



UNIVERSIDAD DE JAÉN
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: PERSPECTIVAS DE FUTURO

Alumno: Antonia Garrido Parras

Junio, 2016

RESUMEN:

El presente trabajo fin de grado se ocupa del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica. Se analiza cómo el impuesto ha ido evolucionando a través de las modificaciones normativas hasta su actual regulación, así como su naturaleza y características.

A través de este estudio se puede observar que el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica genera ciertos problemas hoy día, dado que algunos ayuntamientos se quejan de que otros bajen demasiado la cuota tributaria del impuesto, provocando supuestamente la pérdida de contribuyentes de esos municipios, por querer pagar la menor cuota posible por dicho impuesto, intentando deslocalizarse los mismos.

También se recogen las medidas que los autores proponen para la mejora del impuesto, así como la problemática que puede generar a nivel de la Unión Europea.

Palabras clave: impuesto, vehículos, municipios, Unión Europea.

ABSTRACT:

This final project deals with the tax on motor vehicles. It is analyzed how the tax has evolved through regulatory changes to its current policy, what kind of tax is and its characteristics.

Through this study, I observed that the tax on motor vehicles creates certain problems today as some municipalities complain that others get to the tax amount of tax and this causes the other municipalities are going citizens allegedly since they want to pay the lowest possible fee for the tax.

The measures they propose to improve the tax, and the problems that can generate are also collected at the level of the European Union.

Keywords: tax, vehicles, municipalities, European Union.

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. DEFINICIÓN Y NATURALEZA DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA.....	7
3. SUPUESTOS DE NO TRIBUTACIÓN EN EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA	11
3.1 Supuestos de exención	11
3.2 Supuestos de no sujeción.....	13
4. ESTRUCTURACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA	13
5. PERSPECTIVAS DE FUTURO DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA	20
5.1 Los llamados “paraísos fiscales”	20
5.2 Contaminación que emiten los vehículos	25
5.3 Prohibición de la doble imposición del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica	27
5.4 Los intentos de armonización del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica	27
6. CONCLUSIONES	29
BIBLIOGRAFÍA.....	32

1. INTRODUCCIÓN

El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (en adelante IVTM), actualmente se encuentra regulado en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL) aprobado por el Real Decreto legislativo 2/2014, de 5 de Marzo. La Ley 39/1988 reguladora de las Haciendas Locales (en adelante LRHL) estableció que a partir del 1 de enero de 1990 comenzase a exigirse el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en todo el territorio español, habiéndose reclamado hasta ese día el Impuesto Municipal sobre Circulación, vigente hasta ese momento.

“El verdadero antecedente del IVTM, por su semejanza, lo encontramos en la “Patente Nacional de Circulación de Automóviles”, creada, por Calvo Sotelo, en 1927. No obstante, algunos autores consideran que el verdadero antecedente del IVTM lo encontramos en 1960 al establecer el municipio de Barcelona una tasa que posteriormente fue establecida igualmente por el municipio de Madrid en 1963. La Ley 48/1966, de 23 de julio, de Reforma de las Haciendas Locales, estableció en general, para todos los municipios, el denominado, “Impuesto Municipal de Circulación de Vehículos por la vía pública”. Posteriormente, tras la entrada en vigor del RDL 781/1986, TRRL, paso a denominarse “Impuesto municipal sobre circulación de vehículos”¹

Como se hace mención más arriba, el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica se encuentra regulado en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL) aprobado por el Real Decreto legislativo 2/2014, de 5 de Marzo. En el cual se hace mención a dicho impuesto en los artículos 92 a 99. Concretándose en las ordenanzas fiscales aprobadas por los ayuntamientos de cada municipio. Las ordenanzas fiscales son normas que imponen los municipios, sometidas a la ley, que regulan los tributos y los impuestos municipales.

A las Entidades Locales le corresponden aprobar las ordenanzas fiscales en las que se encuentran reguladas la imposición o supresión de sus tributos propios.

¹Alías Cantón, M. (2013), “Beneficios fiscales en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica”, tesis doctoral: los beneficios fiscales en el ámbito del derecho tributario local, dirigida por Fernando Fernández Marín, p. 607.

Los ayuntamientos pondrán en su tablón de anuncios, durante 30 días, los acuerdos provisionales que decidan sobre la supresión, imposición u ordenación de los impuestos locales, para que así quienes estén interesados puedan analizar el expediente y, en el caso de que no estén de acuerdo, presentar las reclamaciones que crean convenientes. También se expondrán las ordenanzas fiscales en el boletín oficial de la provincia. Los ayuntamientos de las localidades con más de 10.000 habitantes publicarán las ordenanzas fiscales en el diario de la provincia de mayor difusión. Después se aprobará definitivamente la ordenanza.

En materia tributaria rige el principio de legalidad, por lo que deben recogerse en una norma con rango de ley los elementos del tributo. Pero como las Corporaciones Locales no tienen competencias legislativas, dichos elementos los concretan por medio de las ordenanzas fiscales.

No solo en nuestro país, España, existe un impuesto que grave la titularidad de un vehículo a motor, sino que en los países cercanos también existen impuestos que gravan la titularidad de un vehículo. No obstante, en nuestro país el IVTM actúa como un impuesto local, mientras que en los países cercanos actúa como un impuesto estatal.

Nuestra carta magna en su artículo 133 viene a decir que al Estado le corresponde exclusivamente la potestad originaria para establecer tributos. Y, de acuerdo con la Constitución y las leyes, las Comunidades Autónomas también pueden establecer y exigir tributos. Se establecen en virtud de ley los beneficios fiscales que afecten a los tributos del Estado. Las Administraciones públicas actuarán conforme a la ley para contraer obligaciones financieras y realizar gastos.

El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica es más conocido por Impuesto de circulación, sellos del coche, viñeta o numerito, siendo estos sus nombres más vulgares.

Los impuestos tienen unos elementos:

- **Hecho imponible**: se encuentra regulado en el artículo 20.1 de la LGT. Es la cuota fijada por ley para cada tributo. La realización del hecho imponible causa el nacimiento de la obligación tributaria. En otras palabras, es la realización de una actuación de la que surge la obligación tributaria.

El hecho imponible solo puede ser delimitado por ley mediante los supuestos de no sujeción o exención.

- **Sujetos**, existen los sujetos activos y sujetos pasivos.
 - **Sujeto activo:** quien recibe y exige su cumplimiento. La entidad administrativa, Administración Pública, que lleve a cabo la gestión y recaudación del tributo.

El sujeto activo puede o no coincidir con el titular del poder tributario, que es el ente público que regula y establece aspectos del tributo. Y también puede o no coincidir con el titular de la cuota tributaria, que es el ente a cuyo favor se recauda la cantidad de dinero.

- **Sujeto pasivo:** se hace mención en el artículo 36, apartado 1, de la LGT. Se podría definir al sujeto pasivo como, quien tiene que cumplir la obligación tributaria, es decir, será el obligado tributario, pudiendo ser sustituto o contribuyente. Aunque el sujeto pasivo puede implicar a otro sujeto para el pago de la cuota tributaria, seguirá siendo sujeto pasivo sin importar que otra persona haya pagado la cuota, a no ser que la ley establezca otra cosa.

Serán sujetos pasivos quienes por su relación con el hecho imponible resulten obligados por ley al cumplimiento de la obligación.

Los sujetos pasivos se pueden diferenciar entre contribuyente, quien realiza el hecho imponible y por ende se le aplica la obligación tributaria, y sustituto, que como su propio nombre indica sustituye al contribuyente, obligado a cumplir la obligación tributaria principal y las demás obligaciones relacionadas con la principal.

