

El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. Algunas propuestas para una reforma ambiental

**Amadeo Fuenmayor
Departamento de Economía Aplicada
Universidad de Valencia**

VI Jornada de la Oficina del Defensor del Contribuyente.
"La tributación ambiental en el marco de la reforma
de la Ley de Haciendas Locales"

(Línea temática: Hacia una reforma ambiental de la tributación local)

1. Introducción

Aparte de la imposición sobre los bienes y servicios de carácter general (Impuesto sobre el Valor Añadido, Impuesto de Transmisiones Patrimoniales, etc.), la imposición relacionada con el automóvil descansa en tres grandes figuras: el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (en adelante, IEDMT); los impuestos sobre Hidrocarburos (el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos y el Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos); y el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (en adelante, IVTM). En este ámbito las Comunidades Autónomas obtienen la mayor parte de la recaudación (la totalidad del IEDMT y una gran parte de la imposición derivada de hidrocarburos), seguidas por el Estado (resto de la recaudación de los hidrocarburos) y por último, y a mucha distancia, las Corporaciones Locales (el IVTM). Por lo tanto, vaya por delante el limitado alcance de una reforma ambiental en la imposición local relacionada con el automóvil.

¿A qué nos referimos cuando decimos que hay que dotar de carácter ambiental a un impuesto? Se trata de intentar influir en las decisiones de los generadores de efectos externos negativos (en el caso del automóvil, sus conductores). Para que un vehículo circule por la vía pública, y contamine, su propietario debe haber tomado dos decisiones de importancia:

- Adquisición de un vehículo. Se puede tratar de desincentivar este acto o al menos incentivar que el vehículo sea poco contaminante. A ello contribuye, con bastante precisión, el actual IEDMT, aunque podría mejorarse (Fuenmayor, 2009).

- Utilización del vehículo. A este respecto, los impuestos sobre hidrocarburos tienen una relación directa con esta utilización. Existe una amplia controversia sobre la capacidad del impuesto en influir en la decisión de usar el vehículo. Es posible que la elasticidad precio sea baja o muy baja, pero por definición debe existir.

El caso es que el tercer impuesto, el IVTM tiene una capacidad ambiental mucho más débil, ya que está situado en un punto alejado en el tiempo de las decisiones importantes (la decisión de adquisición del vehículo y su capacidad contaminante) o no depende de ellas (como veremos el IVTM no depende del uso del vehículo, sino simplemente de la tenencia).

2. La tributación ambiental

Desde el punto de vista económico, la imposición ambiental está íntimamente relacionada con la existencia de la categoría de los efectos externos negativos. Determinadas actividades producen, junto con los productos esperados, otra serie de resultados, positivos o negativos, que el sujeto que realiza esta actividad no se apropia o no soporta. El ejemplo más conocido de efecto externo negativo es el constituido por la contaminación.

El proceso mediante el cual tratamos de resolver el problema del efecto externo se denomina interiorización, y puede ser abordado desde distintas vías, siendo una de ellas la introducción de impuestos que graven la actividad generadora del efecto externo. Así, el impuesto no es sino un coste adicional que se impone al generador del efecto externo negativo, con la finalidad de que sea él mismo el que modifique su comportamiento en el sentido deseado: es decir, reduciendo su nivel de actividad y, por lo tanto, la generación de efectos externos negativos. Se denomina impuesto pigouviano a aquél que iguala el importe del daño causado en el nivel óptimo.

Esta descripción nos puede ayudar a aclarar algunas cuestiones que en ocasiones aparecen confusas. Primero, es cierto que la imposición ambiental tiene como objetivo la reducción de la actividad contaminante, generadora del efecto externo, pero no lo es que su objetivo sea una actividad cero. El objetivo sólo sería cero en las denominadas *soluciones de esquina*, es decir, en aquellos casos que el daño que produce la primera unidad contaminante sea superior al beneficio privado que obtiene el generador del efecto

externo. Sólo en estos casos no merece la pena realizar la actividad contaminadora. En el resto de los casos, la mayoría, esperamos un nivel positivo de actividad, aunque inferior al existente sin impuesto.

