

Trabajo Fin de Grado

El uso responsable de las competencias normativas
en el **Impuesto de Vehículos de Tracción**

Mecánica:

Una aplicación empírica en la provincia de Teruel

Autor/es

Rocío Allueva Pascual

Director/es

Miguel Ángel Barberán Lahuerta

Facultad de Economía y Empresa. Campus Paraíso.
Curso 2017-2018

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN DEL TRABAJO	4
--------------------------------	---

CAPÍTULO I: CONCEPTO TRIBUTARIO DEL IVTM

1.1. El IVTM como tributo consolidado en nuestra historia fiscal.....	6
1.2. Elementos esenciales del IVTM.....	9

CAPÍTULO II. FUNDAMENTO DEL IVTM: RECAUDACIÓN Y MEDIOAMBIENTE

2.1. Recaudación del IVTM como impuesto local.....	18
2.2. EL IVTM como impuesto medioambiental	22
2.3. Modificaciones en la normativa y propuestas de mejora.....	23

CAPÍTULO III: USO DE LAS COMPETENCIAS NORMATIVAS DE LOS AYUNTAMIENTOS

3.1. Marco competencial.....	26
3.2. Competencias tributarias del IVTM.....	28
3.3. Análisis individual de las ordenanzas fiscales.....	32

CAPÍTULO IV: USO RESPONSABLE DE LAS COMPETENCIAS

4.1 Objetivo del Análisis.....	34
4.2. IVTM y endeudamiento per cápita.....	34
4.3. IVTM y la renta per cápita.....	37
4.4. IVTM e Impuesto sobre Bienes Inmuebles.....	41

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES.....	46
-------------------------------	----

BIBLIOGRAFÍA	50
--------------------	----

ANEXOS

A.1. Cálculo de los caballos fiscales de un turismo.....	52
A.2. Análisis de las ordenanzas fiscales de los municipios de estudio.....	54
A.3. Documentos oficiales.....	60

RESUMEN

En este trabajo se va a realizar un análisis detallado del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, en el que abordaremos sus antecedentes históricos, sus fundamentos, responsabilidad y sus elementos esenciales, analizando el margen de autonomía de las entidades locales en cuanto a la aplicación de bonificaciones y exenciones, así como del coeficiente multiplicador aplicado sobre la cuota tributaria. Dicho estudio se realizará de modo exhaustivo para los veinte municipios más poblados de la provincia de Teruel, pretendiendo así mejorar la comprensión del estudio.

Para establecer conclusiones acerca de si realmente las entidades de la muestra seleccionada hacen un uso responsable de las competencias que les conciernen en materia del IVTM, se comparará dicho uso frente a variables cuantitativas como el endeudamiento per cápita o la renta per cápita de cada uno de los municipios. Se pretende estudiar si el uso de dichas competencias tienen un patrón determinado, esto es que a mayor endeudamiento y renta per cápita el uso de las competencias sea el de exigir cuotas tributarias en el IVTM más elevadas y viceversa.

ABSTRACT

In this paper a detailed analysis of the Tax on Mechanical Traction Vehicles will be carried out, knowing its historical background, its function and valuation and its essential elements, analyzing the margin of autonomy of the local entities regarding the application of bonuses and exemptions, as well as the multiplier applied to the tax quota. This autonomy will be analyzed exhaustively for the twenty most populated municipalities Teruel's province, trying to improve the understanding of the study.

In order to draw conclusions about whether or not the entities of the selected sample make responsible use of the competences that concern them in terms of the IVTM, such use will be compared with quantitative variables such as per capita indebtedness or the per capita income of each one of them. Pretending to establish the fulfillment of a certain pattern, that the higher the indebtedness and the per capita income, the greater the use of competences, demanding higher tax rates in the IVTM and vice versa

INTRODUCCIÓN

El Impuesto Sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) es un impuesto local que actúa como fuente de recaudación para las entidades locales sustituyendo al antiguo Impuesto de Circulación. El IVTM entró en vigor el 1 de Enero de 1990, por lo que es un impuesto con gran arraigo histórico en nuestro sistema tributario. Al ser un impuesto con amplia tradición histórica está socialmente aceptado y los ciudadanos apenas cuestionan su exacción. Aunque el objetivo principal del IVTM es aumentar la recaudación de la entidad local que lo exige también se trata de un impuesto muy ligado a la protección del medioambiente, ya que contempla ciertos beneficios fiscales sobre aquellos vehículos de tracción mecánica que son más respetuosos con dicho objetivo.

Actualmente en España el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica recauda alrededor de 1.987,30 millones de euros¹, lo que representa un 7,7% sobre el total de la recaudación tributaria municipal.² Se trata de un impuesto que cuenta con diferentes gravámenes dependiendo del municipio. Esta situación puede provocar el denominado *voto con el pie*, expresión que se refiere a la situación en la que aquellas personas que aparezcan en el permiso de circulación de un determinado vehículo intentarán satisfacer el IVTM en municipios en los que la entidad local exija menor cuota tributaria. Ese hecho se observa a gran escala en la Comunidad de Madrid donde hasta 14 Ayuntamientos tienen mayor número de turismos censados que residentes. En Rozas de Puerto Real, un pequeño municipio de 470 habitantes, situado a 93 kilómetros de Madrid existen 9.200 turismos matriculados que equivale a 20 coches por vecino³. La razón de esta artificial proliferación de turismos se encuentra en el descuento que este Ayuntamiento aplica sobre el IVTM. Atraídas por un tipo fiscal bajo, las empresas de renting y de alquiler temporal de coches registran en este municipio sus flotas de vehículos con el consiguiente ahorro de costes. El Ayuntamiento en cuestión fija la máxima reducción sobre el impuesto de circulación que permite la ley (75%) y consigue así atraer a estas empresas, que registran allí sus automóviles y colman la hacienda municipal con sus tributos.

¹ Datos publicados por el Ministerio de Hacienda y Función Pública (2015)

² Las ventas de coches en enero de 2018 han aumentado más de un 20%, constituyendo una venta total de 101.661 unidades siendo una cifra récord que originará una mayor recaudación del IVTM en el futuro.

³ Noticia publicada en el periódico El País, 31 julio 2013.: “El pueblo de los 20 coches por vecino”

Para un particular, el ahorro sobre un impuesto que en la capital puede representar entre los 22 y 224 euros anuales. Obviamente, por sí solo este impuesto no compensa, con total seguridad, el cambio de domicilio. Para las grandes corporaciones las bonificaciones pueden suponer varios cientos de miles de euros en sus cuentas de resultados. La flexibilidad que la normativa ofrece a estas compañías es tal que les permite registrar sus flotas en cualquier municipio, aunque no sea en el que en la realidad operen: el único requisito es que la empresa abra una oficina en el lugar en el que tributarán por el IVTM.

Con la crisis, la sequía financiera de los municipios ha disparado la competencia entre Ayuntamientos mediante la utilización de determinados elementos tributarios sobre los que tienen competencia en algunos impuestos locales, aumentando así los ingresos fiscales afectando a la tributación de otros municipios.

Frente a la situación en el contexto europeo donde se pretende la unificación de impuestos como el IVA, en materia de otros impuestos municipales como el IVTM se permite diferencias entre jurisdicciones que consiguen que los sujetos pasivos actúen buscando aquellos municipios en los que la cuota tributaria a satisfacer sea la menor posible. Todo ello condicionado por ser un impuesto con amplias probabilidades de recaudación y de actuar como una herramienta eficaz en la defensa del medioambiente.

En definitiva el IVTM como impuesto local constituye una importante fuente de recaudación para las entidades locales de nuestro país, siendo aproximadamente de un 20% sobre el total de la recaudación de las entidades locales. Los Ayuntamientos mediante el uso de competencias en elementos esenciales del IVTM originan competencia de unos frente a otros Ayuntamientos en lo relacionado al IVTM y la cuota tributaria a satisfacer.

I. CONCEPTO Y CONTEXTO TRIBUTARIO DEL IVTM

1.1 EL IVTM COMO TRIBUTO CONSOLIDADO

En este Trabajo de Fin de Grado se pretende analizar en profundidad uno de los impuestos que las entidades locales tienen el derecho y la obligación de exigir: el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM). Dicho impuesto, como su propia denominación indica, grava la titularidad de los vehículos de tracción mecánica, a motor que sean aptos para circular por las vías públicas independientemente de cuál sea su categoría y clase. Se trata de un impuesto obligatorio, exigido por los ayuntamientos, órganos encargados de la gestión, inspección y recaudación de él. En algunos casos, por solicitud de los propios ayuntamientos, la función recaudatoria delega en la administración superior al ayuntamiento: la Diputación Provincial correspondiente.

En nuestro país el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica es un impuesto local que tiene peso relevante en el total de recaudación de las entidades locales, aunque dicho peso es extremadamente inferior al total de la recaudación que origina el Impuesto de Bienes Inmuebles. El peso del IVTM sobre el total de la recaudación tributaria gira en torno a un 7% y se encuentra muy equiparado con la recaudación originada por otros impuestos locales como el Impuesto de Actividades Económicas o el Impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana.

El Impuesto Sobre Vehículos de Tracción Mecánica se rige bajo la Subsección 4ª del 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. Dicha normativa ha sufrido diversas modificaciones a lo largo de la historia. En este sentido, la aplicación del impuesto no siempre ha sido pacífica ni exenta de interpretaciones:

La primera vez que se publicó una ley reguladora del Impuesto de Circulación fue en el año 1988. En dicha normativa se observaron varias contradicciones. Una de ellas fue, que uno de los elementos del hecho imponible era la matriculación del vehículo en el registro público, pero existía una contradicción en el precepto que regulaba la cuota. Ya que el impuesto preveía una cuota para los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica inferiores a 1000kg de carga útil. Sin embargo, el

Código de Matriculación sólo obligaba a matricular aquellos que tenían carga superior a 750kg. Por lo que los vehículos con capacidad de carga inferior a 750kg, al no tener entrada en un registro público, quedaban no sujetos al impuesto.

Dicha cuestión se disipó al contemplarse de forma expresa en la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, la no sujeción de los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica cuya carga útil no sea superior a 750kg. También se modificó el cuadro de cuotas para evitar confusiones.

En segundo lugar, al publicarse la ley en 1988 se generaron varias interpretaciones de lo que se consideraba la naturaleza del impuesto. Sobre todo las controversias llegaron por parte de Cantabria y Cataluña. El Tribunal Superior de Justicia de Cantabria entendía que la aptitud de circular de un vehículo viene dada única y exclusivamente por el dato objetivo de su matriculación en el correspondiente registro. Por otro lado, el Tribunal Superior de Justicia catalán interpretaba como aptitud para circular, la posibilidad de que circule, no pudiéndose reputar la concurrencia de tal presupuesto “aptitud para circular” cuando por una orden judicial un vehículo se ve inmovilizado, careciendo por ende de aptitud para circular, lo que excluye un elemento esencial de la configuración del hecho imponible, y conduce a la inexigibilidad del tributo en cuestión.

La parte de la normativa referida a la cuota tributaria del IVTM también ha experimentado modificaciones desde la publicación de la primera Ley que regulaba dicho impuesto. Una de las modificaciones se llevó a cabo a través de la publicación de la Ley 21/1993, de 29 de diciembre, en ella se contemplaba que los Ayuntamientos podían incrementar las cuotas hasta un coeficiente máximo, atendiendo al número de habitantes del municipio. El coeficiente aplicado podía ser distinto dependiendo del tipo de vehículo que se tratase, respetando los límites máximos contemplados por el legislador. Se establecía que los Ayuntamientos podían fijar un coeficiente para cada una de las clases de vehículos previstas en el cuadro de tarifas contenido en la misma Ley, sin que en ningún caso dichos coeficientes pudiesen exceder el límite máximo señalado. Dicha modificación sigue vigente hasta nuestros días.

El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica se rige en la actualidad por el Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprueba el *texto refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales* (LRHL). Concretamente los artículos que lo regulan se encuentran en la Subsección 4ª, y son los artículos comprendidos entre el artículo 92

y el artículo 99, ambos inclusive. En ellos se regulan los diferentes elementos esenciales que posee el impuesto: naturaleza y hecho imponible, exenciones, sujetos pasivos, cuota, periodo impositivo y devengo, gestión tributaria del impuesto, autoliquidación, justificación del pago del impuesto, y exenciones.

En las últimas décadas, los ayuntamientos como Administración más próxima a los ciudadanos, han visto incrementados los servicios que han de prestar lo que ha conllevado a propiciar un aumento del gasto local. Para compensar dicho aumento del gasto, se ha diseñado un sistema de financiación local con un bloque de impuestos propios y cedidos que permiten aumentar sus ingresos.

Las fuentes de financiación de las entidades locales son diversas, obtienen ingresos de las economías particulares a través de impuestos tasas y otros tributos. También obtienen ingresos mediante transferencias y subvenciones del Estado, de la Comunidad Autónoma a la que pertenecen y de la Unión Europea.

En materia tributaria, las entidades locales no gozan de potestad para aprobar nuevos tributos sin la autorización del Tribunal Constitucional. No obstante aunque carezcan de dicha potestad, sí que ejercen autonomía y plantean propuestas fiscales en otros aspectos. Concretamente, en el IVTM aparte de tener la potestad de exigir el impuesto, pueden establecer una serie de bonificaciones y exenciones, reduciendo la cuantía de la cuota tributaria a satisfacer por el ciudadano. También gozan de la autonomía suficiente para aplicar un determinado coeficiente multiplicador sobre la cuota tributaria, actuando en sentido contrario, esto es, incrementando su exigencia.