- **Base imponible:** se puede encontrar su definición en el artículo 50 de la LGT. Es la magnitud del impuesto que, por realizar el hecho imponible, tienes que retribuir. El dinero que hay que dar por la realización del hecho imponible. Aunque no siempre tiene que ser dinero, puede consistir en otras magnitudes distintas, según establezca la ley de cada impuesto.
- **Base liquidable:** la magnitud que se obtiene de hacerle a la base imponible las reducciones establecidas en la ley.
- **Tipo de gravamen:** es la cifra, coeficiente, porcentaje o proporción que se le aplica a la base liquidable para obtener la cuota íntegra.

Existen dos clases de tipos de gravamen:

- Alícuotas, tienen carácter porcentual y se aplican a bases expresadas en dinero.
- En sentido estricto, no tiene carácter porcentual y se aplica a bases no expresadas en dinero. Dentro de este tipo se distinguen a su vez dos modalidades.

▪ **Cuota tributaria:** obligación tributaria material principal. La cantidad de dinero resultante de aplicar el tipo de gravamen a la base imponible.

• **Deuda tributaria:** es el resultado final del proceso de cuantificación de los tributos, y puede describirse como la cantidad de dinero que se debe al ente público en concepto de tributo.

2. DEFINICIÓN Y NATURALEZA DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica es un tributo. Los tributos son prestaciones pecuniarias obligatorias, dinerarias. Ingresos públicos de derecho público impuestos por el Estado y exigidas por la Administración Pública. Estos ingresos son necesarios, siendo destinados a cubrir los gastos públicos. Es decir, son aportes económicos recaudados de todos los ciudadanos que tienen que proporcionar al Estado esas cantidades de dinero. Podemos encontrar una definición más específica en la LGT. Esta ley determina un hecho y cuando se realice este hecho nace la obligación de contribuir. Es decir, está creando un hecho imponible. Según el artículo 2.2 de la LGT los tributos pueden ser clasificados en:

- **Impuestos**, regulados en el artículo 2.2 c) de la LGT. Son obligaciones monetarias, dinerarias exigidas a cambio de ningún tipo de contraprestación, es decir sin contraprestación. Son exigidos obligatoriamente por ley a personas físicas y a personas jurídicas. A través de los impuestos se recaudan la mayor cantidad de ingresos públicos para costear el gasto público.

El impuesto es obligatorio para todos los ciudadanos. Algunos de los impuestos existentes son: Impuesto sobre valor añadido (IVA), Impuesto sobre bienes inmuebles (IBI), Impuesto sobre la renta de personas físicas (IRPF), etc.

- **Tasas**, reguladas en el artículo 2.2 a) de la LGT. Son tributos que una persona tiene la obligación de pagar si decide utilizar un servicio de dominio público, dado por el estado. Por tanto, solo existirá la obligación de pagar si el servicio es utilizado. En ese caso sí existe una contraprestación porque a cambio de pagar se recibe un servicio. Las tasas gravan la utilización privativa de un bien o el aprovechamiento del dominio público, prestación de servicios públicos y la realización de actividades de derecho público.

La tasa será obligatoria solo para los ciudadanos que utilicen un servicio de dominio público. Como ejemplos de tasas podemos encontrar: vado de cochera, licencia de obra, uso de aceras para terraza de un bar, etc.

- **Y contribuciones especiales**, se encuentran reguladas en el artículo 2.2 b) de la LGT. Son tributos obligatorios cuyo hecho imponible consiste en un beneficio o aumento del valor de sus bienes como consecuencia de la realización de obras necesarias, de un establecimiento o ampliación de servicios públicos. Se obtiene un incremento del valor de tu bien como consecuencia de una obra o ampliación realizada. Debe de existir una relación entre el precio que se paga por la contribución especial y el beneficio que se va a obtener de ella.

Las contribuciones especiales solo serán obligatorias para las personas que salgan beneficiadas. Ejemplos de contribuciones especiales: propietarios de una parcela a quien se le arregla el camino que hay al lado, propietarios de un inmueble que se le peatonaliza la calle, propietarios de una calle a quienes al lado se les construyen un centro de salud, etc.

A continuación se estudian la clasificación y características que puede tener un impuesto.

Existen diferentes formas por las que se puede clasificar un impuesto:

- **Según su clasificación presupuestaria:**
 - Directos, gravan directamente la riqueza, la capacidad económica de la persona. Se establece a una persona la obligación de pago sin que después pueda repetir el gravamen que ha sufrido.

- Indirectos, gravan indirectamente la capacidad económica de la persona, la recaudación primera que va a obtener el ente la va a obtener de una persona que luego va a poder repetir. Recae sobre el costo de algún producto o mercancía.
- **Según el hecho imponible:**
 - Personales, el hecho imponible tiene en cuenta la condición personal de la persona y viene establecido a una persona determinada, es decir gravan la riqueza puesta en relación con una persona.
 - Reales, el hecho imponible no tiene en cuenta la condición personal de la persona, es decir grava la riqueza sin ponerla en relación con una persona.
- **Según su configuración temporal:**
 - Periódicos, son los que se producen de forma periódica, el hecho imponible consiste en una situación que se prolonga en el tiempo, porque se abona poco a poco.
 - Instantáneos, se abonan en el mismo momento que se realizan, el hecho imponible se agota cuando se realiza.
- **Según criterios para cuantificar la deuda:**
 - Subjetivos, se tienen en cuenta las circunstancias personales del obligado al pago para fijar la cuantía.
 - Objetivos, no se tienen en cuenta las circunstancias personales del obligado tributario al cuantificar la deuda.
- **Según el ingreso del contribuyente:**
 - Proporcionales, cuando el porcentaje del impuesto es fijo.
 - Progresivos, la tarifa aumenta en la medida que aumenta el ingreso.
 - Regresivos, la tarifa disminuye en la medida que aumenta el ingreso.
- **Según su finalidad:**
 - Fiscales, la finalidad de este impuesto es financiar el gasto público.
 - Extrafiscales, la finalidad de otro impuesto es para otros objetivos diferentes a financiar el gasto público.

La definición del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica se puede encontrar en el artículo 92 del TRLRHL. El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica es un impuesto directo, ya que grava directamente a quienes sean titulares de un vehículo de esta naturaleza, o sea vehículos que dispongan de un motor para su funcionamiento y que estén capacitados para circular, sin importar su categoría o clase. Los vehículos

capacitados para circular tendrán que estar matriculados en los registros correspondientes. Así mismo, los vehículos dotados de matrícula turística y permisos temporales serán considerados aptos para circular por las vías. *“Entendiéndose por titularidad la constancias del nombre en el permiso de circulación”*²

El TRLRHL y la LRHL califican al IVTM con un tributo directo, pero García-Quintana afirma: *“Los tributos no pueden ser directos, ni indirectos, porque en ellos están comprendidos las tasas, las contribuciones especiales y los impuestos, y la expresada calificación sólo conviene a los impuestos”*.³

Este impuesto está dentro del Sistema Tributario Local de España, lo que quiere decir que es un impuesto de carácter local o municipal como bien decía su antiguo nombre (Impuesto Municipal sobre Circulación de vehículos). Es decir, el ayuntamiento es quién se dedica a su recaudación, gestión y demás trámites. Aunque hay ayuntamientos que no son ellos mismos los que directamente gestionan el impuesto, sino que contratan a empresas para que les lleven la gestión. Por lo tanto, cuando llegue al domicilio la notificación del recibo pondrá que lo ha emitido la empresa gestora, pero eso no significa que este impuesto sea propio de esa empresa.

Vista las diferentes clasificaciones que se le pueden dar a un impuesto podemos decir que, el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica es **directo**, ya que grava la riqueza de una persona; **real**, porque no se tiene en cuenta las condiciones personales del contribuyente; **periódico**, porque es pagado anualmente, aunque presenta una cuota trimestral en ocasiones especiales (si se da de baja un vehículo o en el momento de su adquisición); **objetivo** puesto que al cuantificar la deuda no se tienen en cuenta las circunstancias personales del obligado tributario; **progresivo**, porque su tarifa aumenta a medida que se incrementa el hecho imponible; y **fiscal**, ya que su finalidad no es otra que la de cubrir el gasto público.