Y es que un impuesto ambiental no es una multa. Como señala Carrera Poncela (2007, p. 4):

“...el objetivo de este instrumento no es la extinción de la conducta o actividad gravada, lo que obviamente llevaría a una recaudación nula; si tal fuera el objetivo, una medida más adecuada sería la prohibición radical de la actividad acompañada de sanciones suficientemente graves y de los correspondientes controles administrativos. Los tributos ambientales sólo tienen sentido en el ámbito de las conductas legalmente toleradas, las cuales se pretenden reducir sólo hasta niveles eficientes desde el punto de vista económico y esto puede ser compatible con una recaudación razonable dentro del sistema global tributario.”

Segundo, no es evidente ni inmediato que deba pagar el impuesto el generador del efecto externo. Durante cierto tiempo se discutió sobre la *simetría* en la interiorización del efecto externo: teóricamente podemos alcanzar el mismo resultado óptimo exigiendo un impuesto al generador del efecto externo negativo, que penalice su actividad; o proporcionándole una subvención que premie la reducción de su nivel de actividad. Sin embargo, en 1971 el Comité de Medio Ambiente de la OCDE aprobó el principio de “quien contamina, paga”, principio que más tarde fue incluido en el Tratado de Roma¹. Es un principio que se propagó rápidamente, fundamentalmente por motivaciones éticas.

Tercero, tampoco es cierto que en un impuesto medioambiental se deba afectar la recaudación impositiva a alguna finalidad relacionada con el comportamiento que se quiere corregir, ni que deba destinarse a compensar a quien sufre el daño. Eso no es algo consustancial al impuesto. La parte del ingreso y la del gasto son dos decisiones jurídica y económicamente independientes, y si existe un nexo de unión entre el ingreso y el gasto, es meramente político. La afectación no es la característica que dota de carácter medioambiental el impuesto.

¹ HERRERA TORRES (2007). Sin embargo, la idea de premiar por la reducción en la contaminación está presente también en algunas políticas que menciona este mismo autor, como alguna deducción por inversiones del Impuesto sobre Sociedades.

Por último, ¿por qué utilizar un impuesto, y no otro tipo de regulaciones? En general depende del tipo de situación concreta, pero los impuestos resultan más adecuados cuando los comportamientos de los agentes no son idénticos. Se trata de una de las pocas figuras que garantiza el resultado óptimo a un coste mínimo².

3. Análisis crítico del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica

El impuesto municipal sobre vehículos de tracción mecánica está regulado básicamente por los artículos 92 al 99 de Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (en adelante, TRLRHL). Según Chico y Herrera (2008, p. 12), se trata de un impuesto, de carácter directo, real, objetivo, de exacción obligatoria y de devengo periódico.

El hecho imponible del impuesto (art. 92 TRLRHL) está constituido por la titularidad de los vehículos de tracción mecánica. Como han mantenido varios autores, el gravar la posesión de un vehículo y no su uso le va a restar capacidad ambiental a este impuesto. Como hemos visto, el principal objetivo de la imposición ambiental es la interiorización de los efectos externos, a través del cambio en el comportamiento del generador de los mismos. Sin embargo, el hecho imponible de este impuesto no está centrado en el comportamiento que queremos corregir (el uso del vehículo) sino un indicador muy impreciso del mismo (la tenencia de vehículo). El impuesto se devengará exactamente igual independientemente del uso que se haga de él, que es la variable que nos gustaría controlar. Dicho de otra manera, el impuesto no grava las emisiones, sino como mucho la capacidad potencial para generarlas.

El art. 92.3 TRLRHL establece dos supuestos de no sujeción que tienen cierto carácter técnico, ya que hacen referencia a vehículos dados de baja por su antigüedad que se utilizan esporádicamente en exhibiciones y similares; y a los remolques y semirremolques, que estrictamente no son vehículos autopropulsados.

