

**Ley 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear (DOGC núm. 6730, de 17 de octubre de 2014)**

El presidente de la Generalidad de Cataluña

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 65 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente

LEY

Preámbulo

El objeto de la presente ley es la creación, como tributos propios de la Generalidad de Cataluña, del impuesto sobre las emisiones contaminantes de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear.

Los nuevos impuestos se configuran desde una doble vertiente. Por una parte, su carácter extrafiscal pretende orientar el comportamiento de los agentes económicos afectados, con la interiorización de los costes no deseados y de las externalidades negativas que generan con su actividad, con el objetivo de contribuir a la mejora y la preservación del medio ambiente. Por otra parte, devienen instrumentos de política económica y, en este sentido, no se puede negligir que concurre también una finalidad fiscal, puesto que con su exacción se obtendrán ingresos adicionales que han de permitir subvenir, en parte, a los gastos e inversiones públicas en materia de medio ambiente y, en general, a las políticas de fomento de la preservación y la mejora de la calidad del medio ambiente.

El capítulo I regula el impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial. La creación de este impuesto es una innovación en el ordenamiento jurídico estatal, ya que los precedentes más próximos se encuentran en Francia, Alemania y el Reino Unido.

Desde el punto de vista de la normativa vigente en materia de medio ambiente, la Ley 22/1983, de 21 de noviembre, de protección del ambiente atmosférico, establece que el Gobierno debe declarar una zona determinada como zona de protección especial si se constata que en aquel sector del territorio se ultrapasaban los niveles admisibles de calidad del aire. Si una zona es declarada zona de protección especial, debe elaborarse un plan de actuación que indique las medidas que hay que tomar, los medios económicos o de otra naturaleza que hay que utilizar y las entidades y los órganos encargados de ejecutarlo. Una de las medidas citadas en este plan es la creación de un impuesto sobre las emisiones contaminantes de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producidas por la aviación comercial de pasajeros. Siguiendo esta línea de actuación, el objeto del impuesto que se crea es gravar la emisión de óxidos de nitrógeno efectuada por la

aviación comercial durante las fases de rodaje de entrada y salida, despegue y aterrizaje, por el daño que provoca en la calidad del aire de la zona.

.../.....

El capítulo IV recoge los preceptos aplicables a todos y cada uno de los tributos nuevos, relativos a aspectos de gestión, recaudación e inspección; el régimen de infracciones y sanciones, y el de recursos y reclamaciones.

## **Capítulo preliminar. Disposiciones generales**

### **Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación de la Ley**

1. El objeto de la presente ley es la creación, como tributos propios de la Generalidad, de los siguientes impuestos:
  - a) El impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial.
  - b) El impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria.
  - c) El impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear.
2. Los impuestos a los que se refiere el apartado 1 son aplicables en todo el territorio de Cataluña, y son compatibles con otros impuestos y tasas.

## **Capítulo I. Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial**

### **Artículo 2. Objeto** (redacción dada por el art. 4.1 de la Ley 2/2016, de 2 de noviembre, de modificaciones urgentes en materia tributaria – DOGC de 7/11/16)

El objeto del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial es gravar la emisión de óxidos de nitrógeno de las aeronaves en vuelos comerciales de pasajeros y de mercancías en los aeródromos durante el ciclo LTO (landing and take-off), que comprende las fases de rodaje de entrada al aeropuerto, de rodaje de salida del aeropuerto, de despegue y de aterrizaje, por el riesgo que provoca en el medio ambiente.

### **Artículo 3. Hecho imponible**

1. (redacción dada por el art. 4.2 de la Ley 2/2016, de 2 de noviembre, de modificaciones urgentes en materia tributaria – DOGC de 7/11/16) Constituye el hecho imponible del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial la emisión de óxidos de nitrógeno de las aeronaves en vuelos comerciales de pasajeros y de mercancías durante el ciclo LTO en aeródromos pertenecientes a municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico por la normativa vigente.
2. A los efectos de la presente ley, los vuelos de posicionamiento no se consideran vuelos comerciales.
3. No quedan sujetos al presente impuesto los siguientes vuelos:
  - a) Los vuelos efectuados por aeronaves medicalizadas.
  - b) Los vuelos de helicópteros destinados al transporte de enfermos.
  - c) Los vuelos destinados a servicios públicos, como la toma de imágenes del tráfico, la cartografía, la lucha contra incendios u otros servicios análogos.

#### **Artículo 4. Exenciones**

Quedan exentos del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial:

- a) Las aeronaves con un factor de emisión inferior a dos kilogramos de óxidos de nitrógeno por ciclo LTO.
- b) Los vuelos que se dan en situaciones excepcionales, como los aterrizajes inducidos por problemas de operatividad en aeródromos próximos, los aterrizajes de emergencia o las acciones específicas de apoyo a zonas donde se realizan campañas solidarias y humanitarias.

#### **Artículo 5. Sujeto pasivo**

Son sujetos pasivos del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, a título de contribuyentes, las compañías aéreas y las personas físicas o jurídicas que operan o fletan vuelos que salen de un aeródromo de Cataluña.

**Artículo 6. Base imponible** (redacción dada por el artículo 3 de la LEY 5/2020, de 29 de abril, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público y de creación del impuesto sobre las instalaciones que inciden en el medio ambiente – DOGC 30/04/2020)

1. La base imponible del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial está constituida por la cantidad, en kilogramos, de óxidos de nitrógeno emitida durante el ciclo LTO de las aeronaves durante el período impositivo.