En el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica el hecho imponible surge de tener en propiedad un vehículo apto para circular por la vía pública. El sujeto activo es la Administración Pública y el sujeto pasivo la persona que paga el impuesto.

² Simón Acosta, E. (1998), “Los Tributos locales”, *Tratado de Derecho Municipal* Vol. II dirigido por Santiago Muñoz Machado, Ed. Civitas, p 2331.

³ García-Quintana, A. (1989) “Los impuestos potestativos en la nueva Ley de Haciendas Locales: notas críticas”, *La Ley*, núm. 2269, p 795.

Los impuestos municipales se pueden clasificar como obligatorios o potestativos; los obligatorios son los exigidos por los ayuntamientos y los potestativos los que pueden o no ser exigidos, a criterio de estos. Pues bien el IVTM se clasifica como obligatorio. Dado que los ayuntamientos tienen la obligación de exigir este impuesto. Es decir el IVTM es un impuesto obligatorio, lo que quiere decir que tiene que ser pagado “sí o sí”.

*“Los impuestos obligatorios son perfectamente exigibles, una vez aprobada y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia la correspondiente Ordenanza Fiscal, que se limitará, como ya quedó dicho con anterioridad, a repetir los elementos, del tributo que ya recoge la LHL, con un cierto grado de discrecionalidad en cuanto a la determinación del tipo de gravamen, etc. O sea, que únicamente es necesaria la «ordenación» de tales impuestos, ya que su imposición está decidida por la LHL.”*⁴

3. SUPUESTOS DE NO TRIBUTACIÓN EN EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.1 Supuestos de exención

Como hace referencia la TRLRHL en el artículo 93, no todos los vehículos están obligados al pago del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, ya que para este impuesto existen unas exenciones. Exención quiere decir que a pesar de realizarse el hecho imponible, la ley le exime, le absuelve, del cumplimiento de la obligación tributaria principal. Es decir, realiza el hecho imponible, pero por algún motivo es exonerado de la obligación tributaria.

Las exenciones son las siguientes:

1. Los vehículos oficiales del Estado, Comunidades Autónomas y entidades locales, adscritos a la defensa nacional y de la seguridad ciudadana. Según afirma Rubio de Urquía y Arnal Suría: *“deberíamos entender por vehículos adscritos a la defensa nacional o a la seguridad ciudadana aquellos que se emplean directamente en el ejercicio de tales actividades, pero no los empleados por razones de «comodidad*

Calvo Ortega, R. (1991) “Ordenanzas Fiscales” *La Reforma de las Haciendas Locales*, I, Lex Nova, Valladolid, p. 90.

*funcional» por los responsables de ambas «áreas», ni los destinados a tareas puramente administrativas, aunque se realicen en el ámbito de estas últimas”.*⁵

2. Los vehículos de representaciones diplomáticas, oficinas consulares, agentes diplomáticos y funcionarios consulares de carrera acreditados en España, que sean súbditos de los respectivos países, externamente identificados, y a condición de reciprocidad en su extensión y grado. Además, los vehículos de los organismos internacionales con sede u oficina en España y de sus funcionarios o miembros con estatuto diplomático. Esta exención afecta solo a los vehículos destinados para ciertas entidades (oficinas consulares, diplomáticas) y para ciertas personas (funcionarios, diplomáticos).

3. Los vehículos a los que se haga referencia en tratados o convenios internacionales. Entra también en esta exención, en los tratados y convenios internacionales porque así la legislación vigente. El TRLRHL expone que los beneficios fiscales que se reconozcan en los tributos locales serán los previstos en las normas con rango de ley o en la aplicación de los tratados internacionales.

4. Los vehículos destinados directamente a la asistencia sanitaria, como las ambulancias, o al traslado de heridos o enfermos. Antes el artículo 94.1 de LHL (en adelante Ley de las Haciendas Locales) establecía “la exención de las ambulancias y demás vehículos directamente destinados a la asistencia sanitaria, mientras que el nuevo artículo 93.1 del TRLRHL añade que debe ser para el “traslado de heridos o de enfermos”.

5. Los vehículos para personas de movilidad reducida; estos son los vehículos que no puedan alcanzar en llano una velocidad superior a 45km/h contruidos especialmente para personas con disfunción o incapacidad física. Los vehículos para uso exclusivo de minusválidos. Esta exención se aplicará a los vehículos conducidos por personas con discapacidad y a los vehículos destinados a su transporte. Según establece el artículo 1.2 de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. Se consideran personas con discapacidad quienes tengan reconocido un grado igual o superior al 33 por ciento.

⁵ Rubio de Urquía, J.I y Arnal, Suria, S. (1996), “Ley Reguladora de las Haciendas Locales”, tomo I, *El consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados*, Ed, Abella, p. 576

6. Los vehículos destinados al servicio de transporte público, como los autobuses, microbuses y demás vehículos destinados para este fin.

7. Los tractores, remolques, semirremolques y maquinaria provistos de Cartilla de Inspección Agrícola. Algunos autores coinciden en que este no sería un supuesto de exención sino de no sujeción. Como afirma Rodrigo Ruiz, “*la maquinaria agrícola estaría, en pluralidad, no sujeta a gravamen por el IVTM, ya que la misma es un vehículo no expresamente tarifado en el artículo 96 LRHL*”⁶. Es lógico que haya autores que no vean estos tipos de vehículos como una exención porque no están recogidos en la tabla, y tampoco como supuesto de no sujeción, pero la norma con rango de ley en la que se encuentra regulada este impuesto cataloga dichos vehículos como una exención.

3.2 Supuestos de no sujeción

También existen los supuestos de no sujeción. Los supuestos de no sujeción hacen referencia a lo que no forma parte de un determinado tributo, es decir los supuestos de no sujeción actúan delimitando el hecho imponible de ese tributo. Los vehículos que no están sujetos a este impuesto son los vehículos que, habiendo sido dados de baja en los registros por la antigüedad de su modelo, puedan ser autorizados para circular excepcionalmente con ocasión de exhibiciones, certámenes o carreras limitadas a los de esta naturaleza. Los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica cuya carga útil no sea superior a 750 kilogramos.

4. ESTRUCTURACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

Algo muy cuestionado en la literatura especializada es quién debe pagar el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica; parece ser que los ciudadanos no lo tienen suficientemente claro. Pero la respuesta es sencilla.

⁶ Rodrigo Ruiz, M.A, (1991) “Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica” *Las reformas de las Haciendas Locales*, tomo II, Lex Nova, pp133-134.

La persona que debe responder al pago de este impuesto será el propietario o propietaria del vehículo, siendo normalmente el titular del mismo, que ha de estar inscrito en el documento de permiso de circulación.

Para que un vehículo pueda circular por las vías públicas ha de estar dado de alta, matriculado en el registro de vehículos en la jefatura de tráfico, o sea, en su registro público correspondiente. Y una vez hecho esto, inmediatamente el propietario está obligado al pago del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Como se ha mencionado anteriormente, este impuesto tiene carácter local, llevando toda su gestión y tramitación los ayuntamientos. El ayuntamiento del domicilio que conste en el permiso de circulación recaudará el impuesto, o sea, los sujetos pasivos tienen que pagar el IVTM en el ayuntamiento que le corresponda según el domicilio al que se haga referencia en el permiso de circulación.

Puede ocurrir que como titular del vehículo conste una persona, pero quien lo utilice sea otra, es decir, que a efectos legales en los documentos del vehículo conste como titular una persona, pero realmente el vehículo sería de otra. Esta situación es frecuente dentro de las familias, vehículos que están a nombre del padre pero lo utiliza la madre o viceversa; así como vehículos que están a nombre de los padres pero son utilizados por los hijos.

A parte de este tema, la titularidad del vehículo, también puede ocurrir lo mismo acerca de su seguro.