Por su parte el art. 93 TRLRHL establece las exenciones, que tienen un carácter más discrecional. Un primer grupo, recogido en las letras a), b) y c) recogen las exenciones referidas a los vehículos oficiales de entidades públicas (adscritos a la defensa nacional o la seguridad ciudadana), organismos internacionales y similares. El segundo tipo de exenciones, recogido en la letra d) del art. 93, se centra en los vehículos destinados a la

² Véase, por ejemplo, Pearce y Turner (1994), caps. 6 y 7.

asistencia sanitaria. Un tercer tipo de exención (letra e) hace referencia a los vehículos destinados al transporte de personas con movilidad reducida y los que están matriculados a nombre de personas discapacitadas. En cuarto lugar, la letra f) recoge la exención relativa a los vehículos destinados al transporte público (con capacidad superior a las nueve plazas). Por último, la letra g) recoge la exención referida a tractores, remolques y semirremolques y maquinaria agrícola.

Desde el punto de vista medioambiental sería deseable que el ámbito de las exenciones fuera mínimo. Si lo que se pretende al introducir el impuesto es establecer una señal del carácter contaminante del vehículo, ¿por qué desactivar esa señal cuando la titularidad es pública o el uso el descrito? Las exenciones más justificables pueden ser las de vehículos adaptados, y las del transporte público. En el primer supuesto se reconoce una exención para un sujeto que con certeza tiene dificultades en su desplazamiento, y en el segundo caso se prima la utilización colectiva del transporte. Las demás exenciones son discutibles desde algún punto de vista, y por lo tanto prescindibles. Por otro lado, el hecho de que las exenciones de las letras e) (vehículos para el uso de personas con movilidad reducida y discapacitados) y g) (tractores, remolques, semirremolques y maquinaria) sean exenciones rogadas, es decir, que sólo se concedan a petición del interesado, parece restar solidez a la confianza del legislador en su existencia. Por último, tampoco se entiende muy bien la ubicuidad de los remolques y semirremolques, que aparecen simultáneamente en los supuestos de no sujeción y en las exenciones

El IVTM calcula directamente la cuota del impuesto, que actualmente está establecida en los siguientes términos (art. 95.1 TRLRHL):

Potencia y clase de vehículo	Cuota - Euros
A) 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
B) Autobuses:	
De menos de 21 plazas	83,30

De 21 a 50 plazas	118,64
De más de 50 plazas	148,30
C) 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
D) 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
E) 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
F) 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

Como se puede observar en la tabla, la cuota del IVTM se determina, en el caso de los vehículos turismo, en función de sus caballos fiscales. Hay que comentar que esta variable, la potencia fiscal³, no tiene una relación directa con la potencia de un motor ni por supuesto, con la capacidad contaminante del vehículo. La fórmula de la potencia fiscal en el caso de los motores de explosión es la siguiente:

$$CVF = T (0,785 D^2 R)^{0,6} N$$

³ El cálculo de la potencia fiscal está recogido en el Anexo V del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Siendo⁴:

CVF: Potencia Fiscal, caballos de vapor fiscales

D: diámetro del cilindro

R: recorrido del cilindro

N: número de cilindros

T: constante, fijada en 0,08 para motores de cuatro tiempos, y en 0,11 para motores de dos tiempos

Ni siquiera la relación entre cilindrada y emisiones de CO₂ resulta lineal en los motores modernos, ya que pueden incorporar sistemas, como la turboalimentación o los sistemas multiválvulas, que aumenten las mismas para una cilindrada dada. Por otro lado, el aumento en el número de cilindros produce un aumento en la potencia fiscal, a razón de más de un caballo fiscal por cilindro.

Tabla 1: Potencia fiscal y emisiones

	C (cm ³)	D (cm)	R (cm)	Potencia CV (kW)	Emisiones CO ₂ (g/km.)	N	Potencia Fiscal	Cuota IVTM
Volkswagen GOLF PLUS 1.4 TSI MAN. 6V	1.390	7,65	7,56	160 (118)	159	4	10,71	34,08
Volkswagen GOLF (V) 2.0 TDI MAN. 6V	1.968	8,1	9,55	170 (125)	139	4	13,19	71,94

C: cilindrada; D: diámetro; R: recorrido; N: número de cilindros

Fuente: IDAE (2010) y elaboración propia.