En el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, LRHL, se regulan una serie de impuestos comunes que las administraciones locales exigen con carácter obligatorio en todos los municipios españoles aunque la cuota tributaria tiende a variar entre ellos. Los impuestos con carácter obligatorio son, el impuesto sobre Bienes Inmuebles, el cual recae sobre el valor de los bienes inmuebles radicados en el municipio originándose la obligación de su pago por la titularidad de dichos inmuebles. El impuesto sobre actividades económicas, originado por el ejercicio de actividades empresariales, profesionales o artísticas en el territorio nacional, ejercidas o no en un local determinado. El impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, es el impuesto analizado con profundidad en este Trabajo. Grava la titularidad de vehículos de tracción mecánica aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría.

Las administraciones locales también cuentan con la potestad de elección de exigir unos determinados impuestos de carácter voluntario: el Impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras, tiene su origen en la realización, dentro del término municipal de cualquier construcción, instalación u obra para las que se exija la obtención de la correspondiente licencia de obras urbanística, tanto si se obtiene licencia o en caso contrario. Y el impuesto sobre el Incremento de Valor de los terrenos de naturaleza urbana que se origina por el incremento de valor que experimentan los terrenos de naturaleza urbana y que se pone de manifiesto como consecuencia de la transmisión de la propiedad de los mismos, o la constitución o transmisión de derechos reales sobre los mismos.

1.2. ELEMENTOS ESENCIALES DEL IMPUESTO

A continuación se analizará en profundidad cada uno de los elementos esenciales⁴ del impuesto citados anteriormente.

La **naturaleza** y el **hecho imponible** del Impuesto de Vehículos de Tracción mecánica están regulados por el artículo 92. El hecho imponible consiste en ser titular de un vehículo de tracción mecánica apto para circular por vías públicas. Atendiendo a la normativa sectorial, se tratarían fundamentalmente de vehículos autopropulsados, y de elementos accesorios a éstos susceptibles de incrementar su utilidad o capacidad.

Apto para la circulación, es todo aquel vehículo matriculado en los registros públicos correspondientes, y que no haya causado baja⁵ en ellos. A los efectos de este impuesto, también se consideran aptos los vehículos provistos de permisos temporales y matrícula turística. La titularidad se imputa a la persona o entidad a cuyo nombre consta el vehículo en el permiso de circulación, es decir puede ser titular tanto una persona física como jurídica. La exacción del tributo, corresponderá al ayuntamiento del domicilio que conste en el permiso de circulación del vehículo. Teóricamente, debe ser el mismo domicilio que el del titular del vehículo. En la práctica, esto no ocurre ya que en la

⁴ En cada ocasión que se referencie en los párrafos siguientes de este epígrafe a artículos, se entiende que se refiere a los artículos de la Subsección 4ª del texto refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales, del Real Decreto Legislativo 2/2004.

⁵ La baja es el trámite por el que el titular de un vehículo comunica al Registro de la Dirección General de Tráfico que lo retira de la circulación, ya sea temporal o definitivamente.

mayoría de los casos se satisface el impuesto en el municipio dónde esté censado el titular del vehículo, que a menudo no se corresponde con el del domicilio habitual.

El devengo y periodo impositivo es anual y se devenga el primer día del periodo. En el caso de primera adquisición, el periodo comenzará el día en que se produzca dicha adquisición.

La **no sujeción** al impuesto la determinan los vehículos que habiendo sido dados de baja en los registros por antigüedad de su modelo, pueden ser autorizados para circular excepcionalmente con ocasión de exhibiciones, certámenes o carreras limitadas a los de esta naturaleza. Tampoco estarán sujetos al Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, los remolques o semirremolques arrastrados por vehículos cuya carga útil no sea superior a 750kg.

En cuanto a exenciones, estarán **exentos** del IVTM todos aquellos vehículos oficiales del Estado, Comunidades Autónomas y Entidades Locales adscritos a la defensa nacional o a la seguridad ciudadana. Tampoco tendrán que satisfacer la cuota tributaria del impuesto 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. Asimismo, los vehículos de los organismos internacionales con sede u oficina en España y de sus funcionarios o miembros con estatuto diplomático. También estarán exentos, los vehículos respecto de los cuales así se derive de lo dispuesto en tratados o convenios internacionales. Exentos también están los vehículos para personas de movilidad reducida a los que se refiere el apartado A del anexo II del Reglamento General de Vehículos; están exentos los vehículos matriculados a nombre de minusválidos para su uso exclusivo. Esta exención se aplicará tanto a los vehículos conducidos por personas con discapacidad como a los destinados a su transporte, las exenciones sólo podrán aplicarse una vez por persona y vehículo. Dentro de las exenciones, también se encuentran los autobuses, microbuses y demás vehículos destinados o adscritos al servicio de transporte público urbano, siempre que tengan una capacidad que exceda nueve plazas incluida la del conductor. Así como,

también estarán exentos los tractores, remolques y semirremolques y maquinaria provistos de Cartilla de Inspección Agrícola⁶.

De las exenciones anteriores, los vehículos agrícolas y los coches de minusválidos adaptados para su conducción por personas con discapacidad física, gozarán de cierta exención con *carácter rogado*⁷.

El **sujeto pasivo** del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica como elemento esencial del impuesto se encuentra regulado en el artículo 94. Los sujetos pasivos del IVTM son los contribuyentes, es decir, las personas físicas o jurídicas y las entidades a cuyo nombre conste el vehículo en el permiso de circulación. Tendrán consideración de obligados tributarios, en las leyes que así se establezca, las herencias yacentes, comunidades de bienes y demás entidades que, carentes de personalidad jurídica constituyan una unidad económica o un patrimonio separado susceptibles de imposición.

Este aspecto provoca a veces que la carga del tributo no se le asigne a quien es el ostentador de la capacidad económica, ocultando de esta forma al verdadero sujeto pasivo. El problema lo provoca la concurrencia de dos Administraciones Públicas en la conformación del sujeto pasivo: Tráfico, que es el competente para emitir el permiso de circulación y su correspondiente registro público; y la Administración Local, que se encarga de la liquidación del impuesto, con los datos que le proporciona tráfico. Dicha Administración Local, otorga la condición de sujeto pasivo a la persona que el Organismo Estatal (Tráfico) señala en el mencionado permiso de circulación. Todo ello provoca en ocasiones que el titular de un determinado vehículo no sea quien conste en el permiso de circulación.

La **cuota tributaria** como elemento esencial del IVTM, se encuentra regulado en el artículo 95, y establece que el impuesto se exigirá con arreglo al siguiente cuadro de

⁶ La Cartilla Agrícola es un documento que se expide para maquinaria agrícola, y tiene varias finalidades, principalmente conocer el nivel de mecanización del medio rural y saber qué tipo de maquinaria integra el parque de maquinaria agrícola, tanto autonómico como estatal. Pueden solicitar la Cartilla Agrícola los poseedores de maquinaria de uso agrícola, ganadero o forestal, siendo obligatorio para maquinaria automotriz, remolques, equipos para tratamientos fitosanitarios, abonadoras, y cualquier otra maquinaria de carácter agrario acogida a alguna subvención de la Administración.

Los organismos encargados de tramitar y expedir la Cartilla Agrícola son las Consejerías competentes en materia de agricultura de las Comunidades Autónomas.

⁷ Para aplicar la exención es necesario que los interesados insten su concesión a la Administración municipal indicando las características del vehículo, su matrícula y la causa del beneficio. En el caso de que la exención se contemple para un vehículo adaptado para la conducción de personas con discapacidad física se deberá presentar al Ayuntamiento el certificado de minusvalía.

tarifas, y la cuota variará atendiendo a la potencia y la clase de vehículo que se esté considerando.

Cuadro I: Cuotas tributarias mínimas a exigir en el IVTM según la potencia y clase de vehículo

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
B) Autobuses:	
De menos de 21 plazas	83,3
De 21 a 50 plazas	118,64
De más de 50 plazas	148,3
C) Camiones:	
De menos de 1.000 kilogramos de carga útil	42,28
De 1.000 a 2.999 kilogramos de carga útil	83,3
De más de 2.999 a 9.999 kilogramos de carga útil	118,64
De más de 9.999 kilogramos de carga útil	148,3
D) Tractores:	
De menos de 16 caballos fiscales	17,67
De 16 a 25 caballos fiscales	27,77
De más de 25 caballos fiscales	83,3
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	83,3
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

*Fuente: Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales, Subsección 4ª, Artículo 95.

Las **tarifas** establecidas en el *Cuadro I* están sujetas a posibles modificaciones establecidas en la Ley de Presupuestos Generales, y los ayuntamientos tienen la potestad de aplicar unos índices correctores al alza con el máximo de dos puntos. Y a la baja, los ayuntamientos tienen también el poder de aplicar una serie de bonificaciones. Las anteriores potestades se analizarán con mayor profundidad en los párrafos siguientes.

El parámetro considerado para establecer la cuantía del impuesto varía según el tipo de vehículo. En el caso de los autobuses se atiende al número de plazas; en el de los camiones, tractores y semirremolques se atiende a kilogramos de carga útil. Para los ciclomotores y motocicletas, los centímetros cúbicos del motor. Y para los turismos y tractores los caballos fiscales⁸. Los caballos fiscales son la unidad de medida que nos indica la carga impositiva que va a sufrir cada vehículo.

Cada Ayuntamiento tiene la potestad de incrementar las cuotas fijadas en el Cuadro III aplicando un coeficiente corrector sobre la cuota que no podrá ser superior a 2. Dicho coeficiente, puede ser diferente para cada uno de los tramos fijados en cada clase de vehículo. El ayuntamiento que no haga uso del corrector, exigirá el impuesto basándose únicamente en el cuadro de tarifas, exigiendo la mínima cuota permitida por Ley.

Las **bonificaciones** máximas que pueden establecer los Ayuntamientos en sus ordenanzas fiscales son de hasta el 75% en función de la clase de carburante consumida por el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medioambiente. Por esta razón, los vehículos con carburante diesel suelen tener una tributación más alta, puesto que los volúmenes de contaminación que emiten a la atmósfera son mayores que los vehículos con combustible de gasolina. De hasta el 75% en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medioambiente. También pueden establecer una bonificación máxima del 100% para 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 regulación de los restantes aspectos sustantivos y formales de las bonificaciones a los que se refieren los párrafos anteriores se establecerá en la ordenanza fiscal correspondiente de cada ayuntamiento. En la segunda parte de este Trabajo de Fin de Grado se trata en profundidad este aspecto, tomando como muestra representativa una serie de municipios de la provincia de Teruel.

⁸ Véase Anexo II.

El **devengo del impuesto** es por años naturales, siempre el primer día del año, o en el momento en el que se lleva a cabo la primera adquisición del vehículo. Presenta un prorrateo trimestral, aunque sólo se realice un pago anual. La prorrata se utiliza para calcular el impuesto en situaciones que no sea de aplicación la tarifa anual estipulada.

Por ejemplo, se aplicaría el prorrateo si se da un vehículo de baja en el mes de mayo, y se ha satisfecho al ayuntamiento correspondiente el impuesto por el año completo en el mes de marzo. Es posible solicitar la devolución del impuesto pagado en exceso, relativo al tercer y cuarto trimestre. Esta situación sólo es aplicable para bajas temporales de vehículos como robos o bajas voluntarias en la Dirección General de Tráfico.

Si situamos el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica en comparación con el resto de impuestos es uno de los impuestos más caros que existen si relacionamos el valor venal⁹ del vehículo con la cuantía del impuesto que se paga en muchos casos. A su vez, también podemos encontrar diferencias notables entre las cuotas tributarias a satisfacer entre diferentes municipios para un mismo vehículo. Por regla general, debería cumplirse que en poblaciones con mayor número de habitantes censados y/o vehículos, la cuantía del impuesto fuese mayor que en municipios con menor número de habitantes y/o vehículos censados. Sin embargo, en la práctica, dicho supuesto no tiende a cumplirse. La gran mayoría de los Ayuntamientos, sobre todo los de municipios con menor núcleo de población, utilizan las diferencias a la baja en la cuota tributaria del IVTM, como incentivo para atraer mayor número de vehículos censados, y por consiguiente aumentar la recaudación local; ya que si el impuesto es obligatorio en todos los municipios nacionales, el sujeto pasivo que deba satisfacer el impuesto se interesará por obtener cierto ahorro fiscal e intentará tributar en municipios donde la cuota tributaria a satisfacer sea menor. Todo ello, atrae un aumento en el censo de vehículos.

La **gestión tributaria del impuesto**, liquidación, inspección y recaudación, así como la revisión de los actos dictados en vía de gestión tributaria corresponde al ayuntamiento de domicilio que conste en el permiso de circulación del vehículo; en algunos casos, por petición de los ayuntamientos, la recaudación delega en la Diputación Provincial

⁹ Es el importe monetario que obtendría el propietario del vehículo, si en un momento dado decidiera su venta. Dicho importe está sujeto a la antigüedad del vehículo, a su estado de desgaste o conservación. El valor venal de un bien lo suele determinar un perito.

pertinente. Los ayuntamientos podrán exigir el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica en régimen de **autoliquidación**. En las respectivas ordenanzas fiscales, los ayuntamientos dispondrán la clase de instrumento acreditativo del pago del impuesto. Se justificará el **pago** del impuesto cuando quienes soliciten ante la Jefatura Provincial de Tráfico la matriculación o la certificación de aptitud para circular de un vehículo y acrediten previamente el pago del impuesto. También cuando los titulares de los vehículos comuniquen a la Jefatura Provincial de Tráfico una reforma que altere la clasificación del vehículo a efectos del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica; por ejemplo, en casos de transferencia, cambio de domicilio que conste en el permiso de circulación del vehículo, o baja del vehículo. En estos casos se debe acreditar previamente ante la referida Jefatura Provincial el pago del último recibo presentado al cobro del impuesto, sin perjuicio de que sea exigible por vía de gestión e inspección el pago de todas las deudas por dicho concepto devengadas, liquidadas, presentadas al cobro y no prescritas. Se exceptúa de la referida obligación de acreditación el supuesto de las bajas definitivas de vehículos con 15 o más años de antigüedad. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico no tramitarán los expedientes si no se acredita el pago del impuesto.