Hay personas que ponen el seguro de su vehículo a nombre de otras, normalmente familiares. Esto lo hacen por una razón, que no es lo mismo que el tomador del seguro sea una persona con muchos años de antigüedad en el mismo, y sin haber tenido ningún siniestro, que poner el seguro a nombre de una persona que nunca haya sido titular de un vehículo. Porque las personas que tienen un seguro con varios años, y a los que no le ha ocurrido ningún accidente, van consiguiendo bonificaciones; de esta forma al solicitar otro nuevo seguro para otro vehículo les cuesta más barato, ya que las citadas bonificaciones inciden positivamente en el precio del seguro. Pero, sin embargo, una persona con antigüedad en la compañía aseguradora, pero con varios siniestros, no tendría bonificaciones, sino todo lo contrario, un recargo añadido al solicitar un seguro para otro vehículo.

Que en la titularidad del vehículo conste otra persona como titular y no la que verdaderamente utiliza el vehículo, y que el seguro del coche se ponga a nombre de un familiar con años de antigüedad para ahorrar dinero, o sea para que salga más barato, puede parecer beneficioso, pero en el fondo no lo es. Porque si en algún momento pasa algo con el vehículo quien saldría a relucir sería el titular del mismo, sea quien sea el que utilice el vehículo, ya que en todos los documentos consta esa persona. Y con el seguro pasa lo mismo; si el seguro está a nombre de una persona diferente a la que lo utiliza, y ésta tiene un accidente, el perjudicado sería el titular del seguro, aunque no haya tenido el accidente, perjudicándole también en las demás pólizas contratadas, así como en los nuevos seguros solicitados.

No todos los vehículos pagan la misma cuota del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, sino que cambian dependiendo del tipo y la clase del vehículo. Las distintas cuotas que se han de pagar en este impuesto se encuentran recogidas en el artículo 95 del TRLRHL.

Como afirma Cámara Barroso: *“El IVTM se cuantifica por un sistema de tarifas establecido en el artículo 95 del TRLRHL que tiene en cuenta el tipo de vehículo (turismos, autobuses, camiones, tractores, remolques y semirremolques, ciclomotores y motocicletas), la potencia (para turismos y tractores) y otras circunstancias físicas (número de plazas para los autobuses y kilogramos de carga útil para los camiones y remolques) o mecánicas (cilindrada para las motocicletas).”*⁷

Tabla1: Potencia y clase de vehículos

Clase de vehículo	Cuota €
Turismos	
De menos de ocho caballos fiscales	12,62
De 8 hasta 11,99 caballos fiscales	34,08
De 12 hasta 15,99 caballos fiscales	71,94
De 16 hasta 19,99 caballos fiscales	89,61
De 20 caballos fiscales en adelante	112,00

⁷ Cámara Barroso, M.C. (2014), “La imposición sobre el transporte dentro del ordenamiento jurídico español a la luz del derecho de la Unión Europea. La imposición sobre la matriculación. El IVTM”, *La armonización del impuesto sobre hidrocarburos en la Unión Europea*, Ed. dykinson, p 272.

Autobuses	
De menos de 21 plaza	83,30
De 21 a 50 plazas	118,64
De más de 50 plazas	148,30
Camiones	
De menos de 1.000 kilogramos de carga útil	42,28
De 1.000 a 2.999 kilogramos de carga útil	83,30
De más de 2.999 a 9.999 kilogramos de carga útil	118,64
De más de 9.999 kilogramos de carga útil	148,30
Tractores	
De menos de 16 caballos fiscales	17,67
De 16 a 25 caballos fiscales	27,77
De más de 25 caballos fiscales	83,30
Remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica	
De menos de 1.000 y más de 750 kilogramos de carga útil	17,67
De 1.000 a 2.999 kilogramos de carga útil	27,77
De más de 2.999 kilogramos de carga útil	83,30
Vehículos	
Ciclomotores	4,42
Motocicletas hasta 125 centímetros cúbicos	4,42
Motocicletas de más de 125 hasta 250 centímetros cúbicos	7,57
Motocicletas de más de 250 hasta 500 centímetros cúbicos	15,15
Motocicletas de más de 500 hasta 1.000 centímetros cúbicos	30,29
Motocicletas de más de 1.000 centímetros cúbicos	60,58

Fuente: Artículo 95 del TRLRHL

Como hace mención el artículo 95.2 esta tabla puede ser modificada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPGE).

En la tabla encontramos las diferentes clases de vehículos que están sujetos a este impuesto quedando no sujetos los vehículos a los que no se hagan referencia. Los ayuntamientos, si lo desean, podrán modificar las cuotas detalladas más arriba incrementándolas en un coeficiente que no supere a 2. Para establecer un incremento es

necesario un acuerdo del Pleno del Ayuntamiento que apruebe ese incremento y lo recoja en su ordenanza fiscal. Los ayuntamientos a través de sus ordenanzas fiscales pueden establecer un aumento o no. Pero si no incrementaran el precio se requerirían las cuotas mencionadas en la tabla. En otras palabras, los ayuntamientos para cada una de las clases de vehículos pueden aumentar la cantidad fijando un coeficiente que no se pase de 2.

*“Cabe sostener también, aunque no se trata de una cuestión pacífica, pues la doctrina se ha dividido en su interpretación, que los ayuntamientos podrán modificar los coeficientes de incremento aún dentro de una misma categoría de vehículos si no superan el límite legal, pues a ello conduce la mejor interpretación del principio de soberanía municipal de acuerdo con el mandato legal”.*⁸

Según el artículo 95.6 del TRLRHL las ordenanzas fiscales podrán alterar las cuotas del impuesto mencionadas en la tabla de arriba, ya incrementadas esas cuotas o no por la aplicación de los ayuntamientos del coeficiente, con las siguientes bonificaciones y disminuciones en el pago del impuesto:

- Una bonificación de hasta el 75% en función de la clase de carburante que consume el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente.
- Una bonificación de hasta el 75% en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.
- Una bonificación de hasta el 100% para los vehículos históricos o aquellos que tengan una antigüedad mínima de veinticinco años, contando a partir de la fecha de su fabricación o, si ésta no se conociera tomando como tal la de su primera matriculación o, en su defecto, la fecha en que el correspondiente tipo o variante se dejó de fabricar.

Por lo que respecta a la temporalidad del impuesto, hay que decir que el mismo se paga una vez al año, coincidiendo el periodo impositivo, tiempo por el que se va realizando el hecho imponible, con el año natural, es decir del 1 de enero al 31 de diciembre, no pudiendo superar los 12 meses. Este impuesto se devenga (el periodo de devengo surge cuando nace la obligación tributaria a consecuencia de la realización del hecho

⁸ Poveda Blanco, F. (2000), *Los impuestos Municipales*, Editorial Tecnos, p 181.

imponible) el primer día del periodo impositivo, esto es el 1 de enero de cada año. Aunque en el caso de la primera vez que se adquiera un vehículo el periodo impositivo comenzará a partir del día que se produzca dicha adquisición.

Normalmente el periodo voluntario que tiene este impuesto es del 1 de abril al 1 de junio, pero puede ser diferente en distintos municipios, porque eso dependerá de cada ayuntamiento. El periodo voluntario es el tiempo que se da para que un impuesto sea abonado.

De manera que, durante ese periodo les llegarán a todas las personas propietarias de vehículos una carta a su domicilio informándoles de que han de pagar el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Para efectuar el pago del impuesto los propietarios se han de dirigir a cualquiera de las oficinas bancarias citadas en el recibo, a través de la página web o mediante la domiciliación bancaria mencionada en el recibo.