Uno de los problemas del cálculo de la cuota a partir de la potencia fiscal es que perjudica a los motores diésel frente a los de gasolina, debido a la necesidad de mayor cilindrada de los primeros para conseguir una potencia similar. El ejemplo introducido en la Tabla 1 puede ilustrar este problema. Dos modelos de la misma marca, de prestaciones similares devengarán una cuota del IVTM completamente distinta: el vehículo diésel doblará la cuota respecto al de gasolina. Este mismo problema ocurre en multitud de casos, en los que el cambio de gasolina a diésel produce un cambio de escalón en la tarifa.

Otro error reseñable en la definición de las cuotas es el problema del error de salto, un problema por otro lado muy frecuente en la tributación local. Un vehículo de cuatro cilindros y 1.670 cm³ devengará una cuota de 34,08€, mientras que si aumenta su cilindrada en 10 cc pasará a pagar el doble, 71,94€. Resulta sorprendente que actualmente sigan produciéndose estas discontinuidades.

⁴ Esta fórmula puede ser sustituida por otra más sencilla: 0,08; donde C es la cilindrada del motor.

En cualquier caso, en virtud del art. 95.4 TRLRHL, los ayuntamientos pueden aplicar sobre la cuota anterior un coeficiente, que puede variar para cada clase de vehículo y para cada tramo, no pudiendo ser en ningún caso superior a 2. La aplicación de este coeficiente es totalmente discrecional, y no requiere de ningún requisito especial. Tanto es así que la utilización del mismo podría desvirtuar el esquema de gravamen planteado por la Ley. Si por ejemplo, un ayuntamiento decidiera aplicar los siguientes coeficientes que aparecen en la tabla adjunta, provocaría que los turismos de entre 12 y 16 caballos fiscales pagaran un impuesto superior a turismos de mayores prestaciones. No cabe esperar este comportamiento, pero no hay nada en la ley que lo impida.

Potencia y clase de vehículo	Cuota - Euros	Coeficientes	Euros
A) Turismos:			
De menos de ocho caballos fiscales	12,62	1	12,62
De 8 hasta 11,99 caballos fiscales	34,08	1	34,08
De 12 hasta 15,99 caballos fiscales	71,94	2	143,88
De 16 hasta 19,99 caballos fiscales	89,61	1	89,61
De 20 caballos fiscales en adelante	112,00	1	112,00

Por otro lado, esta potestad otorgada a los ayuntamientos puede provocar disparidades geográficas muy importantes. Teóricamente el propietario de un determinado turismo puede pagar hasta un importe doble por efecto de la aplicación de este coeficiente, en función de que resida en uno u otro municipio. Estas disparidades no deben ser justificadas, no es necesario que dependan del tamaño del municipio, de su nivel de tráfico o congestión, ni de ninguna variable relacionada.

Por último, en virtud del apartado 6 del art. 95 TRLRHL, los ayuntamientos pueden introducir las siguientes bonificaciones⁵, que pueden ser temporales o indefinidas:

- a. Bonificación de hasta el 75 % en función de la clase de carburante que consuma el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente.
- b. Bonificación de hasta el 75 % en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.

⁵ El art. 9.1 TRLRHL introduce una bonificación, genérica para todos los tributos locales, de hasta un 5% en caso de domiciliación bancaria.

- c. Bonificación de hasta el 100 % para los vehículos históricos o aquellos que tengan una antigüedad mínima de veinticinco años, contados 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.

La primera bonificación es la que tiene un contenido más concreto y más claramente ambiental, ya que permite una escasa discrecionalidad en su aplicación. Se suele aplicar a vehículos que utilizan combustibles alternativos como gas, biogás, metanol, hidrógeno, derivados de aceites vegetales, etc. La segunda bonificación hace referencia a vehículos con motores de características especiales, como vehículos eléctricos o mixtos, de energía solar, etc. Hay que comentar que ambas bonificaciones se confunden en ocasiones: un coche que utiliza hidrógeno podría ser considerado como cualquiera de los dos, ya que se utiliza un combustible especial, pero también es especial el propio motor. La tercera bonificación no tiene ninguna motivación ambiental, más bien parece recoger el hecho de ciertos vehículos que, por su antigüedad, no son susceptibles de uso diario. En cualquier caso las bonificaciones se aplican secuencialmente, aunque no necesariamente en el orden que especifica la ley, sino la correspondiente ordenanza municipal⁶ aunque resulta poco probable que un mismo vehículo pueda aplicar más de una.

