apartado tres, punto 1 deberá introducirse junto a las entregas, las importaciones, dado que en el contenido del resto de puntos de dicho apartado se contempla la aplicación del tipo del gravamen no sólo a la entrega sino también a la importación, como sucede en el punto 2 que condiciona su aplicación al cumplimiento de determinados requisitos temporales respecto a la presentación de la solicitud y del devengo de la entrega o de la presentación de la declaración de importación de despacho a consumo (...), señalando que en la solicitud de reconocimiento se deberá acreditar (...) que el destino del vehículo objeto de entrega o importación es el exigido en la propia norma.

- En la redacción de este nuevo apartado tres del art. 59 de la citada norma, además, se observa un lapsus al reiterarse la expresión «*las entregas*», por lo que deberá suprimirse la repetición.

- En este apartado tres, punto 1, que viene a sustituir al vigente apartado dos, punto 1 del art. 59, figura por error un tipo de gravamen general del 7 por ciento para las entregas de determinados vehículos, elevando el que figura en la redacción actualmente en vigor en medio punto, cuando en realidad debe referirse al tipo de gravamen general de 6.5 por ciento, puesto que es el aprobado como tipo general, con vigencia indefinida y con efectos desde el 1 de enero de 2019, por el apartado once de la disposición final séptima de la Ley 7/2018, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias para 2019, por lo que debe ser corregido.

- Entre los apartados f) y g) del art. 59.Tres.1 figuran unos puntos suspensivos (...) que deberán ser eliminados.

- En la nueva redacción que se da al apartado seis del art. 59, punto 2, en lo que se refiere al tipo de gravamen general del 7 por ciento a aplicar al arrendamiento de los vehículos cuya entrega tribute al tipo cero, al tipo reducido o al tipo general, lo que parece un error, puesto que en el vigente apartado cinco, punto 2 de dicho artículo, recientemente modificado, contempla el tipo de gravamen general de 6.5 por ciento, que es el aprobado, con vigencia indefinida y con efectos desde el 1 de enero de 2019, por el apartado doce de la disposición final séptima de la Ley 7/2018, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias para 2019, redacción que debe ser corregida.

- Igual crítica debe hacerse a la nueva redacción que se da al punto 4 de ese mismo apartado seis del art. 59, en lo que se refiere al tipo de gravamen general del 7 por ciento a aplicar a la ejecución de obra mobiliaria lo que, igualmente, parece un

error, puesto que su contenido coincide con el vigente apartado cinco, punto 4 de dicho artículo, excepto en que añade medio punto al tipo de gravamen, lo que no coincide con el tipo de gravamen general de 6.5 por ciento, que es el aprobado como tipo general, con vigencia indefinida y con efectos desde el 1 de enero de 2019, por el apartado doce de la disposición final séptima de la Ley 7/2018, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias para 2019, debiendo corregirse contemplado el tipo del 6.5 por ciento en lugar de 7 por ciento.

5) Artículo 1, apartado tres.

Se debe dar una nueva redacción a este apartado que señala «Supresión de la Disposición Adicional Quinta. Tributación de los vehículos híbridos eléctricos y de vehículos eléctricos», sustituyéndose por otra más adecuada como «se deja sin contenido la Disposición Adicional Quinta».

6) Artículo segundo, apartado uno:

- Por el mismo se modifica el art. 12-bis de la Ley 5/1986, debiendo, como recomienda en su informe-propuesta (recogida en el certificado del acuerdo del Gobierno) la Consejería de Hacienda, en la que manifiesta su criterio favorable en la consideración de la Proposición de Ley, eliminarse la referencia al diésel, pues no figura el mismo como producto derivado del petróleo sujeto al ICDP, que sólo se refiere al gasóleo.

Tal observación procede realizarse en relación con el apartado 1 del art. 12.bis, así como con el apartado 7.

- Se observa un error al señalarse, en el párrafo cuarto del apartado 2 del art. 12.bis, que *«a los solos efectos de esta devolución, el tipo de la gasolina del gasóleo profesional (...)»*, debiendo eliminarse *«de la gasolina»*.

- Debe añadirse la gasolina en el apartado 3 del art. 12.bis, debiendo establecer:

«3. La base de la devolución para los agricultores y transportistas estará constituida por el consumo medio de la gasolina profesional y del gasóleo profesional. Este consumo medio será establecido por Orden de la persona titular de la Consejería competente en materia tributaria teniendo en cuenta, respecto de los agricultores, la dimensión y orientación productiva de las explotaciones agrícolas, la potencia de la maquinaria inscrita en el registro de maquinaria agrícola y otros factores que pudieran condicionar el consumo de gasóleo y de

gasolina, y respecto de los transportistas, la clase, tipo y potencia del vehículo, la distancia recorrida y el número de empleados».

7) Artículo segundo, apartado dos:

- Modifica este apartado dos del artículo segundo de la Proposición de Ley el art. 16 de la Ley 5/1986, por lo que procede, en coherencia con el objeto de la modificación, introducir en el apartado a) del número 2 de este art. 16 la referencia a la gasolina profesional.

Así, debe señalarse:

«2. Constituyen infracciones tributarias:

Comunicar datos falsos, incompletos o inexactos a través de la declaración de alta o modificación del Censo de Agricultores y Transportistas, que supongan una devolución indebida del impuesto que grava el gasóleo profesional y la gasolina profesional.»

8) Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Se establece que la Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Canarias, salvo el artículo segundo, el cual, entrará en vigor el día 1 de enero de 2019.

Se pretende la aplicación del artículo segundo con efectos retroactivos, desde el 1 de enero del presente año, lo cual es posible al no constituir norma desfavorable ni de carácter sancionador (art. 9.3 CE). Sin embargo, es conveniente distinguir la «entrada en vigor» de la ley de «la aplicación de sus efectos» o «eficacia». Por ello, se recomienda modificar su redacción, en lo que se refiere al artículo segundo cuando se reseña «entrará en vigor», por «producirá efectos», «tendrá efectos», o expresión similar, desde el día 1 de enero de 2019.

C O N C L U S I Ó N

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 resulta conforme a los parámetros constitucionales y estatutarios de referencia, sin perjuicio de las observaciones formuladas en el Fundamento IV de este Dictamen.