Sería injusto que si una persona adquiere o da de baja un vehículo tuviera que pagar el IVTM correspondiente a todo un año. Por esto, en los casos de primera adquisición de un vehículo, o baja definitiva del mismo, el importe de la cuota que se ha de pagar por el impuesto se prorratea por trimestres naturales. Además se prorrateará la cuota en trimestres naturales en bajas temporales por hurto o robo de vehículos, desde que en los registros correspondientes se produzca dichas bajas

Por lo tanto, si una persona adquiere un vehículo por primera vez, o le da de baja por el motivo que sea, y lo hace a mitad del año, no tiene por qué pagar el impuesto entero, ya que el pago corresponde a todo el año natural, haciéndose en esos casos un prorrateo por trimestres. Entonces, si una persona da de baja un vehículo o lo adquiere por primera vez, solo pagará del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica lo que le corresponde.

En el TRLRHL el artículo 99, recoge en su apartado primero, que quien solicite la certificación o matriculación ante la Jefatura Provincial de Tráfico tendrá que acreditar anticipadamente el pago del impuesto. Porque las Jefaturas Provinciales de Tráfico no pueden tramitar un cambio de titularidad de un vehículo hasta que el titular registrado muestre el pago correspondiente al año anterior al que se está realizando el trámite.

Así pues, quienes quieran cambiar la titularidad de un vehículo tendrán que presentar el pago del impuesto del año anterior, ya que si no es así, la Jefatura Provincial de Tráfico no podrá realizar el trámite que le es solicitado.

Como recoge el tercer apartado de este mismo artículo, los ayuntamientos encargados de la gestión y demás tramites de este impuesto tienen que comunicar al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico las deudas que existan de las personas que al finalizar el periodo voluntario no hayan cumplido con el pago del impuesto.

Como se hace mención más arriba, la cuota a pagar por dicho impuesto está fijada para todos los ayuntamientos como base en el TRLRHL y en la tabla 1 antes señalada. Dentro de esos márgenes establecidos por la legislación vigente, los ayuntamientos pueden regular con sus ordenanzas cuánto se paga y el tipo de bonificación que se aplica. Por tanto, el hecho de que cada ayuntamiento en sus ordenanzas establezca lo que respecta al Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica como les parezca, conlleva la existencia de diferencias en el pago de la cuota tributaria de este impuesto entre unos ayuntamientos y otros.

En las ordenanzas fiscales de cada ayuntamiento se reflejan las cuotas a pagar detalladamente dependiendo de la clase y tipo de vehículo. Cada ayuntamiento dentro de los límites podrá establecer el importe que más les convenga. Si lo que los ayuntamientos de las localidades quieren es recaudar más ingresos elevarán el importe que se ha de abonar por dicho impuesto. Sin embargo, lo que quieren es que las personas no se quejen acerca de la cantidad que tienen que aportar, estén contentas e incluso deseen ganar para otros años más personas que paguen el impuesto en sus ayuntamientos, teniéndose que empadronar en dicho municipio, lo que tendrían que hacer es bajar el importe a pagar por el IVTM.

Dicho de otro modo, los ayuntamientos para bajar o subir la cuota que se ha de pagar por el IVTM no tienen ningún criterio establecido, sino que se basan según su propio interés y beneficio, ya sea a corto plazo aumentando la cuota porque necesiten ingresos rápidamente o a largo plazo disminuyendo la cuota, aunque un año se pierdan ingresos, con el tiempo aumentaría el número de vehículos inscritos en el municipio.

5. PERSPECTIVAS DE FUTURO DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica es un tema muy polémico, ya que a este impuesto le abordan varias cuestiones que pueden ser destacadas como problemáticas.

5.1 Los llamados “paraísos fiscales”

El que existan ayuntamientos con una gran diferencia en la cuota tributaria de este impuesto origina un problema. Y es que, los sujetos que tengan la obligación de pagar este impuesto van a querer hacerlo por la menor cantidad posible para ahorrarse unos euros. Y esto es lo que ocurre en la vida real. Véase en el siguiente artículo.

“Rozas de Puerto Real es un pequeño municipio de apenas 470 habitantes, situado a 93 kilómetros al oeste de Madrid... esconden un récord del que sus arcas pueden sentirse bien orgullosas: 9.200 turismos están matriculados en el municipio y, como tales, pagan aquí sus impuestos...En marzo, cada roceño —ancianos y niños incluidos— tocaba, de media, a 20 coches...Por detrás de Rozas de Puerto Real, Colmenar del Arroyo (18 turismos por habitante) y Robledo de Chavela (17) también presentan una tasa de motorización extraordinariamente alta, según datos de la Dirección General de Tráfico. A mayor distancia, Patones y Navacerrada (con casi 7 vehículos por habitante), Venturada (5) y Collado Mediano (3) suman a su *parque móvil natural* —los vehículos propiedad de sus ciudadanos— importantes flotas de empresas de alquiler...” (Ignacio Fariza Somolinos, El País, 2013)

Este es un artículo muy interesante en el que se refleja la verdadera realidad que ocurre en Madrid y sus municipios cercanos. Como explica el artículo existen municipios cercanos a la localidad de Madrid, como por ejemplo Robledo, Navacerrada, Rozas de Puerto Real Alcobendas, Morzarzal, Collado Mediano, que sus ayuntamientos cobran muy poco por el IVTM comparado con otros, en este caso, con el ayuntamiento de Madrid, el cual tiene unas cuotas fijadas para el IVTM más elevadas. Por lo tanto, quiénes tengan que pagar este impuesto lo querrán hacer en los ayuntamientos que menos cobren por ello, afectando por ende a los municipios que más cobren.

Estas situaciones existentes han incitado a que muchos ciudadanos que tienen la obligación de pagar el IVTM, se manifiesten y registren sus vehículos en los ayuntamientos con menor carga impositiva.

Lo cual tiene como consecuencia que en esos municipios, donde es más barata la cuota, los ciudadanos acudan a estos para pagarla allí, existiendo más vehículos que ciudadanos.

No solo se benefician de esto las personas particulares, personas físicas, empadronándose y registrando sus vehículos en municipios donde el pago del impuesto sea más barato, sino que también se benefician de ello las empresas de alquiler, renting o leasing (personas jurídicas). Estas empresas podrán pagar el IVTM en el municipio que deseen, ya que según la normativa, lo único que tienen que hacer es inscribir sus vehículos en el ayuntamiento de la localidad e instalar en dicho municipio una sucursal de la misma. Dado que estos dos son los únicos requisitos que tienen que seguir para poder pagar el IVTM, está claro que son muchas las empresas que matriculan sus vehículos en los municipios donde más barato sea el impuesto. Debido a que estas empresas poseen bastantes vehículos, ya que suelen dedicarse al alquiler de vehículos, no es lo mismo pagar el IVTM en un municipio donde el impuesto esté alto que en un municipio donde se pague muy poco por éste. Así pues, si pagan el impuesto en una localidad donde sea menor su cuota, las empresas se ahorran una gran cantidad de dinero y esto es lo que van buscando, siempre su propio beneficio económico.

De esta forma los municipios recaudan mucho dinero procedente del impuesto y gracias a este engrandan sus arcas municipales. En este caso en concreto los municipios cercanos a Madrid, citados más arriba, serán los que salgan beneficiados, siendo Madrid el municipio perjudicado por la gran pérdida de dinero que sufre la recaudación del impuesto y, por consiguiente, también una pérdida de dinero para las arcas municipales de los ayuntamientos. Porque en todo conflicto hay una parte perjudicada y otra beneficiosa.

A los municipios donde es más barato el pago del IVTM, y tienen registrados a una gran cantidad de vehículos, se les conoce y se les hace llamar con el nombre de “paraísos fiscales del automóvil”.

Una persona obligada al pago tendrá que pagar el IVTM en el ayuntamiento que le corresponda según el domicilio que ponga en el permiso de circulación, que coincidirá con la localidad donde esté empadronado. Sin embargo, si a quien le corresponda pagar el impuesto en un municipio donde tenga un coste muy elevado lo quiere pagar en otro lugar donde el pago sea más barato, solo tendrá que empadronarse en ese municipio y en su permiso de circulación figurará un domicilio correspondiente al nuevo municipio donde pagará el IVTM.