A efectos de la acreditación anterior, los Ayuntamientos o las entidades que ejerzan las funciones de recaudación por delegación, al finalizar el periodo voluntario comunicarán informáticamente al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico el impago de la deuda correspondiente al período impositivo del año en curso. La inexistencia de anotaciones por impago en el Registro de Vehículos implicará, a los únicos efectos de realización del trámite, la acreditación anteriormente señalada.

En definitiva, el Impuesto Sobre Vehículos de Tracción Mecánica puede categorizarse de diferentes modos dependiendo de las características que se tengan en cuenta para su clasificación. Si se toman como referencia elementos objetivos del impuesto se trataría de un impuesto **directo**, puesto que en la norma jurídica aplicable se establece que el pago del impuesto es *obligación de una persona en concreto*, y no puede delegar dicha obligación a terceros; a no ser que formen parte del círculo de obligados en la relación jurídica.

Por tanto, el tributo es satisfecho de forma efectiva por la persona que el legislador somete a gravamen. Se trata también de un impuesto **real**, porque a la hora de gravar

atiende sobre un elemento objetivo, la titularidad de un determinado vehículo. La naturaleza de dicho elemento, es independiente del elemento personal de la relación tributaria y grava una manifestación de riqueza. Si atendemos a que la circunstancia personal del obligado al pago no se tiene en cuenta en el momento de cuantificar el importe de la cuota tributaria del IVTM a satisfacer, se categoriza como un impuesto **objetivo**. Por su continuidad en el tiempo se trataría de un impuesto **periódico**, ya que el legislador se ve obligado a fraccionarlo de manera que cada fracción es asociada a una deuda tributaria distinta.

II. FUNDAMENTO DEL IVTM: RECAUDACIÓN Y MEDIOAMBIENTE

2.1. RECAUDACIÓN DEL IVTM COMO IMPUESTO LOCAL

En este apartado se van a analizar las estadísticas actuales referentes a la recaudación de Impuestos Locales, más concretamente aquellas relacionadas con el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica.

Cuadro II: Clasificación económica de los ingresos tributarios 2015. Entidades locales

RECAUDACIÓN Y PRESUPUESTOS DE LAS ENTIDADES LOCALES- AÑO 2015	
Impuestos directos	Recaudación líquida (mill de €)
Impuesto sobre Bienes Inmuebles	12.054,60
Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica	1987,3
Impuesto sobre Actividades Económicas	1.332,20
Impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana	2.152,20
<i>Subtotal</i>	<i>24.321,50</i>
Impuestos indirectos	Recaudación líquida (mill de €)
Impuesto sobre Determinados Medios de Transporte	21,40
Impuesto sobre Hidrocarburos	950,90
Impuesto sobre Construcciones Instalaciones y obras	462,00
<i>Subtotal</i>	<i>8.698,00</i>

Fuente: Elaboración propia a partir del informe estadístico anual publicado por el Ministerio de Hacienda y Función Pública (Año 2015)

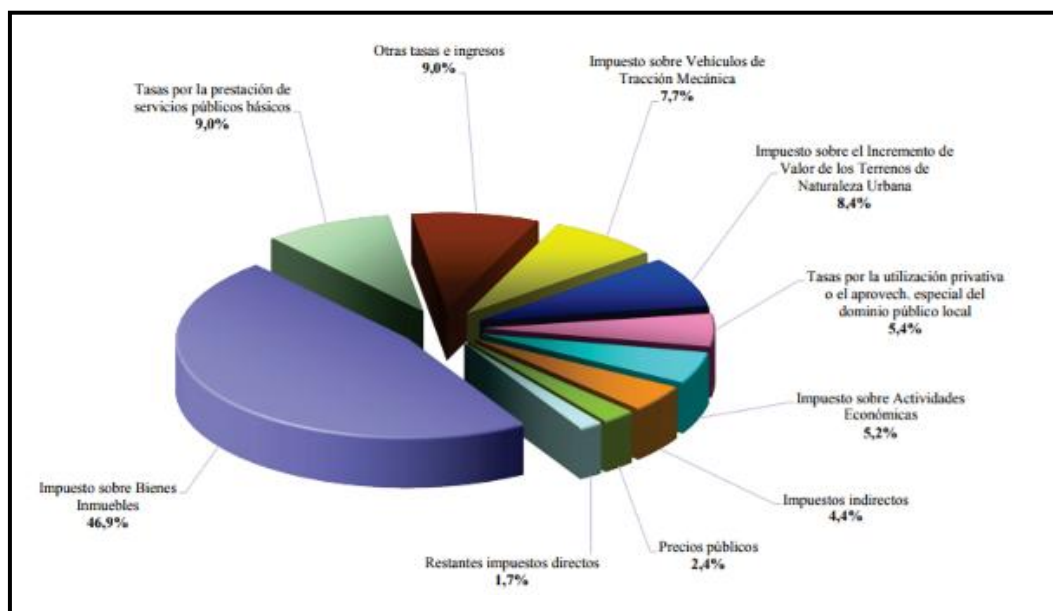
En el cuadro anterior, *-Cuadro II-* se muestran los datos de recaudación -expresada en millones de euros- de las entidades locales en el año 2015. Los impuestos, tanto directos como indirectos, son una fuente de financiación importante para las entidades locales de nuestro país. Los impuestos directos recaudan un total de 24.321,50 millones de euros, dichos impuestos se subdividen en varias categorías como el Impuesto sobre las Personas Físicas, Impuesto sobre Sociedades, Impuesto sobre la Renta de No Residentes, entre otros. En el Cuadro I aparecen los impuestos directos cuya recaudación se efectúa exclusivamente por las entidades locales.

En otra perspectiva se encuentran los impuestos indirectos, cuya recaudación en España en el año 2015 ascendió a 8.698 millones de euros. Representa una cuarta parte del total recaudado por los impuestos directos. Esta recaudación de más de ocho mil millones de euros se obtiene de una confluencia de diferentes impuestos como el Impuesto sobre el Valor Añadido o el Impuesto Sobre el Alcohol y Bebidas Derivadas, entre otros. En el Cuadro I, únicamente se han seleccionado aquellos impuestos

indirectos que guardan cierta relación con el impuesto analizado en este Trabajo de Fin de Grado, como el IDMT, el Impuesto sobre Hidrocarburos y el ICIO.

Las entidades locales no se encargan de la recaudación y gestión de todos los impuestos citados anteriormente (directos e indirectos). Una serie de impuestos funcionan como recaudación de las entidades locales, pero ellas no son quienes realizan el proceso recaudatorio sino que éste es realizado por administraciones superiores como los gobiernos de las Comunidades Autónomas o la administración Central, es decir el Estado; dicha recaudación pasa a ser transferida a las entidades locales, para que esta pueda ser utilizada para satisfacer las necesidades de los ciudadanos.

Gráfico I. Estructura porcentual de la recaudación tributaria municipal 2015, según la clasificación económica.



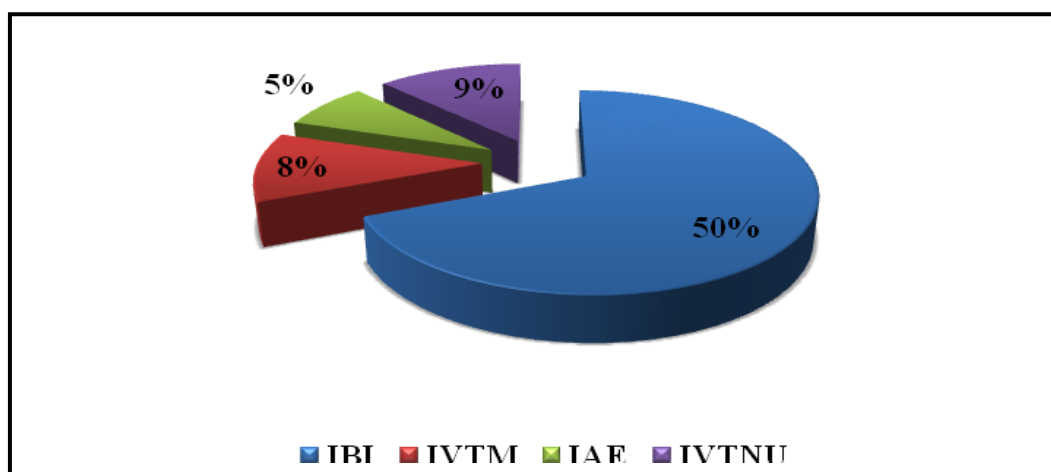
Fuente: informe estadístico anual de recaudación local publicado por el Ministerio de Hacienda y Función Pública Año 2015.

En el gráfico anterior, -Gráfico I- se observa el peso considerable que tiene la recaudación del Impuesto de Bienes Inmuebles en comparación con el resto de impuestos. Dicho impuesto local engloba en torno a la mitad de la recaudación anual de las entidades locales. El impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica dentro de la recaudación local representa alrededor de un siete por cien. Anualmente las administraciones locales recaudan en torno a 2 mil millones de euros en concepto de

Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, lo que pone de manifiesto el potencial recaudatorio de esta figura.

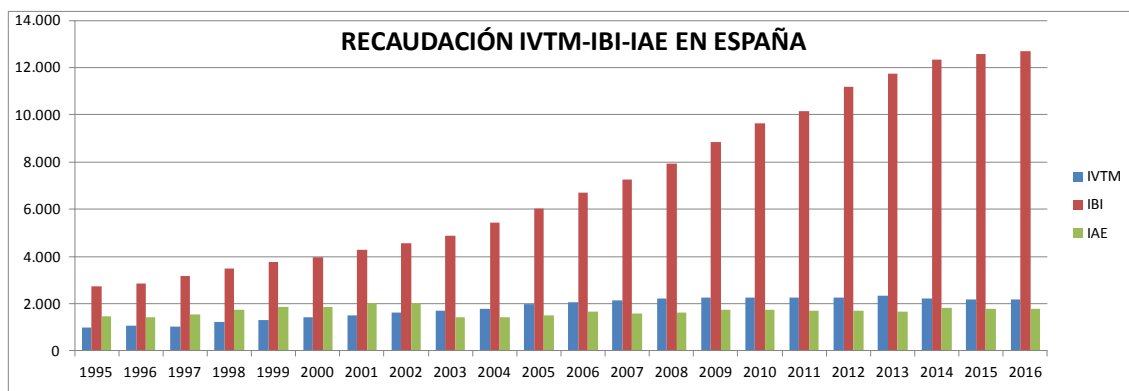
Desde otro punto de vista, en el *Gráfico II*, se muestra a modo esquemático que el peso recaudatorio del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica es muy similar al que presentan impuestos locales como el Impuesto sobre Actividades Económicas o el Impuesto sobre el Incremento de Variación de Terrenos de Naturaleza Urbana. El peso recaudatorio de estos impuestos se sitúa entorno a un 7% del total, muy lejos de los rendimientos que ofrece el IBI. Para obtener de modo más esquemático el peso que representa el IVTM frente a los impuestos IBI, IAE Y IVTNU, en la elaboración del *Gráfico II* no se ha tenido en cuenta el total de la recaudación de impuestos sino únicamente la suma de las recaudaciones obtenidas por el IVTM, IAE, IBI Y IVTNU.

Gráfico II. Recaudación de los impuestos directos locales referidos en el Cuadro I



Fuente: Elaboración propia a partir del informe estadístico anual de recaudación local publicado por el Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Gráfico III: Recaudación IVTM-IBI-IAE en España

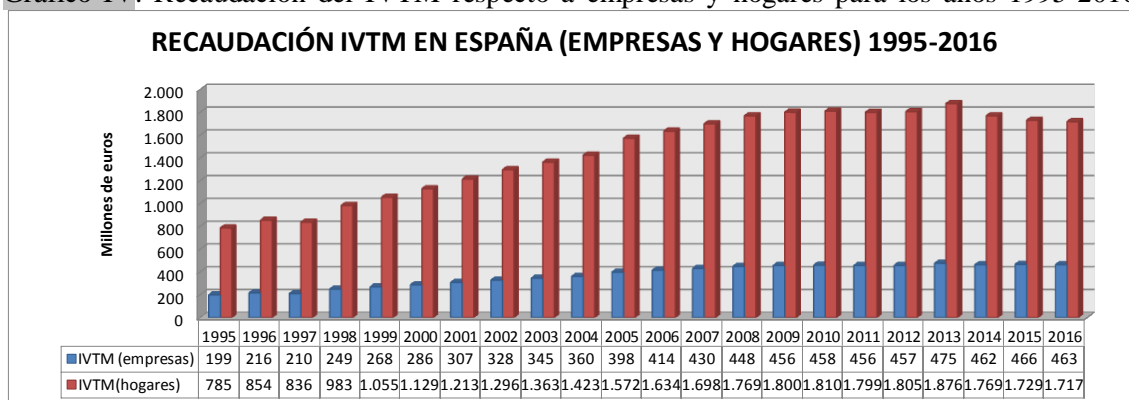


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos estadísticos publicados por el Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Se puede observar que el Impuesto de Bienes e Inmuebles sigue una tendencia alcista desde el año 1995 hasta nuestros días, llegando a ser la recaudación en el año 2016 de 12 mil millones de euros. Con respecto al Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, desde el año 1995 también ha seguido en cuanto a recaudación una tendencia alcista, aunque menor que la del IBI. En el año 2016, según el Gráfico III la recaudación del IVTM en España ha sido próxima a los 2 mil millones de euros. En cuanto a la recaudación del IAE se ha mantenido constante desde 1995 hasta el año 2016. En los años considerados apenas ha sufrido variaciones al alza.