4. Propuestas de reforma ambiental del IVTM

El primer punto que debería estar claro es el de la limitación del impuesto municipal para cumplir un papel medioambiental importante. Ahora bien, partiendo de esta premisa, sí podemos tratar de mejorar el diseño del IVTM. La configuración actual del mismo es arcaica, y cabría realizar una reforma en profundidad. Dicha reforma debería recoger los siguientes puntos:

- a) Eliminar exenciones superfluas: si el impuesto envía una (débil) señal acerca del comportamiento contaminante del propietario, esta señal debe funcionar en todos los casos, incluyendo sector público, representaciones diplomáticas, organismos internacionales, etc.
- b) Las cuotas deben calcularse en función de la capacidad contaminante del vehículo, y la variable que mejor representa la misma son las emisiones de CO₂ por kilómetro recorrido. Lo más sencillo y efectivo sería establecer unas tarifas lineales, depen-

⁶ Por ejemplo, la Ordenanza del Ayuntamiento de Valencia establece en primer lugar una bonificación por vehículos antiguos y después un grupo de bonificaciones relacionadas con el combustible y con los vehículos de propulsión eléctrica.

dientes de las emisiones del vehículo, olvidando los tramos actualmente existentes que producen los indeseables errores de salto. Si tomásemos como base imponible las emisiones por kilómetro, que es un dato oficial de que podemos disponer, podríamos aplicar sobre ella directamente el tipo impositivo. En la Tabla 2, siguiendo el ejemplo introducido en la Tabla 3, se proponen dos horquillas de tipos impositivos que dejarían uno de los dos vehículos en la misma situación: son tipos⁷ que oscilan entre los 0,214€/gr.CO₂ y los 0,518€/gr.CO₂. Si tuviéramos más información sobre el parque de vehículos podríamos hacer simulaciones neutrales en recaudación, etc.

Tabla 2: Propuestas de reforma del IVTM

	Emisiones	Potencia	Cuota	Tipo 1		Tipo 2	
	CO ₂ (g/km.)	Fiscal	IVTM	(€/gr. CO ₂)	Cuota 1	(€/gr. CO ₂)	Cuota 2
Volkswagen GOLF PLUS	159	10,71	34,08	0,214	34,03	0,518	82,36
1.4 TSI MAN. 6V							
Volkswagen GOLF (V)	139	13,19	71,94	0,214	29,75	0,518	72,00
2.0 TDI MAN. 6V							

- c) La existencia del coeficiente que pueden introducir los ayuntamientos para incrementar la cuota hasta el doble es en general poco aconsejable. No se entiende por qué el nivel impositivo asociado a la tenencia de un vehículo debe depender del ayuntamiento donde se haya matriculado, y si se puede pensar en que responde a un mayor conjunto de infraestructuras para el transporte, se debería hacer depender el coeficiente de estas variables. En cualquier caso, hay que señalar que no el IVTM no es un impuesto sobre el uso del vehículo, sino sobre su titularidad⁸, lo cual restaría legitimidad a un uso del coeficiente en este sentido. En ningún caso tiene sentido la discrecionalidad en la aplicación del coeficiente para los distintos grupos de vehículos o escalones dentro de los mismos.
- d) La introducción de la mayoría de las bonificaciones perdería todo el sentido con la propuesta de reforma formulada aquí. Si el impuesto se calcula a través de las emisiones de CO₂, ya no tiene sentido introducir una bonificación por el uso de combustibles o motores menos contaminantes.

⁷ Quizás también podríamos establecer tipos de gravamen progresivos, en función de la capacidad contaminante del vehículo, como se hace en el IEDMT. Sin embargo, esto introducirá complejidad en el impuesto sin que la ganancia sea probablemente relevante. En cualquier caso son reformas que cabe evaluar.

⁸ El deseo de tener en cuenta el uso de vehículos nos llevaría más bien a plantear la introducción de peajes, como se describen en Herrera Molina (07), p. 79 y ss.

Otra propuesta, más aventurada, consistiría en reformar todo el sistema de tributación que rodea al mundo del automóvil, reasignando los impuestos entre las distintas administraciones. Desde luego es una reforma mucho más profunda, en la que se verían implicadas todas las administraciones.