Automovilistas Europeos Asociados (en adelante AEA). Es una Asociación de Automovilistas con lugar físico en Madrid. Creada para dar a sus miembros una buena protección de sus intereses sociales y económicos e informarles y asesorarles de forma precisa acerca de los asuntos relacionados con el automóvil. Esta es una asociación sin ánimo de lucro e independiente. No recibe ninguna clase de subvención, de ninguna entidad ni de la Administración.

AEA todos los años hace un estudio sobre las cantidades que las personas están obligadas a pagar en las distintas provincias españolas

A continuación se encuentra una tabla de cuanto se ha pagado en este año por el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en todas las Provincias que hay en España.

Tabla 2: Tarifas Impuesto de circulación 2016

TARIFAS IMPUESTO DE CIRCULACIÓN 2016											
PROVINCIA	TURISMOS (CVF)					CCLO.	MOTOCICLETAS (C.C)				
	De menos de 8	De 8 a 12	De 12 a 16	Más de 16	Más de 20		Hasta 125	125 a 250	250 a 500	500 a 1.000	Más de 1.000
	De menos de 8	De 8 a 11,99	De 12 a 15,99	De 16 a 19,99							
A CORUÑA	18,95	60,80	128,35	179,20	224,00	6,65	6,65	13,50	27,00	60,60	121,15
ALBACETE	23,98	64,75	136,69	173,84	217,28	7,87	7,87	13,47	26,97	53,92	107,83
ALICANTE	22,28	60,47	128,37	162,32	204,75	7,43	8,49	13,79	27,58	55,17	111,39
ALMERÍA	23,12	62,41	131,78	164,16	205,11	8,10	8,10	13,88	27,74	55,46	110,88
ÁVILA	20,69	57,93	124,45	163,09	200,48	8,08	8,13	14,53	29,54	60,58	119,34
BADAJOS	19,85	53,61	113,16	140,96	176,18	6,95	6,95	11,91	23,83	47,65	95,29
BARCELONA	23,47	64,06	136,69	172,05	217,28	8,39	8,39	14,38	28,78	58,16	117,53
BILBAO	24,12	65,28	(*)	258,00	330,00	9,84	9,84	17,50	35,64	72,00	149,04
BURGOS	23,19	62,62	132,20	164,66	205,80	8,13	8,13	13,91	27,84	56,66	111,32
CÁCERES	17,00	50,00	100,00	125,00	140,00	8,00	8,50	11,00	23,00	43,00	84,00
CÁDIZ	24,90	67,25	142,00	177,05	220,90	8,80	8,80	14,85	29,90	59,85	119,60
CASTELLÓN	24,99	67,48	142,44	177,43	221,76	8,75	8,75	14,99	30,00	59,97	119,95
CEUTA	12,60	34,10	71,95	89,60	112,00	4,40	4,40	7,55	15,15	30,25	60,50
CIUDAD REAL	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16
CÓRDOBA	24,22	65,40	143,88	179,22	224,00	8,57	8,57	14,69	29,39	58,76	117,53
CUENCA	22,09	59,64	125,89	179,22	224,00	7,74	7,74	13,25	26,51	53,01	106,01
GIJÓN	24,68	65,68	139,08	173,84	224,00	8,84	8,84	14,68	29,48	58,84	121,16
GRANADA	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	7,86	8,84	14,31	29,39	60,58	121,16
GUADALAJARA	23,99	64,80	136,77	170,36	212,93	8,40	8,40	14,40	28,80	57,58	115,18
HUELVA	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16
HUESCA	23,98	64,75	136,69	170,26	212,80	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16
JAÉN	17,67	51,12	114,38	152,34	224,00	6,19	6,63	12,11	25,76	54,52	121,16
LAS PALMAS	20,95	56,57	119,42	148,75	185,92	4,42	4,42	7,57	25,15	50,28	100,56
LEÓN	20,95	58,50	128,95	167,50	209,40	8,65	8,84	15,14	30,30	58,50	121,16
LOGROÑO	21,41	57,81	122,02	151,99	189,97	7,50	7,50	12,84	25,70	51,38	102,75
LUGO	21,72	59,32	123,72	154,72	193,28	7,32	7,32	14,12	25,80	52,32	104,16
LLEIDA	25,24	68,15	143,88	179,22	224,00	8,83	8,83	15,15	30,29	60,58	121,16
MADRID	20,00	59,00	129,00	161,00	202,00	7,00	7,00	12,00	27,00	54,00	109,00
MÁLAGA	24,35	65,80	138,90	173,05	218,25	8,55	8,55	14,60	29,25	58,50	117,00
MELILLA	6,31	17,04	35,97	44,81	56,00	2,21	2,21	3,79	7,57	15,15	30,29
MURCIA	22,30	64,10	134,95	173,85	216,90	7,65	7,65	12,05	30,30	60,15	119,95
OURENSE	21,35	57,80	127,35	174,50	218,10	7,45	7,45	13,30	26,70	53,45	107,15
OVIEDO	25,11	67,82	143,16	178,32	222,88	8,76	8,76	15,06	30,15	60,28	120,55
PALENCIA	18,04	50,53	117,37	167,05	200,94	6,73	6,87	12,16	26,20	53,50	113,10
P. MALLORCA	23,61	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16
PAMPLONA	19,17	53,91	114,99	143,78		4,83	7,25	12,01	23,69	47,40	94,80
PONTEVEDRA	20,29	55,85	118,50	151,25	190,86	7,09	7,09	12,42	25,31	51,13	103,24
SALAMANCA	25,12	67,76	143,88	179,22	224,00	8,73	8,73	15,06	30,06	60,19	120,38
S. SEBASTIÁN	(*)	(*)	(*)	267,70	335,80	8,96	8,96	17,77	36,37	74,74	153,40
S. C. TENERIFE	20,82	59,64	121,58	167,57	212,80	7,65	7,65	13,10	26,21	52,40	104,80
SANTANDER	25,16	67,96	143,45	178,68	223,33	8,81	8,81	15,09	30,21	60,40	120,80
SEGOVIA	24,32	65,88	141,04	177,72	224,00	8,84	8,84	15,14	29,64	60,04	121,16
SEVILLA	22,46	60,66	128,05	170,26	224,00	5,99	5,99	13,47	26,97	53,92	115,10
SORIA	20,82	56,23	118,70	147,86	184,80	7,29	7,29	12,49	25,00	49,98	99,96
TARRAGONA	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	7,12	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16
TERUEL	25,24	68,16	143,88	179,20	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16
TOLEDO	23,38	63,15	133,30	178,50	223,10	8,19	8,19	14,03	28,07	60,34	120,68
VALENCIA	21,20	58,87	128,05	167,27	219,01	7,38	7,68	13,44	27,69	58,11	121,16
VALLADOLID	25,16	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16
VITORIA	25,37	67,98	151,08	201,58	339,69	9,93	10,04	17,49	36,62	77,40	159,27
ZAMORA	12,62	45,67	120,86	150,54	188,16	5,70	5,70	9,77	19,54	39,07	78,15
ZARAGOZA	22,50	62,30	137,30	179,20	224,00	8,80	8,80	15,14	30,29	60,58	121,16

Fuente: AEA

La presente tabla recoge las tarifas del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica del año 2016 en las diferentes provincias españolas. La tabla viene muy bien detallada, en ella se observa (de izquierda a derecha) las provincias españolas, los turismos haciendo distinción según la potencia fiscal expresada en caballos, y los ciclomotores y motocicletas haciendo también distinción en los centímetros cúbicos de motor.

Con esta tabla se puede distinguir cuánto se paga del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en cada provincia por los vehículos, ciclomotores y motocicletas según la potencia y la cilindrada que posean.