Si se desglosa la recaudación del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica entre empresas y hogares se observa una clara diferencia entre la recaudación del IVTM entre los hogares y las empresas.

Gráfico IV: Recaudación del IVTM respecto a empresas y hogares para los años 1995-2016



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos estadísticos publicados por el Ministerio de Hacienda y Función Pública.

En el *Gráfico IV*, se recoge el total de recaudación del IVTM entre los años 1995 y 2016, distinguiendo si los sujetos pasivos del impuesto han sido personas físicas o jurídicas.

Se observa una clara diferencia entre la recaudación del IVTM entre los hogares y las empresas, siendo notablemente superior la recaudación del IVTM en los hogares para los años comprendidos entre 1995 hasta 2016. Esto puede deberse a que la cifra de vehículos en cuyo permiso de circulación constan personas jurídicas es extremadamente inferior al de personas físicas, o también a que las personas jurídicas suelen verse atraídas por tipos más bajos en el IVTM y tienden a satisfacer la cuota tributaria del impuesto en municipios donde sea menor.

2.2. EL IVTM COMO IMPUESTO MEDIOAMBIENTAL

Acabamos de ver que desde el punto de vista de la funcionalidad del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica cumple con la finalidad recaudatoria encomendada. Sin embargo, en la actualidad el impuesto está llamado a cumplir otras funciones: someter a gravamen la capacidad económica real que pone de manifiesto el sujeto pasivo cuando adquiere un vehículo; y la función protectora del medioambiente. De hecho se establecen una serie de bonificaciones sobre la cuota tributaria del IVTM reduciéndola notablemente, para aquellos vehículos que emiten menor volumen de emisiones contaminantes a la atmósfera.

En cada Comunidad Autónoma existen diferentes impuestos medioambientales. En el caso de la Comunidad Autónoma de Aragón se exigen los siguientes impuestos medioambientales: Impuesto sobre el daño medioambiental causado por las grandes áreas de venta; Impuesto sobre la contaminación de aguas; Impuesto medioambiental sobre determinados usos y aprovechamientos de agua embalsada; Impuesto medioambiental sobre determinados usos y aprovechamientos de agua embalsada; Impuesto medioambiental sobre instalaciones de transporte de energía de alta tensión; Impuesto medioambiental sobre instalaciones de transporte por cable.

Además de los impuestos citados anteriormente, el IVTM puede considerarse otro impuesto medioambiental en cuanto guarda una estrecha relación con el *Impuesto sobre el daño medioambiental causado por la emisión de contaminantes a la atmósfera*; puesto que el IVTM grava la titularidad de los vehículos de tracción mecánica, los

cuales emiten ciertos elementos contaminantes a la atmósfera, como el CO₂. Sin embargo, para evitar la doble imposición de este tipo de vehículos, en la normativa del impuesto sobre el daño medioambiental se establece la exención de los mismos.

Este impuesto exigido por las entidades locales y es socialmente aceptado por todos los ciudadanos, no se cuestiona su exacción a la hora de adquirir un vehículo. Este impuesto, ligado a la protección del medioambiente, actúa como corrector de efectos externos negativos como la contaminación emitida por los vehículos. Dicho impuesto se justifica sobre la base del principio de “quien contamina paga”. En este sentido, el tributo se concibe como una compensación por el efecto negativo que el uso de vehículos provoca en el medioambiente. De este modo su estructura tributaria permite graduar su cuantía en función de diversas circunstancias relacionadas con el medio ambiente, puede gravar en mayor medida el uso del vehículo privado e incentivar la compra de vehículos de energía híbrida o menos contaminante mediante las bonificaciones adecuadas.

Los expertos consideran a este tributo como un elemento importante en la fiscalidad medioambiental, ya que permite ser más exigente con este objetivo. Su normativa introduce elementos penalizadores más elevados que los que existen actualmente para aquellos vehículos que mediante su uso ocasionan daños irreversibles a la atmósfera.

2.3. MODIFICACIONES NORMATIVAS Y PROPUESTAS DE MEJORA

Existen diferentes propuestas de reforma sobre la regulación del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. La más reciente es la propuesta de unificación del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) y el Impuesto Sobre Determinados Medios de Transporte (IDTM) dando lugar a un nuevo impuesto Sobre el Uso de Vehículos de Tracción Mecánica (IUVTM) de carácter medioambiental. La cuota de este nuevo impuesto 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 y se gestionaría por Municipios que transferirían a su respectiva Comunidad Autónoma la participación en su recaudación que se estableciese con carácter general. Hoy día con el uso de bonificaciones el principio de igualdad entre provincias y comunidades autónomas no se consigue, ya que

se originan grandes diferencias en las cuotas tributarias exigidas por los diferentes ayuntamientos en el IVTM. Si el IVTM se transformara en un impuesto de regulación estatal se evitarían dichas desigualdades entre municipios.

Otra de las reformas que se contemplan es establecer un coeficiente penalizador sobre aquellos vehículos que contaminen más. Normalmente los vehículos más contaminantes son los de mayor antigüedad, por lo que se podría establecer un incremento según los años de antigüedad. Mediante esta reforma además de incrementar la recaudación local se incentivaría a la renovación del parque automovilístico.

Recientemente, en el año 2017 el Gobierno Español mediante el Plan MOVALT ha pretendido la renovación del parque automovilístico, otorgando ayudas a la adquisición de vehículos “ecológicos” respetuosos con el medioambiente. Las ayudas otorgadas por este nuevo plan de ayudas van desde los 500 euros hasta los 18.000 euros, en función del tipo de vehículo (industrial, turismo, etc) y de la energía que utilizan ya sea electricidad, gas natural comprimido, gas butano o gas licuado de petróleo. Dentro de este plan MOVALT se excluyen los coches de carburante gasolina o diesel. Este plan se hizo efectivo en el mes de diciembre de 2017, y en apenas 24 horas se agotaron los 20 millones de incentivo del Gobierno a la compra de vehículos de propulsión alternativa. Lo mismo ocurrió en el mes de agosto con el antecesor plan MOVEA.

La Ley Reguladora de Haciendas Locales ha experimentado una serie de modificaciones a lo largo de su historia. A continuación, para finalizar este epígrafe, se expondrán una serie de reformas que se han llevado a cabo desde la primera publicación de la Ley Reguladora del IVTM.

El impuesto ha ido mejorándose a partir de diversas modificaciones normativas desde su aparición en 1988. En aquella normativa se observaron varias contradicciones. Una de ellas fue, que uno de los elementos del hecho imponible era la matriculación del vehículo en el registro público, pero existía una contradicción en el precepto que regulaba la cuota. Ya que el IVTM, preveía una cuota para los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica inferiores a 1000kg de carga útil. Pero el Código de Matriculación sólo obligaba a matricular aquellos que tenían carga superior a 750kg. Por lo que se originaba una no sujeción al impuesto de los vehículos con capacidad de carga inferior a 750kg, al no tener entrada en un registro público.

Dicha cuestión ha quedado disipada al contemplarse de forma expresa la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, la no sujeción de los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica cuya carga útil no sea superior a 750kg. También se modificó el cuadro de cuotas para evitar confusiones.

Además, al publicarse la ley en 1988 se generaron varias interpretaciones de lo que se consideraba la naturaleza del impuesto. Sobre todo las controversias llegaron por parte de Cantabria y Cataluña, más concretamente por la afirmación que regulaba la ley: *vehículo apto para la circulación*. El Tribunal Superior de Justicia de Cantabria entendía que la aptitud de un vehículo viene dada única y exclusivamente por el dato objetivo de su matriculación en el correspondiente registro. Y en el caso de Cataluña, el Tribunal Superior de Justicia catalán interpretaba como aptitud para circular, la posibilidad de que circule, no pudiéndose reputar la concurrencia de tal presupuesto “aptitud para circular” cuando por una orden judicial un vehículo se ve inmovilizado, careciendo por ende de aptitud para circular, lo que excluye un elemento esencial de la configuración del hecho imponible, y conduce a la inexigibilidad del tributo en cuestión.

En la normativa actual se considera vehículo apto para la circulación el que hubiera sido matriculado en los registros públicos correspondientes y mientras no haya causado baja en éstos. A los efectos de este impuesto se consideran también aptos los vehículos provistos de permisos temporales y matrícula turística.

III. USO DE LAS COMPETENCIAS NORMATIVAS DE LOS AYUNTAMIENTOS

A continuación se pretende analizar el uso de las competencias normativas en este mapa de los Ayuntamientos de los 20 municipios más poblados de la Provincia de Teruel. Se ha elegido la muestra de estos municipios por la estrecha relación que me concierne con esta provincia, ya que soy natural de allí y he considerado interesante analizar de forma exhaustiva el contexto en que utilizan los ayuntamientos de la zona lo relativo al Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica.

Los municipios elegidos son -ordenados de mayor a menor número de habitantes censados-: Teruel, Alcañiz, Andorra, Calamocha, Calanda, Alcorisa, Utrillas, Cella, Monreal del Campo, Valderrobres, Albalate del Arzobispo, Híjar, Mora de Rubielos, Mas de las Matas, Montalbán, Sarrión, Santa Eulalia, Albarracín, Calaceite y Escucha.

Se han elegido porque al ser los de mayor población entenderemos que serán los que habrán podido tener un mayor desarrollo de sus ordenanzas. El análisis no se ha extendido a más para no restarle funcionalidad a este trabajo.

3.1 MARCO COMPETENCIAL

La competencia otorgada a los Ayuntamientos para modificar el impuesto es relativa ya que en la Subsección 4ª del Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales, se establecen una serie de límites para las bonificaciones, y el coeficiente multiplicador se sitúa dentro de un margen de 1 a 2 puntos.

Los Ayuntamientos gozan de cierta autonomía sobre la aplicación de bonificaciones en la cuota tributaria del IVTM y pueden modificar dicha la cuota haciendo uso de un coeficiente multiplicador que dispone la ley, siempre que dichos elementos esenciales del impuesto se publiquen en la correspondiente ordenanza fiscal municipal.

Los Ayuntamientos pueden establecer una bonificación máxima sobre del 75% sobre la cuota tributaria del IVTM, en función de la clase de carburante consumida por el vehículo: en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medioambiente. Se permite el mismo margen de bonificación en función de las características de los motores y su incidencia en el medioambiente.

Para aquellos vehículos con antigüedad mínima de 25 años, contados a partir de la fecha de su fabricación se permite un máximo de bonificación del 100%. En caso de no conocerse la fecha de su fabricación se tomaría como referencia la fecha de su primera matriculación o, en su defecto la fecha en que el correspondiente tipo o variante se dejó de fabricar.

La autonomía de los Ayuntamientos para aplicar un coeficiente multiplicador se encuentra regulada en el artículo 95 Subsección 4ª del Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales. Las entidades locales tienen la potestad de aplicar un coeficiente multiplicador comprendido entre 1 y 2 puntos sobre las cuotas tributarias mínimas recogidas en el Artículo 95, anteriormente citado, pudiendo ser de aplicación un coeficiente diferente según el tipo de vehículo considerado, respetando el límite máximo de 2 puntos. Con carácter rogado ante la Administración Local se contemplan exenciones en el IVTM para los vehículos agrícolas y los coches de minusválidos.

Es de especial relevancia para nuestro estudio la contemplación de exenciones en el IVTM para los vehículos agrícolas ya que la agricultura y ganadería son el motor de la economía de muchos de los municipios de la muestra seleccionada. Así, en estos municipios el censo de vehículos agrícolas es elevado en comparación con el resto de provincias españolas. La aplicación de esta exención se traduce como una minoración de los ingresos para la entidad local. Sin embargo, desde otro punto de vista, se trata de una protección de la economía de la zona ya que, a través de una reducción fiscal, se favorece a aquellos ciudadanos que cuentan con el sector primario como fuente principal de ingresos de sus economías domésticas.

3.2 COMPETENCIAS TRIBUTARIAS Y IVTM

Para analizar cada una de las competencias tributarias de los Ayuntamientos de los municipios de la muestra seleccionada en primer lugar se realizará un estudio sobre la cuota tributaria exigida por cada uno de ellos en el IVTM. Para no restar funcionalidad al estudio únicamente se tendrán en cuenta las cuotas tributarias exigidas para los turismos de 16 o más caballos fiscales; camiones de 2.999 a 9.999 kg de carga útil; tractores y motocicletas de más de 125 cc hasta 250 cc.