En este último caso, la reforma del IVTM no cabría considerarla aisladamente, sino habría que entenderla en el ámbito de la imposición global sobre el automóvil. Tres son los ejes sobre los que se ha desarrollado la imposición relacionada con el automóvil, aparte de la imposición generalista. Nos referimos al IEDMT, los impuestos sobre Hidrocarburos, y el propio IVTM. En este ámbito las Comunidades Autónomas obtienen la mayor parte de la recaudación, seguidas por el Estado y por último, y a mucha distancia, las Corporaciones Locales.

El IEDMT⁹ es un impuesto cuya recaudación está cedida en su totalidad a las Comunidades Autónomas, y se ha visto considerablemente mermada como consecuencia de la reciente reforma del impuesto y de la crisis económica. Como puede observarse en la Tabla 3, la crisis ha supuesto una importante caída en el número de vehículos que se matriculan, que se ha reducido en un 39% entre 2007 y 2009. Sin embargo, como efecto combinado de la crisis y de la reforma del impuesto, la cuota media por vehículo ha caído también de forma considerable: entre 2007 y 2009 la cuota media ha caído un 40% adicional.

Tabla 3: Principales datos del IEDMT

Año	Cuota IEDMT (miles €)	Deducción PREVER	Cuota a ingresar (miles €)	Var. (%)	Nº de Vehículos	Cuota media	Var. (%)
2006	2.037.509	183.960	1.853.549	-	1.516.271	1.222	-
2007	2.066.649	133.196	1.933.453	4,3%	1.469.416	1.316	7,7%
2008	1.077.554	-	1.077.554	-44,3%	1.073.675	1.004	-23,7%
2009	708.315	.	708.315	-34,3%	896.304	790	-21,3%

Fuente: Agencia Tributaria

Por su parte la imposición sobre los hidrocarburos recae en dos impuestos. En primer lugar el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos¹⁰, que se encuentra cedido a las

⁹ Las normas que regulan el IEDMT están recogidas en los artículos 65 al 74 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, según redacción dada por la D.A. 8ª de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, y por la D.A. 62ª de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2008.

¹⁰ Regulado en los arts. 46-55 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

CC.AA. en un 58%¹¹, y grava el consumo de hidrocarburos en la fase de fabricación. En segundo lugar, el Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH)¹², impuesto cedido en su totalidad a las CC.AA., que grava las ventas minoristas de hidrocarburos. En estos dos impuestos los Ayuntamientos no tienen participación alguna.

Como comentábamos en las primeras páginas de este trabajo, el IVTM tiene un papel muy limitado como impuesto ambiental, ya que no está situado en un punto que tenga relación directa con algún comportamiento contaminante, de manera que podamos influir en dicha decisión de manera relevante, como ocurre con el IEDMT o los impuestos sobre hidrocarburos. El primero puede influir en la decisión de qué “máquina contaminante” se adquiere, y los segundos influyen en el uso diario de dicha máquina. Pero el impuesto municipal no tiene una influencia directa en ninguna de estas dos decisiones.

Por otro lado, la estrategia europea tampoco parece demasiado clara. En su momento se lanzó una propuesta de directiva¹³ cuyos principales ejes pasaban por la desaparición de los impuestos de matriculación y la potenciación de los impuestos de circulación de vehículos. Sin embargo, aparte de que dicha propuesta ha quedado aparcada¹⁴ por el momento, desde un punto de vista medioambiental no supone un acierto. Esta propuesta eliminaría un impuesto que, convenientemente diseñado, puede influir en las decisiones de compra de los individuos, como ha ocurrido recientemente en nuestro país¹⁵.

Como conclusión cabe decir que el IVTM necesita de una revisión urgente. Si la política Europea avanza en el sentido de la propuesta de directiva de 2005, no habría más remedio que plantearse una reforma en profundidad de toda la tributación del automóvil. Sin duda esta reforma supondrá *abrir la caja de los truenos*, ya que obligará a replantearse el reparto de la recaudación entre los distintos niveles de la administración. Mientras tanto resulta ineludible una reforma del IVTM que lo modernice y lo dote de cierto carácter medioambiental, en el sentido apuntado en este trabajo.