2. Al efecto de determinar la base imponible de este impuesto, se aplicarán los factores de emisión que determina la guía de inventarios de emisiones EMEP/EEA, de la Agencia Europea de Medio Ambiente. En el caso de modelos de aeronave no incluidos en esta guía debe aplicarse el factor de emisión declarado por el fabricante correspondiente al motor instalado en estos modelos de aeronave y, en su defecto, el factor de emisión del motor que, por sus características técnicas sea equiparable en cuanto a la emisión de óxidos de nitrógeno. En el caso de los helicópteros, los factores de emisión aplicables son los establecidos la Oficina Federal de Aviación Civil de Suiza.

3. La base imponible de este impuesto se calcula sumando las bases imponibles parciales que resultan de multiplicar, por cada modelo de aeronave del contribuyente, el número de vuelos anuales por el factor de emisión de óxidos de nitrógeno correspondiente a ese modelo de aeronave.

**Artículo 7. Tipo impositivo y cuota íntegra** (redacción dada por el art. 4.4 de la Ley 2/2016, de 2 de noviembre, de modificaciones urgentes en materia tributaria – DOGC de 7/11/16)

1. (redacción dada por el art. 4 del Decreto Ley 12/2019, de 9 de julio, de medidas urgentes en materia tributaria y de lucha contra el fraude fiscal – DOGC de 17/7/2019) El tipo impositivo es de 3,5 euros por kilogramo de óxidos de nitrógeno.

2. La cuota íntegra se obtiene de multiplicar la base imponible por el tipo impositivo.

### **Artículo 8. Cuota líquida y bonificación**

1. La cuota líquida del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial se obtiene de aplicar a la cuota íntegra, si procede, una bonificación por el importe que resulte de aplicar el 5% sobre el producto de la cuota íntegra por el porcentaje de aeronaves del contribuyente que disponen de aleta de extremidad. Este porcentaje se calcula respecto a las aeronaves que operan en el aeródromo correspondiente.
2. Si la bonificación a la que se refiere el apartado 1 no es aplicable, la cuota líquida coincide con la cuota íntegra.

### **Artículo 9. Período impositivo y devengo**

1. El período impositivo del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial es el año natural, sin perjuicio de lo que establece el apartado 2.
2. El período impositivo es inferior al año natural en los supuestos de que el inicio de las actividades en el aeródromo correspondiente se produzca en una fecha posterior al 1 de enero o de que el cese de las actividades se produzca en una fecha anterior al 31 de diciembre. A tal efecto, no se consideran los casos de sucesión en la ejecución de las actividades o de cambio de la denominación del sujeto pasivo si no conllevan un cese de la actividad, sin perjuicio de lo que dispone la Ley general tributaria.
3. El impuesto se devenga el último día del período impositivo.

### **Artículo 10. Autoliquidación**

1. El sujeto pasivo está obligado a presentar la autoliquidación del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial y a efectuar su correspondiente ingreso en las condiciones y los plazos que se establecen por reglamento.
  2. El modelo de autoliquidación debe aprobarse por orden del consejero del departamento competente en materia tributaria.
- .../....

## **Capítulo IV. Normas comunes**

### **Artículo 31. Gestión, recaudación e inspección**

La gestión, la recaudación y la inspección de los impuestos creados por la presente ley corresponden a la Agencia Tributaria de Cataluña, de acuerdo con lo que dispone la Ley 7/2007, de 17 de julio, de la Agencia Tributaria de Cataluña, sin perjuicio de la colaboración con los órganos de inspección sectorialmente competentes.

### **Artículo 32. Infracciones y sanciones**

El régimen de infracciones y sanciones en materia de los impuestos creados por la presente ley es el vigente para los tributos propios de la Generalidad.

### **Artículo 33. Recursos y reclamaciones**

Los actos de gestión, de inspección y de recaudación dictados en el ámbito de los impuestos creados por la presente ley pueden ser objeto de reclamación económico-administrativa ante la Junta de Finanzas, sin perjuicio de la previa interposición, con carácter potestativo, del recurso de reposición ante el órgano que dictó el acto impugnado.

## **Disposiciones adicionales**

.../...

### ***Quinta. Elementos cuantitativos***

La Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña puede modificar las bases, los tipos de gravamen, las reducciones, las bonificaciones y los importes establecidos por los artículos 6, 7, 8, 14, 15, 16, 17, 22, 26 y 27 de la presente ley.

### ***Sexta. Normativa supletoria***

En la aplicación de los tributos creados por esta ley rige supletoriamente la Ley general tributaria y las normas complementarias que la desarrollan.

.../...

## **Disposiciones finales**

### ***Primera. Desarrollo reglamentario***

Se faculta al Gobierno para que dicte las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente ley.

### ***Segunda. Entrada en vigor***

1. La presente ley entra en vigor el 1 de noviembre de 2014.
2. El período impositivo correspondiente al ejercicio 2014 de los impuestos regulados por los capítulos II y III empieza el 1 de noviembre de 2014.

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, 10 de octubre de 2014

Artur Mas i Gavarró

Presidente de la Generalidad de Cataluña

Andreu Mas-Colell

Consejero de Economía y Conocimiento