Cuadro III: Cuotas tributarias en euros exigidas por cada Ayuntamiento- año 2016

	TURISMOS		CAMIONES	TRACTORES			MOTOCICLETAS
	De 16 hasta 19,99 caballos fiscales	De 20 caballos fiscales en adelante	De más de 2.999 a 9.999 kg de carga útil	De menos de 16 caballos fiscales	De 16 a 25 caballos fiscales	De más de 25 caballos fiscales	Motocicletas de más de 125 c.c. hasta 250 c.c.
MÍNIMO NORMATIVO	89,61	112	118,64	17,67	27,77	83,3	7,57
TERUEL	179,2	224	237,28	35,34	55,54	166,6	15,14
ALCAÑIZ	157,72	197,12	173,02	25,78	40,5	121,46	12,28
ANDORRA	154,25	195,9	199,95	29,8	46,75	140,35	13,05
CALAMOCHA	128,19	160,27	161,28	23,35	36,64	109,92	10,25
CALANDA	163,68	204,63	216,57	32,78	50,82	152,31	15,14
ALCORISA	154,79	194,24	205,04	30,45	47,87	143,83	13,08
UTRILLAS	98,5	112	130,5	19,5	30,5	92	8,5
CELLA	98,5	112	130,5	19,5	30,5	92	8,5
MONREAL DEL CAMPO	125,53	156,89	166,19	24,75	38,9	116,69	10,6
VALDEROBRES	118,5	148	157	23,5	36,5	110	10,5
ALBALATE DEL ARZOBISPO	134,5	158	180	27	41	126	12,5
HIJAR	155,99	194,95	206,5	30,76	48,34	145	13,17
MORA DE RUBIELOS	124,52	133,52	163,14	24,75	38,86	116,72	10,96
MAS DE LAS MATAS	133,06	166,25	165,39	24,65	38,72	116,15	10,58
MONTALBÁN	134,42	168	177,96	26,51	41,66	124,95	11,36
SARRIÓN	125,45	156,8	166,1	24,74	38,88	116,62	10,6
SANTA EULALIA	95	118	130	20	31	87	9
ALBARRACÍN	130,04	162,55	172,19	24,7	38,84	114,27	10,94
CALACEITE	118,29	147,84	156,6	23,32	36,66	109,96	9,99
ESCUCHA	89,61	112	118,64	17,67	27,77	83,3	10

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados por el Ministerio de Hacienda.

Al seleccionar y comparar los veinte municipios de la provincia de Teruel según la cuota tributaria exigida del IVTM por cada ayuntamiento, los resultados obtenidos son los siguientes:

Las expectativas que existían antes de realizar el muestreo y el análisis se han satisfecho parcialmente: *“los municipios con mayor población exigirán una cuota tributaria del impuesto superior que los municipios con menor densidad de población”*. En el Cuadro III se observa que la capital de provincia: Teruel, es el municipio de la muestra que exige una cuota tributaria mayor en el IVTM independientemente del tipo de vehículo que se analice. Por consiguiente, los municipios con menor número de habitantes tienen una cuota tributaria menor. Por ejemplo, Escucha, situado en el 20º

lugar de la muestra, como el municipio que menor número de habitantes tiene censados, establece como cuota tributaria lo mínimo establecido en el cuadro de tarifas expuesta en el Artículo 93 del Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales.

Los datos obtenidos revelan que la idea de que a mayor número de habitantes mayor cuota tributaria exigida del IVTM y viceversa, que a menor número de habitantes menor cuota tributaria a satisfacer no se cumple rotundamente para los municipios de la muestra. Existen una serie de municipios que pueden considerarse “outliers” de nuestro estudio, porque aunque tengan menor número de habitantes censados para determinados vehículos exigen una mayor cuota tributaria del IVTM que municipios con mayor número de habitantes. Un ejemplo de ello es Calamocha que, en comparación con el municipio de Calanda, el número de habitantes censados es superior, si bien la cuota tributaria exigida por el Ayuntamiento de Calamocha para todos los vehículos (acotados en el *Cuadro III*) es ligeramente inferior a la exigida por el Ayuntamiento de Calanda. Ello nos lleva a plantearnos que la cuota tributaria exigida por los ayuntamientos no depende únicamente de los habitantes censados, sino que puede depender de factores como el endeudamiento de la Administración Local en cuestión, entre otros.

Cuadro IV: Uso de bonificaciones y aplicación del coeficiente mutliplicador de los municipios de estudio.

MUNICIPIO		BONIFICACIONES	COEF MULTIPLICADOR IVTM
Teruel	SI	90% Vehículos Históricos	2
		75% Carburante	
		75% Caract.Motor	
Alcañiz	SI	100% Vehículos Históricos	1,62
		90% Carburante (máx 75)	
Andorra	SI	30% Caract. Motor	1,72
		15% Carburante	
Calamocha	SI	100% Vehículos Históricos	1,3
Calanda	NO	No se contemplan	1,83
Alcorisa	SI	Empresas (10-20%) según número vehículos	1,74
Utrillas	SI	100% Vehículos Históricos	1,11
Cella	NO	No se contemplan	1,11
Monreal del Campo	SI	100% Vehículos Históricos	1,4
Valderrobres	NO	No se contemplan	1,31
Albalate del Arzobispo	NO	No se contemplan	1,55
Híjar	NO	No se contemplan	1,74
Mora de Rubielos	-	No se contemplan	1,29
Mas de las Matas	SI	50% Caract Motor	1,4
Montalbán	-	No se contemplan	1,5
Sarrión	-	No se contemplan	1,4
Santa Eulalia	-	No se contemplan	1,19
Albarracín	-	No se contemplan	1,44
Calaceite	-	No se contemplan	1,32
Escucha	-	No se contemplan	1

*Fuente elaboración propia a partir de las Ordenanzas Fiscales Municipales de cada Ayuntamiento. 2017

En el *Cuadro IV* se recogen los veinte municipios más poblados de la Provincia de Teruel, estableciendo para cada uno de ellos el uso que hacen de las competencias referidas en materia de bonificaciones sobre el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. Además se expresa el porcentaje de bonificación aplica cada uno de ellos

atendiendo a la antigüedad del vehículo gravado, así como de las características del carburante y del motor según su incidencia en el medio ambiente.

En el *Cuadro IV* también aparece recogido el coeficiente multiplicador¹⁰ de la cuota tributaria aplicado por cada uno de los Ayuntamientos. Los municipios que se acogen a mayores bonificaciones fiscales en la cuota tributaria del IVTM suelen ser aquellos municipios más poblados, como Teruel, Alcañiz, Andorra y Calamocha. A través de estas bonificaciones pretenden un aumento del censo de vehículos que son más respetuosos con el medioambiente, ya que los Ayuntamientos de los municipios en cuestión establecen beneficios fiscales para los titulares de este tipo de vehículos. Estas bonificaciones benefician a aquellos sujetos pasivos en posesión de vehículos cuya incidencia de motor y combustible en el medio ambiente es menor en comparación con otros vehículos que no presentan la característica de ser eléctricos o híbridos. Por lo general, el valor de mercado de este tipo de vehículos suele ser superior a aquellos que emplean carburantes con mayor arraigo histórico (gasolina o diesel) y que su incidencia en el medio ambiente es más perjudicial. Mediante la aplicación de dichas bonificaciones los Ayuntamientos en cuestión benefician indirectamente a aquellos titulares de vehículos con mayor poder adquisitivo. En este sentido hemos visto como aquellos municipios con más población se comportan de forma esperada utilizando sus competencias fiscales de acuerdo con la protección del medioambiente. No sucede lo mismo con los más pequeños.

Por consiguiente, en dichos municipios aquellos titulares de vehículos que emitan mayores emisiones contaminantes harán frente a una cuota tributaria del IVTM superior. El coeficiente multiplicador aplicado en el IVTM es superior a 1,6 y, por tanto, superior a la media de la muestra de 1,45 puntos (Calamocha que aplica un coeficiente inferior).

Los Ayuntamientos de los municipios de Calanda, Cella, Valderrobres, Albalate e Híjar y aquellos con menor número de habitantes censados aunque sí que hacen uso del coeficiente multiplicador siendo éste superior a 1 punto no contemplan ningún tipo de bonificación sobre la cuota tributaria del IVTM, quizás el motivo de la no aplicación sea el desconocimiento por parte de la entidad local de aplicar bonificaciones en el IVTM

¹⁰ En el Cuadro IV se recoge la media del coeficiente multiplicador utilizado por cada entidad local, ya que algunas entidades locales aplican coeficientes diferentes según la categoría del vehículo. Aunque el coeficiente sea diferente entre las categorías de vehículos éste siempre debe estar comprendido entre 1 y 2 puntos.

sobre aquellos vehículos que contaminen menos. Una de las razones de esta situación puede deberse al elevado endeudamiento de los municipios que no creen conveniente minorar la fuente de ingresos de los impuestos locales a través de la aplicación de bonificaciones. Este aspecto referido al endeudamiento de los municipios se abordará de modo más exhaustivo en el epígrafe 4 de este trabajo.

3.3 ANÁLISIS INDIVIDUAL EN LAS ORDENANZAS FISCALES

En este epígrafe desarrollaremos un análisis pormenorizado de aquellos elementos que han sido incorporados en las ordenanzas fiscales de los municipios de la muestra¹¹. En el *Cuadro V* se recogen para cada uno de los municipios de nuestra muestra el número de vehículos censados por habitante en el año 2017.

Cuadro V: Vehículos por habitante y coeficiente multiplicador cuota tributaria IVTM de los 20 municipios más poblados de la provincia de Teruel

MUNICIPIO	VEHÍCULOS /HABITANTE	COEFICIENTE MULTIPLICADOR IVTM
Teruel	0,73	2
Alcañiz	0,73	1,62
Andorra	0,75	1,72
Calamocha	0,74	1,30
Calanda	0,80	1,83
Alcorisa	0,81	1,74
Utrillas	0,73	1,11
Cella	0,83	1,11
Monreal del Campo	0,77	1,40
Valderrobres	0,85	1,31
Albalate del Arzobispo	0,80	1,55
Híjar	0,82	1,74
Mora de Rubielos	0,89	1,29
Mas de las Matas	0,88	1,40
Montalbán	0,79	1,5
Sarrión	0,80	1,40
Santa Eulalia	1,00	1,19
Albarracín	0,84	1,44
Calaceite	0,93	1,32
Escucha	0,75	1
PROMEDIO	0,81	1,45

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados por la Dirección General de Tráfico y por el Ministerio de Hacienda y Función Pública. Año 2016.

¹¹ El examen detallado de dichas ordenanzas aparece en el *Anexo 2*.

El promedio se encuentra en 0,81 vehículos por habitante. Podríamos esperar que los municipios que aplican un coeficiente multiplicador menor sobre la cuota tributaria del IVTM, presenten un ratio de vehículos por habitante superior a la media, dado que la posibilidad de recaudación con este tributo se reduce.

En el *Cuadro V* se observa que el municipio con el ratio más elevado de vehículos por habitante es Santa Eulalia con un ratio de 1. Para este municipio se cumple que al aplicar un coeficiente multiplicador de 1,19 (inferior a la media de 1,45) se consigue un efecto llamada atrayendo un mayor censo de vehículos.

En municipios como Mora de Rubielos, Mas de las Matas, Albarracín o Calaceite el coeficiente multiplicador del IVTM aplicado es inferior a la media y el número de vehículos por habitante también es superior a la media. Por consiguiente, valorando los datos de la muestra seleccionada, podemos afirmar que a menor coeficiente multiplicador aplicado en el IVTM mayor será el ratio de vehículos por habitante.

De igual modo, es de esperar que en aquellos municipios en los que la entidad local hace uso de sus competencias y aplica un coeficiente multiplicador sobre la cuota tributaria del IVTM superior a la media de 1,45, el ratio de vehículos por habitante será inferior. Según los datos recogidos en el *Cuadro IV* para Teruel, Alcañiz y Andorra se cumple dicha afirmación.

Sin embargo, el municipio de Híjar puede considerarse *outlier* en la representación, ya que el Ayuntamiento de Híjar hace uso de un coeficiente multiplicador de la cuota del IVTM elevado y sin embargo presentan un ratio de vehículo por habitante superior a la media.

En definitiva, para la muestra elegida se cumple que cuanto más elevado sea el coeficiente multiplicador de la cuota tributaria del IVTM menor es el ratio de vehículo por habitante; y viceversa, a menor coeficiente multiplicador de la cuota en el IVTM mayor es el ratio de vehículo por habitante. Los ciudadanos actúan conforme al denominado “voto con el pie” censando sus vehículos en municipios con menor población que apliquen un coeficiente multiplicador sobre la cuota inferior pretendiendo así un ahorro fiscal.

IV. USO RESPONSABLE DE LAS COMPETENCIAS

4.1 OBJETIVO DEL ANÁLISIS

En esta parte del Trabajo pretendemos analizar con carácter exhaustivo el uso responsable de las competencias de los Ayuntamientos de los municipios elegidos de la Provincia de Teruel en materia del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. Dicho uso responsable se determinará contrastando una serie de variables con el coeficiente multiplicador de la cuota tributaria del IVTM.

En las subsecciones siguientes 4.2, 4.3 y 4.4 se va a estudiar el uso de las competencias de cada Ayuntamiento de la muestra seleccionada en comparación con diferentes variables cuantitativas. En primer lugar se analizará frente al endeudamiento por habitante; posteriormente frente a la renta per cápita bruta y para finalizar se analizará el IVTM frente al Impuesto sobre Bienes Inmuebles.

4.2 IVTM FRENTE AL ENDEUDAMIENTO PER CÁPITA

La Ley Reguladora de Haciendas Locales permite el uso de competencias en función de la responsabilidad fiscal del municipio. Sería ilógico que municipios endeudados no usen al máximo los impuestos municipales.

Si se contrasta el endeudamiento per cápita de una serie de municipios con el coeficiente multiplicador del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, se espera el cumplimiento de la condición parcial de que a mayor endeudamiento per cápita mayor debería ser el coeficiente multiplicador. El cumplimiento de esta condición se espera también en nuestro muestreo.

Para poder analizar de manera más eficaz dicha condición en el *Cuadro V* se representan ambas variables: Endeudamiento por habitante y coeficiente multiplicador del IVTM.