¹¹ Art. 11 de la Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas, en redacción dada por el Art. Único de la Ley Orgánica 3/2009, de 18 de diciembre.

¹² Creado por el art. 9 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

¹³ Comisión Europea (2005).

¹⁴ Existen varias preguntas a la Comisión Europea (E-1940/08, E-4512/10) sobre los avances realizados en esta propuesta de directiva, y las respuestas parecen señalar un aplazamiento *sine die*.

¹⁵ Ver a este respecto, Fuenmayor (2009).

Bibliografía

- CARRERA PONCELA, A. (2007): "Tributación ambiental: Estado de la Cuestión y Experiencia en España". Documentos de Trabajo FUNCAS, (355)
- COMISIÓN EUROPEA (2005): *Propuesta de Directiva del Consejo sobre los Impuestos Aplicables a los Automóviles de Turismo*, COM(2005) 261 final.
- CHICO DE LA CÁMARA, P. y HERRERA MOLINA, P.M. (2008): "El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica: análisis sistemático y posibles líneas de reforma". *Tributos locales*, (82), 11-29.
- DURÁN CABRÉ, J.M. y DE GISPERT BROSCA, C. (2005): *La fiscalidad ambiental de la energía*. Barcelona: Fundación Gas Natural.
- DURÁN CABRÉ, J.M. y DE GISPERT BROSA, C. (2008): "La tributación ambiental en España: Situación actual". En F. BECKER; L.M. CAZORLA y J. MARTÍNEZ-SINARCAS (Eds.), *Tratado de tributación ambiental* (1st ed., pp. 1367-1410). Editorial Aranzadi.
- FUENMAYOR FERNÁNDEZ, A. (2009): "El impuesto especial sobre determinados medios de transporte: ¿puede ser un impuesto ambiental?". *II Congreso Internacional de Prevención de Riesgos en los Comportamientos Viales*, Valencia.
- GARCÍA MONCÓ, A.M.(2008): "La tributación medioambiental en el ámbito municipal". En F. BECKER; L.M. CAZORLA y J. MARTÍNEZ-SINARCAS (Eds.), *Tratado de tributación ambiental* (1st ed., pp. 363-380) Editorial Aranzadi.
- GIMENEZ MONTERO, A. (2003): *Federalismo fiscal. teoría y práctica (2ª ed.)*. Valencia: Tirant lo Blanc.
- HERRERA MOLINA, P.M. (2007): "Hacia un impuesto ambiental sobre vehículos a motor (propuesta de Directiva comunitaria e incidencia sobre las comunidades autónomas)". *Noticias de la Unión Europea*, (274), 73-82.
- HERRERA TORRES, J. (2007): "Ideas para una intervención sobre fiscalidad y otros instrumentos económicos de política ambiental". *Cuadernos de sostenibilidad y patrimonio natural*, (12), 30-39.
- LÓPEZ ESPADAFOR, C.M. (2007): "La protección del medio ambiente y el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica". *Nueva fiscalidad*, (1), 47-80.
- MÁRQUEZ MOLERO, R. (2007): "La tributación ambiental en el futuro". *Cuadernos de sostenibilidad y patrimonio natural*, (12), 67-76.

- PEARCE, D.W. y TURNER, R.K. (1994): *Economía de los recursos naturales y del medio ambiente*. Madrid: Celeste ediciones.
- POVEDA BLANCO, F. (2005): "La imposición sobre las actividades económicas en la Hacienda local a los 25 años de la Constitución". *Crónica tributaria*, (115), 125-152.
- SÁNCHEZ BLÁZQUEZ, V.M. (2007): "Energía, medio ambiente e impuesto sobre vehículos de tracción mecánica: El impuesto alemán como uno de los modelos a seguir". En R. FALCÓN TELLA (dir.), *Estudios sobre Fiscalidad de la energía y desarrollo sostenible* (pp. 217-230) Ministerio de Economía y Hacienda, Instituto de Estudios Fiscales.
- UTANDE SAN JUAN, J.M. y ZURDO VERDUGO, M. (2009): "El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica". *OL, Revista Tributaria Oficinas Liquidadoras*, (10), 3-29.