Se puede observar claramente que son muchas las diferenciaciones que de ella se pueden sacar. Las provincias donde más y menos se paga, las diferencias que hay entre unas y otras, etc.

Solo echando un vistazo por encima saltan a la vista las provincias donde menos se paga por el IVTM. Algunas de las más relevantes son: Zamora, Ceuta y Melilla, entre otras.

Pongamos un ejemplo, los vehículos de 12 a 16 CV, de tipo medio pagan por el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en el ayuntamiento de Melilla 35,97€, en Madrid 129,00€ y en Lleida 143,88€. Aquí se han señalado tres ayuntamientos, siendo el de Melilla en el que menos se paga por los vehículos de estas potencias, en Madrid algo más, siendo el de Lleida donde está establecido más caro.

Con las motocicletas ocurre lo mismo, según la tabla, las que tienen entre 125 y 250 centímetros cúbicos en Melilla pagan 3,79€, en Madrid 12,00€ y en San Sebastián 17,77€.

Podemos concluir que todas las cuotas tributarias de las provincias son proporcionales en los vehículos y motocicletas, es decir que no cobran poco en vehículos y mucho en motocicletas, sino que las provincias que más o menos cobren lo hacen tanto para los vehículos como para las motocicletas.

Son grandes diferencias dinerarias las que se pueden apreciar. Y de ello puede surgir una pregunta ¿Por qué en algunas provincias se paga tan poco por este impuesto y en otras tanto? La respuesta es que los responsables de ello son los ayuntamientos de las localidades porque pueden poner los precios que les parezca, dentro de unos márgenes, estableciendo las cantidades de la cuota tributaria según más les convenga.

Los municipios dónde más bajo está el impuesto funcionan como una especie de “paraíso fiscal” al ofrecer una carga impositiva menor a los sujetos pasivos del mismo.

5.2 Contaminación que emiten los vehículos

Otro asunto referente a este impuesto es la contaminación. Hoy en día el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica se paga a razón de la potencia que tenga el vehículo. Es decir, a mayor potencia mayor es la cantidad que se paga. Y hay quienes creen que no se debería pagar en función de la potencia que tenga un vehículo, sino que se debería medir por otro factor como la contaminación que los vehículos emiten al medio ambiente cuando circulan. Porque aunque ya exista en la ley una bonificación de hasta el 75% según el tipo de carburante que consuma el vehículo, que es lo que afecta al medio ambiente, hay quienes piensan que esto no es suficiente. Y que debería de ser según la contaminación que emita el vehículo, es decir a mayor nivel de contaminación mayor cuota del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

En el año 2013 el Gobierno elaboró el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera 2013-2016. Este Plan se basaba en una reforma que afectaba a los vehículos que más contaminaban. Una de las medidas que se establecía en la reforma era que el impuesto se pagara en función de la contaminación que emitiera el vehículo, teniendo que pagar más generalmente los más antiguos, ya que son los que más contaminan. Esta medida afectaría a los vehículos que tengan más de 25 años desde su fabricación o matriculación, ya que según la normativa de este impuesto, esos vehículos pueden tener una bonificación de hasta el 100%. Pero no todos los ayuntamientos tienen el mismo porcentaje respecto a esta bonificación. Ya que en algunos esta bonificación es del 50%. Es decir puede darse que los vehículos que tengan 25 años no paguen el IVTM. Pero si tuvieran que pagar el impuesto basándose en la contaminación, estos vehículos sí tendrían que pagar e incluso, como se señala más arriba, serían los vehículos que mas tendrían que abonar en el pago de este impuesto. De esta forma, recaudando más dinero, ya que estos vehículos tendrían que pagar el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Otra medida sería la de prohibir la circulación de los vehículos más contaminantes. Normalmente los más contaminantes son los vehículos más antiguos.

Según afirma Fariza Somolinos: *Para 2014 el sector espera “importantes cambios en el impuesto de circulación”, según reconoce Mario Arnaldo. Sin embargo, estas modificaciones no irán dirigidas hacia una armonización del IVTM, mediante la eliminación del margen legal para las bonificaciones, sino hacia el ajuste del tipo aplicado a cada vehículo en función de las emisiones de gases contaminantes. “Se trata de una reforma medioambiental para que los coches que más contaminan paguen más, pero no se debaten cambios para unificar la fiscalidad entre municipio*

*“Pretendemos unificar el IVA en Europa mientras permitimos enormes diferencias en un impuesto municipal como el IVTM”.*⁹

La contaminación afecta a todos los rincones del mundo, pero no en todo el mundo afecta del mismo modo. Esto quiere decir que no es lo mismo el aire que se respira ni la contaminación de un pequeño pueblo con el de una gran ciudad. En un pueblo hay menos habitantes y menos vehículos, por tanto menos contaminación, y en una ciudad todo lo contrario, circulan más vehículos, provocando que haya una gran contaminación. Por lo tanto, esto podría incidir en el pago del impuesto, pagando menos las personas que vivan en un pueblo y más las que vivan en una ciudad, al haber más contaminación.

*“En el Informe de la Comisión de Expertos para la reforma del sistema tributario español de 2014, se señala la necesidad de proceder a la reforma del IVTM y del IEDMT en el sentido de sustituir tales impuestos por un nuevo Impuesto sobre el Uso de Vehículos de Tracción Mecánica de carácter ambiental, cuya cuota dependería de la emisión de dióxido de carbono de cada vehículo. La regulación del nuevo Impuesto correspondería al Estado y sería igual para todos los municipios y Comunidades Autónomas”*¹⁰

Muchas veces cuando se habla del IVTM, hay quienes lo confunden con la inspección técnica de vehículo, lo que todos conocemos con las siglas ITV. Pero hay que tener claro que son dos cosas bastante diferentes; el IVTM es el impuesto que tenemos que pagar por circular con un vehículo y la ITV es la inspección que los vehículos tienen que pasar. Los años que hay que pasarla depende del tipo o de los años que tenga el

⁹ Fariza Somolinos, I. (2013), “El pueblo de los 20 coches por vecino”, El País.

¹⁰ Cámara Barroso, “Alternativas a la actual regulación de la tributación ambiental”, p. 278.

vehículo, para certificar que son aptos, que no tienen ningún fallo y que no puedan causar ningún peligro, es decir, que pueden circular correctamente por las vías públicas.

5.3 Prohibición de la doble imposición del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica

Se entiende por doble imposición que de la realización de un hecho imponible se imponen varios impuestos.

Sabemos que, las Comunidades Autónomas tienen poder para establecer y exigir tributos. Pero no lo pueden hacer a su libre albedrío ya que tienen establecidos unos límites en la Constitución Española. Uno de ellos es la prohibición de la doble imposición. Es decir, las Comunidades Autónomas no podrán imponer tributos ya impuestos por el Estado, aunque sí podrán imponer tributos que sean propios de las Corporaciones Locales.

La disposición 5ª de la LRHL dispone que las Comunidades Autónomas tienen la potestad para establecer y exigir tributos. Es decir, si crearan un nuevo impuesto referido al Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, esto haría que el mismo se suprimiera, ya que no puede existir la doble imposición, un mismo impuesto no puede ser gravado dos veces. Se suprimiría el impuesto exigido por la Corporación Local, ya que si existiendo un impuesto local se crea uno autonómico pasa a desaparecer el local.

5.4 Los intentos de armonización del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica

Mediante la Propuesta de la Directiva del Consejo sobre los impuestos aplicables a los automóviles del turismo, presentada por la Comisión el 5 de julio de 2005, la Unión Europea quiere conseguir armonizar el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica de todos los Estados Miembros, estableciéndose el gravamen de este impuesto en relación a las emisiones del CO₂. Ello provocaría que a la hora de adquirir un vehículo el consumidor se fije en la capacidad de contaminación de este en lugar de los caballos, potencia o consumo del carburante.

Si se lograra la armonización del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, este se convertiría en el primer impuesto local armonizado.