Cuadro VI: Endeudamiento por habitante y coeficiente multiplicador de la cuota tributaria del IVTM. Año 2016.

MUNICIPIO	ENDEUDAMIENTO POR HABITANTE	IVTM
Teruel	759,80 €	2
Alcañiz	616,87 €	1,62
Andorra	121,24 €	1,72
Calamocha	924,41 €	1,3
Calanda	374,10 €	1,83
Alcorisa	558,30 €	1,74
Utrillas	257,62 €	1,11
Cella	170,49 €	1,11
Monreal del Campo	566,53 €	1,4
Valderrobres	53,45 €	1,31
Albalate del Arzobispo	130,51 €	1,55
Híjar	187,54 €	1,74
Mora de Rubielos	117,77 €	1,29
Mas de las Matas	123,08 €	1,4
Montalbán	472,97 €	1,5
Sarrión	497,70 €	1,4
Santa Eulalia	71,29 €	1,19
Albarracín	612,81 €	1,44
Calaceite	294,37 €	1,32
Escucha	590,24 €	1

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por Rendición De Cuenta, año 2017.

Según la fuente utilizada hemos construido un indicador que nos expresa el endeudamiento por habitante, que se calcula como pasivo corriente + pasivo no corriente entre número de habitantes. En las entidades territoriales y sus organismos autónomos, este indicador distribuye la deuda total de la entidad entre el número de habitantes. Es una medida que permite comparar el pasivo de entidades con diferencias en su volumen de población. La media del endeudamiento per cápita de la muestra seleccionada para el estudio es de 375,05€.

En el *Cuadro VI*, se observa que municipios con elevado endeudamiento como Alcañiz, Teruel o Alcorisa sí que hacen un correcto uso de sus competencias, ya que el multiplicador aplicado sobre el cuadro de tarifas de la cuota tributaria del IVTM es superior a la media de 1,45. En este caso los Ayuntamientos en cuestión intentan reducir el endeudamiento per cápita a través de un aumento en la presión fiscal, que es el comportamiento esperado.

El municipio más poblado, Teruel, capital de Provincia, utiliza el coeficiente máximo multiplicador de la cuota tributaria del IVTM de 2 puntos, sin embargo el endeudamiento por habitante de Teruel no es el más elevado de nuestra muestra. Sino que el endeudamiento más alto lo ostenta el municipio de Calamocha, con un endeudamiento por habitante de 924,41€.

El municipio de Calamocha presenta un elevado endeudamiento per cápita de 924,41€, es el máximo endeudamiento per cápita entre los veinte municipios más poblados de la provincia de Teruel. Sin embargo, el Ayuntamiento de Calamocha no aprovecha al máximo las competencias que le conciernen con respecto al IVTM, ya que para compensar dicho endeudamiento podría aplicar un coeficiente multiplicador sobre la cuota tributaria del IVTM de hasta 2 puntos, pero aplica un coeficiente de 1,30 puntos, siendo éste inferior a la media. Este desaprovechamiento de las competencias nos lleva a la conclusión de que el Ayuntamiento de Calamocha pretende disminuir el endeudamiento per cápita a través de vías alternativas a la recaudación del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, aumentando la presión fiscal en otros impuestos locales como el IBI o el IAE, o mediante transferencias del Estado o de la Comunidad Autónoma. No obstante si relacionamos esta afirmación con el tipo impositivo aplicado por el Ayuntamiento de Calamocha en otros impuestos locales como el IBI¹², éste también es considerado bajo para lo que según la Ley Reguladora de Haciendas Locales puede exigir. Así, sobre los bienes urbanos un 0,641 sobre 1,10 y para los bienes rústicos un 0,76 sobre 0,9. Por tanto, puede afirmarse que prefiere reducir este endeudamiento mediante transferencias de administraciones superiores o con sus ingresos patrimoniales.

Quizás la finalidad de no aplicar coeficientes multiplicadores elevados es conseguir un efecto llamada para la tributación en este impuesto, es decir atraer a través de una presión fiscal reducida a un mayor número de sujetos pasivos que decidan satisfacer el IVTM en Calamocha y no en municipios con mayor presión fiscal. En otra situación se encuentran aquellos municipios que presentan un endeudamiento per cápita inferior a la media de 375,05€, como Cella, Santa Eulalia o Valderrobres. Los Ayuntamientos de estos municipios aplican un coeficiente multiplicador inferior a la media de 1,45. Ello puede deberse a que al presentar un endeudamiento per cápita relativamente bajo no necesitan exigir cuotas tributarias elevadas de impuestos locales para reducir el endeudamiento por habitante. No obstante, sí que les interesa hacer uso de las competencias normativas del IVTM aplicando un coeficiente superior a 1 punto para mantener la fuente de ingresos de los impuestos locales.

¹² En el siguiente epígrafe se profundiza en el estudio del IBI frente al IVTM para la muestra seleccionada.

Finalmente, existen otros municipios como Híjar con un endeudamiento per cápita extremadamente bajo (187,54€) y un coeficiente multiplicador por encima de la media: 1,74, ello puede deberse a que el gasto al que debe de hacer frente la entidad local para satisfacer las necesidades de sus habitantes es elevado.

En conclusión, para los datos seleccionados en nuestro muestreo, aquellos municipios que presentan un endeudamiento per cápita alto establecen por regla general, con alguna excepción, un coeficiente multiplicador de la cuota tributaria del IVTM por encima de la media. Por el contrario, aquellos municipios que presentan un endeudamiento bajo, aplican un coeficiente multiplicador superior a 1 para mantener la fuente de recaudación local.

4.3 IVTM FRENTE A LA RENTA PER CÁPITA

En el *Cuadro VII* aparecen categorizados los veinte municipios más poblados de la provincia de Teruel en umbrales de renta, atendiendo a la renta disponible bruta per cápita anual que presentan según datos del Instituto Aragonés de Estadística (año 2014). Se distinguen tres umbrales de renta siendo el más alto el umbral 6 comprendido entre 16.000€ y 17.999€ anuales; el umbral 5 es el intermedio, con rentas de 12.000€ a 15.999€ anuales; y el umbral 4 es el más bajo con rentas de 10.000€ a 11.999€ anuales.

Cuadro VII: clasificación de los veinte municipios más poblados de la provincia de Teruel según la renta disponible en el año 2014.

MUNICIPIO	COEFICIENTE MULTIPLICADOR IVTM	UMBRAL DE RENTA	RENTA DISPONIBLE BRUTA PC
Teruel	2	6	17.015
Alcañiz	1,62	5	15.130
Andorra	1,72	6	16.052
Calamocha	1,3	5	14.819
Calanda	1,83	4	10.648
Alcorisa	1,74	5	13.511
Utrillas	1,11	5	14.550
Cella	1,11	4	10.364
Monreal del Campo	1,4	5	12.073
Valderrobres	1,31	5	12.151
Albalate del Arzobispo	1,55	4	11.812
Híjar	1,74	4	11.568
Mora de Rubielos	1,29	5	13.575
Mas de las Matas	1,4	4	10.244
Montalbán	1,5	5	13.207
Sarrión	1,4	4	10.956
Santa Eulalia	1,19	4	11.038
Albarracín	1,44	5	15.396
Calaceite	1,32	4	10.056
Escucha	1	5	-

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Nacional de Estadística, año 2015.

Si nos fijamos en la renta per cápita de cada uno de los municipios de nuestra muestra y en el requerimiento para los impuestos de que sean exigidos de acuerdo con la capacidad de pago, el análisis de los datos nos permite llegar a unas conclusiones acerca del correcto uso de sus competencias.

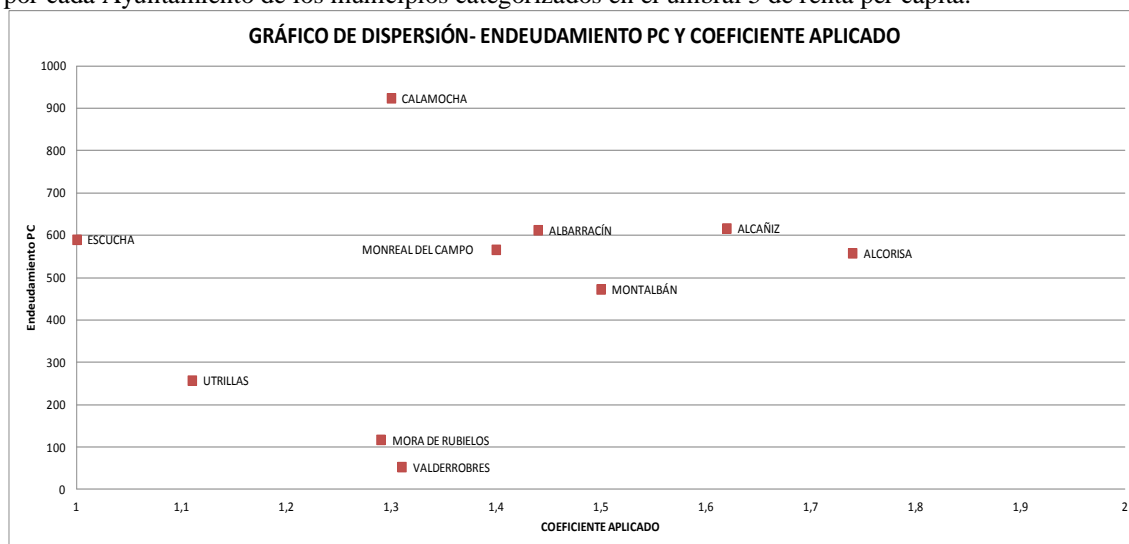
Así, los municipios que presentan una renta per cápita entre 16.000 y 17.999€ al año son: Teruel y Andorra. Ambos municipios aplican un coeficiente multiplicador sobre la cuota tributaria del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica elevado en comparación con el empleado por el resto de entidades locales de la muestra. En el caso de Teruel se emplea un coeficiente multiplicador de 2 puntos, siendo éste el máximo permitido de aplicación por Ley. En el caso de Andorra, aplica un coeficiente de 1,72 puntos. Por tanto, en este caso se cumple que para aquellos municipios categorizados dentro del umbral de renta más elevado se aplica un coeficiente multiplicador sobre la cuota tributaria del IVTM extremadamente superior a la media de 1,45 puntos, por lo

que sí que se hace un correcto uso de las competencias en material del IVTM y su adecuación al principio de capacidad de pago.

Estos municipios, más concretamente Andorra, es un ejemplo de modelo de lo que debería cumplirse en el resto de municipios: Umbral de renta alto (de 16.000€ a 17.999€), endeudamiento per cápita relativamente bajo (levemente inferior a 100€) y coeficiente multiplicador aplicado superior a la media (de 1,72 puntos). Digamos que se exige un IVTM en el municipio de Andorra alto en comparación con el resto de municipios, sin embargo es una cuota tributaria exigida acorde al umbral de renta y al número de habitantes y vehículos censados. Se encuentra en la tercera posición de nuestra comparación en cuanto a número de habitantes, estos son un total de 7.875 según los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística 2017.

Analizando los municipios turolenses categorizados, según la renta per cápita, dentro del umbral 5 – 12.000€-15.999€ anuales- la casuística es discontinua. Ya que se observan dos tipos de tendencias: aplicar un coeficiente multiplicador en el IVTM por encima de la media de 1,45; o aplicar un coeficiente multiplicador inferior a la media aunque la renta per cápita sea elevada, y por consiguiente se tenga potestad de exigir un IVTM elevado sin mermar en gran medida la renta per cápita de los ciudadanos.

Gráfico IV: Gráfico de dispersión: Endeudamiento per cápita frente al coeficiente aplicado en el IVTM por cada Ayuntamiento de los municipios categorizados en el umbral 5 de renta per cápita.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados en Rendición de Cuentas y el INE, 2016.

Municipios como Alcañiz, Alcorisa, Montalbán o Albarracín, situados en el Umbral 5, hacen un correcto uso de sus competencias ya que son municipios en los que la renta per cápita disponible de los ciudadanos es relativamente elevada y pueden aplicar coeficientes multiplicadores elevados sobre las cuotas tributarias exigidas de impuestos locales, como el IVTM. Dicha afirmación se contrasta observando el gráfico de dispersión, estos municipios están situados en el cuadrante superior derecho del gráfico lo que nos revela que están haciendo un uso responsable de sus competencias atendiendo al elevado endeudamiento per cápita que presentan. En este caso, el coeficiente multiplicador aplicado sobre la cuota tributaria exigible del IVTM es superior a la media de 1,45 puntos.

En cuanto al resto de municipios categorizados en el Umbral de Renta 5, incluso presentando una renta per cápita disponible elevada, el coeficiente multiplicador utilizado sobre la cuota tributaria del IVTM es inferior a la media de 1,45 puntos. Los municipios en cuestión son Calamocha, Utrillas, Valderrobres y Mora de Rubielos.

Dentro de los municipios con umbral 5 en cuanto a renta per cápita, resulta sorprendente el resultado extremo en el municipio de Escucha. Presenta un censo de población de 954 habitantes, según datos del Instituto de Estadística (2016); y un censo de vehículos, según la Dirección General de Tráfico (2016) de 720, por lo que corresponde por habitante un ratio de 0,85 vehículos, ratio que se encuentra por encima de la media de la muestra elegida, (la media para el umbral 5 es de 0,78 vehículos por habitante, y del total es 0,81).

Escucha, además presenta un endeudamiento en torno a la media, con un endeudamiento de 590,24€. Para reducirlo, el ayuntamiento de Escucha no utiliza al máximo sus competencias ya que para aumentar los ingresos locales y reducir así el ratio de endeudamiento, podría aplicar sobre la cuota tributaria del IVTM un coeficiente multiplicador elevado ya que en cuanto a renta per cápita se categoriza dentro del umbral 5. Sin embargo aplica un coeficiente de 1 sobre la cuota tributaria del IVTM, exigiendo así la mínima cuota tributaria establecida en el cuadro de tarifas del Artículo 95 de la Ley Reguladora de Haciendas Locales. En cierto modo, teniendo en cuenta únicamente los datos de nuestra muestra, se puede categorizar que el municipio de Escucha tiene las mayores ventajas fiscales para el IVTM en comparación con el resto de municipios, ya que establece una cuota tributaria para el IVTM extremadamente inferior siendo que se encuentra entre los 20 municipios más poblados de la provincia

de Teruel y más endeudados, además se categoriza dentro de un umbral de renta alto considerado en contraposición al resto.

Finalmente, el análisis para aquellos municipios que se categorizan en el umbral de renta 4 esto es Cella, Mas de las Matas, Sarrión Santa Eulalia y Calaceite, el coeficiente multiplicador aplicado sobre la cuota tributaria del IVTM en estos municipios es inferior a la media. Sin embargo, dentro de este umbral se contempla un tipo de resultado diferente: municipios con renta baja, aplicando un coeficiente multiplicador sobre el IVTM superior a 1,45 puntos, como Calanda, Híjar y Albalate del Arzobispo. La razón de que este hecho ocurra es similar para los tres municipios. Por tanto, analizaremos únicamente el municipio de Calanda aunque la conclusión extraída será aplicable para los municipios Híjar y Albalate del Arzobispo.

Singular resulta también el caso del municipio de Calanda, en el que en los estudios previos se ha observado que presenta un alto endeudamiento. Para contrarrestar dicho endeudamiento aplica un coeficiente de 1,83 sobre la cuota tributaria del IVTM, siendo uno de los más altos considerados entre los aplicados por los municipios de la muestra. Atendiendo a la renta per cápita disponible en el municipio, si se pretende reducir el endeudamiento mediante un aumento de la presión fiscal resulta complicado ya que la renta per cápita del municipio de Calanda es una de las más bajas consideradas en nuestra muestra. En caso de aumentar la presión fiscal, a través del aumento de la cuota tributaria exigible en el IVTM seguramente originaría un descenso vertiginoso de los vehículos censados, ya que en municipios cercanos la presión fiscal es más reducida. Los ciudadanos optarían por satisfacer el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en aquellos municipios de nuestra muestra que aplicaran un coeficiente multiplicador inferior. Pero el Ayuntamiento de Calanda sí que hace un correcto uso de las competencias ya que intenta recaudar lo máximo posible dentro de sus límites en materia del IVTM.

4.4 IVTM FRENTE AL IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

En esta parte del trabajo se va a comprar el uso de las competencias de cada uno de los Ayuntamientos de la muestra en materia de impuestos locales. Para que el análisis sea funcional se contrastará el impuesto de estudio en este trabajo: el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica frente al Impuesto sobre Bienes Inmueble,

actualmente es el impuesto que mayor volumen de recaudación aporta a las entidades locales de nuestro país.

En el *Cuadro VIII* se recogen los tipos aplicados sobre la cuota tributaria por cada uno de los Ayuntamientos de nuestra muestra en el IBI y en el IVTM en el año 2016, según datos del Instituto Nacional de Estadística.

Cuadro VIII: Tipos aplicados en el IBI frente a los aplicados en el IVTM en los veinte municipios más poblados de la provincia de Teruel en el año 2016.

IBI			IVTM	
	BIENES URBANOS	BIENES RÚSTICOS	BIENES CARACTERÍSTICAS ESPECIALES	COEFICIENTE MULTIPLICADOR
Máximo	1,1	0,9		
Mínimo	0,4	0,3		
Teruel	0,48	0,63	0,63	2
Calanda	0,55	0,795	1,3	1,83
Alcorisa	0,75	0,65	0,5	1,74
Híjar	0,654	0,9	1,3	1,74
Andorra	0,624	0,75	1,3	1,72
Alcañiz	0,65	1,1	1,3	1,62
Albalate del Arzobispo	0,57	0,45	0,6	1,55
Montalbán	0,66	0,87	0,6	1,5
Albarracín	0,7502	0,75	0,6	1,44
Monreal del campo	0,58	0,6	0,6	1,4
Mas de las Matas	0,5	0,5	0,6	1,4
Sarrión	0,699	0,65	0,6	1,4
Calaceite	0,7	1,05	0,6	1,32
Valderrobres	1,1	0,6	0,6	1,31
Calamocha	0,641	0,76	0,6	1,3
Mora de Rubielos	0,63	0,8	1,3	1,29
Santa Eulalia	0,4	0,6	0,6	1,19
Utrillas	0,825	0,65	0,6	1,11
Cella	0,66	0,6	0,6	1,11
Escucha	0,65	0,65	1,3	1

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados en el Instituto Nacional de Estadística.

En el cuadro anterior se recogen cada uno de los tipos aplicados en el Impuesto de Bienes Inmuebles en contraposición con el coeficiente multiplicador de la cuota tributaria exigible del IVTM para cada uno de los veinte municipios más poblados de la provincia de Teruel, ordenados de mayor a menor coeficiente multiplicador aplicado en el IVTM.

El Impuesto de Bienes Inmuebles, al igual que el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica es un impuesto local recaudado por los Ayuntamientos sobre el que pueden utilizar competencias para modificar los tipos. El IBI grava la propiedad y el

derecho de uso de un determinado bien inmueble y cada Ayuntamiento puede establecer un tipo aplicable sobre el valor liquidable del inmueble dentro de unos topes. La cuantía del tipo de gravamen dependerá de las circunstancias económicas y las necesidades de financiación de cada Ayuntamiento.

El tipo máximo permitido de aplicación sobre los bienes urbanos es de 1,1 y el mínimo para este tipo de bienes es de 0,4. Para los bienes rústicos, el máximo se sitúa en un tipo de 0,9 puntos y un mínimo de 0,3 sobre la cuota. Dicho tipo se aplica sobre el valor liquidable del bien que se esté sometiendo a gravamen, y el resultado constituirá la cuota tributaria.

El objetivo de este análisis es obtener conclusiones acerca de los tipos aplicados. Fundamentalmente observar si existe cierta correlación entre los tipos aplicados en el IBI y el multiplicador del IVTM. Es decir, que se cumpla que en los municipios que apliquen altos tipos en el IBI apliquen un coeficiente multiplicador del IVTM elevado, y viceversa. Para ello es necesario tener en cuenta el margen de autonomía que posee cada uno de los Ayuntamientos para cada uno de los impuestos locales seleccionados.

Los resultados obtenidos de acuerdo con los datos del *Cuadro VIII* son:

- Teruel, capital de provincia, es el que aplica el máximo coeficiente multiplicador del IVTM, pero sin embargo, no utiliza el máximo para el IBI.
- El máximo tipo del IBI lo aplica el Ayuntamiento de Valderrobres para los bienes urbanos y el Ayuntamiento de Híjar para los rústicos.
- Santa Eulalia aplica el tipo mínimo permitido por ley en el IBI; en el IVTM aplica un coeficiente multiplicador reducido de 1,19 puntos
- El ayuntamiento de Escucha, en el IBI aplica el mismo tipo para bienes urbanos y bienes rústicos. En el IVTM aplica el coeficiente multiplicador mínimo permitido por ley de 1 punto.
- Calaceite al igual que Alcañiz, sobre los bienes rústicos aplica un tipo superior al permitido por ley de 0,9.

Teniendo en cuenta únicamente si los tipos aplicados en cada municipio son inferiores o superiores a la media de los municipios seleccionados. Se obtienen datos muy diferenciados, que no siguen un patrón. Lo esperado es que si se aplican tipos superiores a la media en el IBI tanto urbano como rústico, es que también se aplique un coeficiente multiplicador sobre la cuota tributaria del IVTM superior a la media y

viceversa. En el caso de Alcañiz, Híjar o Montalbán, se cumple que los tipos aplicados en materia del IBI y el coeficiente multiplicador del IVTM son superiores a la media de la muestra y, por tanto, se combinan conjuntamente en ambos tributos.

Sin embargo, dicha afirmación no se cumple en todos los casos. Existen municipios en los que el tipo aplicado del IBI es elevado pero sin embargo el coeficiente multiplicador aplicado en el IVTM es inferior a la media, como por ejemplo en Albarracín o Escucha. Por el contrario, en otros casos aplican un coeficiente multiplicador en el IVTM superior a la media y tipos en el IBI inferiores, como Albalate del Arzobispo o Teruel, capital de provincia.

Por tanto, comparando el IBI frente al IVTM, no se obtienen relaciones directas entre los tipos aplicados en cada uno de ellos. Lo expuesto hasta aquí permite afirmar que los tipos exigidos del IBI y del IVTM, no presentan una relación directa entre sí. Dado que ambos tributos gravan hechos imponibles distintos parece que la política municipal no ha sido utilizada en el mismo sentido, ofreciendo un comportamiento frente al uso de las competencias fiscales de la LRHL errático y que no sigue un patrón determinado. Para extraer conclusiones determinantes parece más adecuado contrastar los tipos utilizados frente a otras variables como el endeudamiento per cápita, o la renta por habitante. Ya que para reducir el endeudamiento per cápita de los municipios se puede aplicar sobre el IBI tipos altos, y coeficientes multiplicadores de la cuota del IVTM relativamente bajos y viceversa, pretendiendo así un equilibrio de la recaudación local

V. CONCLUSIONES

Tal y como hemos expresado en páginas precedentes nuestro trabajo nos da la idea de que el IVTM es un impuesto relevante como fuente de financiación de las entidades locales. Actualmente recauda alrededor de 2 mil millones de euros a nivel nacional, o lo que es lo mismo, cerca de un 8% del total de la recaudación tributaria municipal, su recaudación ha seguido una tendencia creciente desde que entró en vigor hasta nuestros días. Su importancia recaudatoria es similar a otros impuestos locales como el IAE o el IVTNU.

Es un impuesto socialmente aceptado, los ciudadanos no plantean su presión. Ello puede deberse a que no es un impuesto de reciente implantación, sustituye al antiguo Impuesto de Circulación, y a que sus cuotas no son muy cuantiosas. El IVTM entró en vigor el 1 de enero de 1990, si bien la normativa que lo regula ha sufrido intensas modificaciones a lo largo de la historia.

Entre sus fundamentos destaca su función protectora del medioambiente. Mediante su exacción se pretende corregir externalidades negativas como la contaminación originada por los vehículos de carburante diesel o gasolina. Para hacer del IVTM un impuesto más ligado a la protección del medioambiente, se contemplan mejoras en su regulación cómo establecer un coeficiente de incremento según los años de antigüedad del vehículo, gravando en mayor medida aquellos vehículos más antiguos que por lo general contaminan más, incentivando así la compra de vehículos híbridos o eléctricos más respetuosos con el medioambiente.

Es un impuesto obligatorio y los ayuntamientos se encargan de su gestión, inspección y recaudación. En ocasiones, la función recaudatoria delega en administraciones superiores como las diputaciones o el Estado. Los ayuntamientos no gozan de la potestad para aprobar nuevos tributos sin la autorización del Tribunal Constitucional. Sin embargo, en materia del IVTM si que gozan de ciertas competencias como la aplicación de determinadas bonificaciones atendiendo al carburante o motor del vehículo sobre el que se exige el impuesto, así como de bonificaciones según la antigüedad del vehículo. También tienen la potestad de aplicar un coeficiente multiplicador sobre las cuotas tributarias establecidas en el cuadro de tarifas del IVTM en la LRHL pudiendo estar comprendido entre 1 y 2 puntos.

Dicha autonomía genera diferencias de gravámenes entre municipios, pudiendo provocar el denominado voto con el pie, que se traduce en que algunos municipios cuentan con un ratio vehículo/habitante relativamente elevado, dado que las empresas de renting y de alquiler temporal de vehículos se ven atraídos por tipos bajos en el IVTM. Para evitar las competencias fiscales en el contexto europeo se pretende la armonización fiscal como sucede en el caso del IVA, pero en materia del IVTM se permiten diferencias entre jurisdicciones.

Para evitar estas diferencias entre municipios existen una serie de propuestas de reforma del IVTM, como la unificación del IVTM con el Impuesto Sobre Determinados Medios de Transporte originando un impuesto único conocido como Impuesto sobre el Uso de Vehículos de Tracción Mecánica. La regulación de este impuesto sería estatal, lo que eliminaría la competencia entre municipios en materia del IVTM favoreciendo así al principio de igualdad.

El estudio realizado sobre la aplicación práctica de este tributo en los municipios seleccionados de la provincia de Teruel, revela un uso de competencias dispar, errático y que solo puntualmente muestra un uso responsable de dicha prerrogativa. Atendiendo al uso que los municipios hacen de esta estructura tributaria nuestro análisis revela que todos no aplican al máximo los elementos sobre los que tienen competencia. Según el endeudamiento per cápita que presentan se cumple que aquellos municipios con un endeudamiento per cápita alto, por regla general, aplican un coeficiente multiplicador superior a la media de 1,45. Partimos de que el uso de estas competencias permite reducir dicho endeudamiento mediante un aumento de la presión fiscal que proporcione un aumento de la recaudación local. Pero en el caso del IVTM no siempre se cumple. De especial citación es el caso de Calanda, por ser un municipio que cumple por completo la premisa: aplica un coeficiente elevado cercano al máximo de 2 puntos, para intentar reducir el endeudamiento per cápita que presenta, dicho endeudamiento es el máximo de entre los que presentan los municipios de la muestra seleccionada.