La Propuesta de la Directiva además prevé la eliminación de los impuestos de matriculación de los Estados Miembros de la Unión Europea, esta pérdida sería

compensada aumentando la tributación en los Impuestos sobre vehículos de tracción mecánica. Es decir, se derogarían el Impuesto especial sobre determinados medios de transporte (en adelante IEDMT) conocido como el impuesto de matriculación. Lo que afectaría a las Comunidades Autónomas en sus ingresos, perdiendo una gran cantidad de dinero. Porque el Impuesto especial sobre determinados medios de transporte es un impuesto estatal cedido a las Comunidades Autónomas.

Si esto ocurriera, sería posible que las Comunidades Autónomas asumieran como propio el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica para de esta forma no perder ingresos, es decir perderían un impuesto pero ganarían otro. Claro que si las Comunidades Autónomas se hicieran cargo del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, las Corporaciones Locales perderían grandes cantidades de dinero por dicho impuesto. Pero no solo perderían ingresos, también perderían su propia autonomía financiera, que es algo más relevante. Porque aunque a estos municipios se les compensaran con una cantidad de dinero en una fecha determinada, no sería lo mismo que establecer ellos mismos la cuota que tendrían que pagar los ciudadanos por el IVTM, ya que con este impuesto los municipios incrementaban en sus ordenanzas fiscales las cuotas tributarias como les parecía para así conseguir más ingresos si lo veían conveniente; pero eso solo lo pueden hacer teniendo una autonomía propia sobre este impuesto.

Si las Comunidades Autónomas se quedasen con este impuesto el Estado tendría que compensar a las Corporaciones Locales por la pérdida de esos ingresos. Pero aunque reciban ingresos pierden el poder de tener ese impuesto y elevar la cuota del mismo para recaudar mayores ingresos. En definitiva pierden uno de los impuestos que produce mayor fuente de ingresos en un municipio.

Esto se exponía como una cuestión beneficiosa para todos los Estados Miembros formándose un acuerdo para establecer el gravamen del Impuesto de vehículos de tracción mecánica en función de la emisión de CO₂. Pero no todo es bueno, ya que acaba perjudicando a las Corporaciones Locales si las Comunidades Autónomas hicieran suyo el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Una posible solución sería que el Estado quitase la facultad a las Comunidades Autónomas de poder asumir el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica. Y el Estado en lugar de compensar económicamente a las Corporaciones Locales por la

pérdida de este impuesto, compensara a las Comunidades Autónomas. Porque, aunque parezca lo mismo, ya que al fin y al cabo tiene que compensar a alguna, no lo es; puesto que si compensan a las Comunidades Autónomas las Corporaciones Locales no perderían su autonomía financiera.

Para que se diera lugar a la armonización deberían ocurrir dos cosas; en primer lugar se tendría que aprobar la Propuesta de la Directiva, y en segundo lugar que las Comunidades Autónomas hiciesen suyo el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Tanto las Corporaciones Locales como las Comunidades Autónomas podrían unirse para exigir que no se imponga la necesidad de que desaparezcan los impuestos de matriculación dentro de la Unión Europea.

De esta manera se puede decir que la Propuesta de la Directiva es positiva por lo que se refiere a adaptar el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica según las emisiones del CO₂, pero no por la eliminación de los impuestos de matriculación, ya que como se ha señalado antes, esto podría provocar que las Comunidades Autónomas hicieran suyo el IVTM.

6. CONCLUSIONES

El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica actualmente se encuentra regulado en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2014, de 5 de Marzo. En los artículos 92 a 99.

Es un impuesto directo que grava la titularidad de los vehículos aptos para circular por las vías públicas. Pero este impuesto no se aplica a todos los vehículos, consta de unos supuestos de exención y no sujeción, es decir supuestos de no tributación.

Este impuesto es local o también llamado municipal, porque los ayuntamientos de cada localidad son los encargados de su gestión. Aunque se encuentra regulado en una norma con rango de ley se concreta en las ordenanzas fiscales de cada ayuntamiento, por lo tanto el IVTM puede ser diferente en cada municipio.

Dado que los impuestos municipales pueden ser obligatorios o potestativos, el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica forma parte de los impuestos obligatorios. Ya que los ayuntamientos tienen la obligación de exigirlos.

En este impuesto surgen varias cuestiones problemáticas.

El IVTM se cuantifica por unas tarifas establecidas en la normativa de dicho impuesto. Pero los ayuntamientos pueden modificar en sus ordenanzas fiscales esas tarifas dentro de unos límites, lo que hace que se provoquen grandes diferencias entre las tarifas de distintos municipios.

Existen municipios donde el pago del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica está muy bajo y, por consiguiente, son muchos vehículos los que pagan allí este impuesto, haciendo que aumenten sus arcas municipales, estos son los llamados “paraísos fiscales”, causando que otros municipios pierdan ingresos.

Uno de los temas más cuestionados, en relación a este impuesto, es la contaminación que los vehículos emiten al medio ambiente. Lo que se demanda es que en lugar de pagarse el impuesto según la potencia del vehículo se pague según la contaminación que emitan éstos. En eso básicamente se basa el Plan nacional del aire y protección de la atmósfera 2013-2016 que elaboró el Gobierno en 2013.

Mediante la Propuesta de la Directiva del Consejo presentada por la Comisión, la Unión Europea lo que quiere conseguir es armonizar el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Si se derogara el IEDMT las Comunidades Autónomas perderían un impuesto, lo que se traduce en una pérdida de ingresos. Si esto se diera, las Comunidades Autónomas podrían tomar el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica quitándole el poder a las Corporaciones Locales, pasando de ser un impuesto local a ser autonómico. El Estado compensaría a las Corporaciones Locales, pero estas perderían una gran cantidad de ingresos porque no podrían aumentar el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica y la autonomía financiera sobre dicho impuesto.

Para que se produjera el problema expuesto deberían de ocurrir dos cosas: en primer lugar, se tendría que aprobar la Propuesta de la Directiva y, en segundo lugar, las

Comunidades Autónomas deberían decidir hacer suyo el Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, que sería lo más probable.

BIBLIOGRAFÍA

- Alías Cantón, M. (2013), “Beneficios fiscales en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica”, *Tesis doctoral: Los beneficios fiscales en el ámbito del derecho tributario local.* ,
- Calvo Ortega, R. (1991) “Ordenanzas Fiscales” *La Reforma de las Haciendas Locales*, I, Lex Nova, Valladolid.
- Cámara Barroso, M.C. (2014), “La imposición sobre el transporte dentro del ordenamiento jurídico español a la luz del derecho de la Unión Europea. La imposición sobre la matriculación. El IVTM”, *La armonización del impuesto sobre hidrocarburos en la Unión Europea*, Ed. Dykinson.
- Fariza Somolinos, I. (2013), “El pueblo de los 20 coches por vecino”, *El País*.
- García-Quintana, A. (1989) “Los impuestos potestativos en la nueva Ley de Haciendas Locales: notas críticas”, *La Ley*, núm. 2269.
- López Espadafor, CM. (2007) “La protección del medio ambiente y el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica” *Nueva fiscalidad*, Nº 1, Ed Dykinson.
- López Espadafor, CM. (2007) “El impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en el panorama de la armonización fiscal comunitaria” *Noticias de la Unión Europea*.
- Poveda Blanco, F. (2000), *Los impuestos Municipales*, Editorial Tecnos.
- Rodrigo Ruiz, M.A, (1991) “Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica” *Las reformas de las Haciendas Locales*, tomo II, Lex Nova.
- Rubio de Urquía, J.I y Arnal, Suria, S. (1996), “Ley Reguladora de las Haciendas Locales”, tomo I, *El consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados*, Ed, Abella.
- Simón Acosta, E. (1998), “Los Tributos locales”, *Tratado de Derecho Municipal Vol. II* dirigido por Santiago Muñoz Machado, Ed. Civitas.