Aquellos municipios categorizados en el umbral de renta per cápita bruta anual comprendida entre 16.000 y 17.999€, hacen un uso responsable de sus competencias acorde a la renta per cápita que presentan, ya que aplican un coeficiente multiplicador del IVTM superior a 1,7. En cambio, para los municipios categorizados en el umbral de renta categorizada entre 12.000 y 15.999€ (es considerado umbral medio en nuestro análisis), se obtienen datos erráticos y discontinuos ya que éstos no siguen un patrón

fijo, y por tanto los ayuntamientos no hacen un uso similar de las competencias que les refieren en materia del IVTM. Dentro de este umbral, algunos municipios aplican un coeficiente multiplicador superior a la media de 1,45 y otros inferior. Dentro de esta comparación, es de especial mención el caso del municipio de Escucha, que a pesar de categorizarse dentro del umbral de renta medio éste aplica el mínimo coeficiente multiplicador permitido sobre la cuota tributaria del IVTM de 1 punto. Este municipio es un caso singular en la muestra ya que a pesar de sus niveles de endeudamiento y de que es uno de los veinte municipios más poblados de la provincia de Teruel en materia del IVTM es el ayuntamiento de la muestra que exige las cuotas tributarias mínimas del IVTM.

Para completar el análisis, si se contrasta el uso de las competencias que han hecho los municipios de la muestra en material del IVTM frente al uso de éstas en materia del IBI, se concluye que no existe una relación directa entre ellos. No se cumple que en aquellos municipios que se impongan tipos altos en el IBI, lo hagan también en el coeficiente multiplicador del IVTM. Municipios como Valderrobres o Albarracín que presentan un atractivo turístico exigen tipos altos en el IBI provocando la exportación impositiva, pero sin embargo para favorecer a los residentes de dichos municipios en impuestos locales como el IVTM el coeficiente aplicado es relativamente bajo.

En definitiva, la investigación que se ha llevado a cabo en este trabajo pretende contrastar la aplicación práctica de este tributo y valorar el uso adecuado de las competencias municipales en su estructura. Los resultados no nos permiten concluir que en todos los casos el uso de estas competencias es adecuado desde el análisis económico llevado a cabo. Existe un uso muy diferente que revela una casuística dispar en el uso de las competencias. Tan solo algunos casos, generalmente los municipios de mayor población pueden contrastar un comportamiento responsable. Esta situación puede deberse al desconocimiento de las posibilidades que plantea la propia Ley de Haciendas Locales por los dirigentes municipales o de sus asesores, o bien a un uso interesado de dichas competencias.

En cualquier caso, el trabajo muestra la funcionalidad y la importancia práctica en el IVTM como uno de los principales tributos del sistema impositivo local y su aplicación en un contexto territorial definido.

BIBLIOGRAFÍA

DOMÍNGUEZ BARRERO, FÉLIX Y LÓPEZ LABORDA, JULIO(2016): *Sistema fiscal Español*. Editorial Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.

TOMÁS COBO OLVERA (1999): *Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica: Algunas consideraciones de interés*. Revista de Hacienda Local Volumen XXIX, Número 86.

J.MARTÍN QUERALT, J.M. TEJERIZO LÓPEZ, A. GAYÓN GALIARDO (2ª Edición). *Manual de Derecho Tributario*. Thomson Aranzadi.

M.ESTEBAN CABRERA Y J.SÁNCHEZ MALDONADO(2007): *Una propuesta de financiación municipal*. Nº 28- Papeles de Trabajo del Instituto de Estudios Fiscales

PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA (2008)- Nº 115. *Competencias, financiación y gestión de las entes locales*

ESTUDIOS ECONÓMICOS (4/2000): *La reforma de la financiación local en España*

Ministerio de Hacienda y Función Pública

<http://www.minhfp.gob.es>

Instituto Aragonés de Estadística

<http://www.iaest.es>

Instituto Nacional de Estadística

<http://www.ine.es>

Dirección General de Tráfico

<http://www.dgt.es>

Agencia tributaria

<http://www.agenciatributaria.es>

Gobierno de Aragón

<http://www.aragon.es>

Diputación Provincial de Teruel

<http://www.dpteruel.es>

Páginas webs de los Ayuntamientos de la muestra

(p.ej. <http://www.teruel.es>)

Guías jurídicas- Wolterskluwer

http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAABAEAMtMSbF1jTAAASMTI0NDtbLUouLM_DxbIwMDS0NDQ3OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoABs2J-jUAAAA=WKE

FIDE- Asesores legales y tributarios

<https://fideimpuestosespeciales.wordpress.com/2016/09/26/el-mapa-fiscal-del-impuesto-especial-sobre-hidrocarburos/>

ANEXOS

ANEXO I. CÁLCULO DE LOS CABALLOS FISCALES DE UN TURISMO

Los caballos fiscales son la unidad de medida que nos indica la carga impositiva que va sufrir cada vehículo.

En un principio esta medida estaba relacionada con la potencia del motor, pero en España, a partir del Real Decreto 2822/1998 del 23 de Diciembre, se pasó a obtener a partir de la cilindrada y el número de cilindros que tiene el motor del vehículo.

Actualmente la fórmula para calcular los caballos fiscales en España es la siguiente:

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

Con:

P_f = Potencia fiscal

T= 0,08 para motores de cuatro tiempos; 0,11 para motores de dos tiempos

D= Diámetro del cilindro en cm

R=Recorrido del pistón en cm

N=Número de Cilindros

El término del paréntesis es el volumen de un cilindro.

En otros países la forma de calcular los caballos fiscales, es diferente, ya que éstos sí que dependen de la potencia real del vehículo y es posible pasar los caballos fiscales a caballos de potencia.

ANEXO I. DIFERENCIAS EN LA TRIBUTACIÓN ENTRE LA COMPRA DE UN VEHÍCULO NUEVO O UN VEHÍCULO MATRICULADO

En el caso de compra de un vehículo nuevo, los impuestos que debe satisfacer el comprador son los siguientes: el IVA del 21% sobre el precio del vehículo incluyendo todos los gastos y gastos necesarios para su puesta a disposición del cliente en el concesionario; el impuesto de matriculación por el hecho de la primera matriculación de un vehículo, se aplica uno de los cuatro tipos previstos en función de su capacidad contaminante, sobre el precio de mercado del vehículo; y el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica.

En el caso de compra de un vehículo ya matriculado el impuesto de matriculación no habrá que satisfacerlo. En cambio, sí que deberá de satisfacerse el Impuesto de Transmisiones si la compra se realiza entre particulares y el IVA del 21% si la compra del vehículo es a una empresa. Queda obligado al pago del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica quien sea propietario del vehículo en cuestión el 1 de enero del ejercicio en curso, lo que en la práctica significa que el Ayuntamiento lo reclamará cuando se inicie el periodo recaudatorio, haya vendido o no el vehículo. Así si se vende el coche en febrero, la Administración Local se lo reclamará al vendedor del vehículo, independientemente de lo acordado en la operación de compra venta.

En caso de impago del IVTM del año anterior, el ayuntamiento deberá notificarlo a la Dirección General de Tráfico y, a continuación, este organismo impedirá la transmisión del vehículo en tanto no se haya liquidado el importe correspondiente.

ANEXO II . ANÁLISIS DE LAS ORDENANZAS FISCALES DE LOS MUNICIPIOS DE ESTUDIO.

AYUNTAMIENTO DE ALCAÑIZ

- ✚ Para los vehículos menos contaminantes (aquellos clasificados en las categorías A y B del Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía) aplica una bonificación del 30 por 100.
- ✚ La bonificación para los vehículos eléctricos o híbridos establecida por el Ayuntamiento de Alcañiz supera el máximo del 75 % permitido por Ley, ya que aplica un 90 por 100 para los vehículos en cuestión.
- ✚ Las bonificaciones citadas no son acumulables, y desde una perspectiva objetiva el Ayuntamiento de Alcañiz protege en materia de bonificaciones en mayor medida a los vehículos eléctricos e híbridos que a aquellos que se encuentran en las categorías A y B del I.D.A.E.
- ✚ El coeficiente multiplicador aplicado por el Ayuntamiento de Alcañiz sobre la cuota tributaria del IVTM no es la misma para todos los vehículos. Aplica un coeficiente del 1,62 en las tarifas de Turismos (excepto los turismos de las tarifas A4 y A5 en las que el coeficiente será del 1,76) y Ciclomotores. En las tarifas de Autobuses, Camiones, Tractores y Remoques y Semirremolques el coeficiente utilizado es del 1,458.

AYUNTAMIENTO DE ALCORISA

- ✚ Se aplica una bonificación sobre la cuota tributaria del IVTM a las empresas de venta de vehículos, siendo del 10% para las empresas que tengan entre 25 y 30 vehículos; del 15 % para las que tengan entre 30 y 40 vehículos; y de un 20% a las empresas que tengan más de 40 vehículos.
- ✚ A través de este tipo de bonificaciones, lo que el Ayuntamiento de Alcorisa pretende en última instancia es atraer a las empresas de ventas de vehículos a su territorio, ya que les ofrece la ventaja de poder tributar una cantidad inferior en el IVTM, en comparación con otros municipios.
- ✚ El coeficiente multiplicador aplicado por el Ayuntamiento de Alcorisa, para calcular la cuota tributaria del IVTM dependiendo del vehículo y de la potencia fiscal que tenga a su titularidad, es de 1,74 puntos.

AYUNTAMIENTO DE ANDORRA

- ✚ Aplica una bonificación del 30 por 100 para los vehículos eléctricos y a los de emisiones contaminantes nulas. Así como, también es posible que los titulares de vehículos que emitan menos de 100 gm/km de CO2 se beneficien de una exención del impuesto del 15 por 100.
- ✚ No se establece ninguna referencia en la ordenanza fiscal en cuanto a bonificaciones para vehículos históricos, por lo que ésta será del 0 por 100.
- ✚ El Ayuntamiento de Andorra aplica un coeficiente corrector de la cuota tributaria de 1,72 puntos independientemente de la categoría o clase de vehículo considerado. Dicho coeficiente es inferior al máximo de 2 puntos contemplado por Ley.

AYUNTAMIENTO DE CALAMOCHA

- ✚ El Ayuntamiento de Calamocha, en su Ordenanza Fiscal reguladora del IVTM contempla la bonificación máxima permitida por ley, del 100 por 100 para vehículos con antigüedad mínima de 25 años contados a partir de la fecha de su fabricación, o si ésta no se conociera, tomando como tal la de su primera matriculación.
- ✚ En la ordenanza fiscal municipal del IVTM no se establece ninguna bonificación sobre vehículos cuyo carburante y motor ocasionen menor volumen de contaminación.
- ✚ Utiliza un coeficiente multiplicador sobre la cuota tributaria del IVTM exigida a cada sujeto pasivo de 1,30 puntos; dicho coeficiente multiplicador es inferior al máximo permitido por ley de 2 puntos.

AYUNTAMIENTO DE CALANDA

- ✚ No establece en su ordenanza fiscal ninguna bonificación aplicable sobre la cuota tributaria exigida del IVTM.
- ✚ Se pondera la cuota mínima general exigible de dicho impuesto por un coeficiente multiplicador de 1,83. Dicho coeficiente utilizado es el segundo más elevado comparado con los utilizados en el resto de municipios de nuestro muestreo. Únicamente el Ayuntamiento de Teruel es el que aplica un coeficiente superior, ya que aplica el máximo permitido por Ley de 2 puntos.

AYUNTAMIENTO DE CELLA

- ✚ En cuanto a exenciones, aplica las contempladas en la LRHL. En el caso de solicitud de exención de tener que satisfacer la cuota tributaria del IVTM por sujetos pasivos cuyo vehículo esté destinado para el uso exclusivo de minusválidos, es necesaria la presentación de una serie de documentos: Acreditación del grado de minusvalía superior o igual a un 33%; Declaración jurada del interesado manifestando que el vehículo va a estar destinado a su uso exclusivo; Copia de la póliza del seguro.
- ✚ En la ordenanza fiscal municipal no se hace referencia a la aplicación de ningún tipo de bonificación en la cuota tributaria del IVTM.
- ✚ El coeficiente multiplicador utilizado para el cálculo de la cuota tributaria del IVTM es de 1.2 puntos.

AYUNTAMIENTO DE HÍJAR

- ✚ En la ordenanza fiscal reguladora del IVTM del Ayuntamiento de Híjar no se hace referencia a ningún tipo de bonificación atendiendo al carburante o motor del vehículo sujeto al impuesto.
- ✚ En cuanto al coeficiente multiplicador aplicado sobre las cuotas mínimas del cuadro de tarifas de la LRHL es de 1,74 puntos.

AYUNTAMIENTO DE MAS DE LAS MATAS

- ✚ En la ordenanza fiscal municipal se regula que gozaran de una bonificación del 50% en el IVTM los vehículos de motor eléctrico y motor híbrido. Aplica una bonificación cercana al máximo de bonificación para este tipo de vehículos regulado por ley, del 75%. Esta bonificación es de carácter rogado, debiendo acreditarse que el vehículo posee las características exigidas mediante la Tarjeta de Características Técnicas del mismo o si no figuraran en ella, mediante documento expedido por la administración competente en el que consten.
- ✚ El coeficiente multiplicador utilizado sobre la cuota tributaria a exigir en el IVTM es de 1,29 puntos.

AYUNTAMIENTO DE MONREAL DEL CAMPO

- ✚ En la ordenanza fiscal del Ayuntamiento de Monreal del Campo, publicada en el Boletín Oficial de Aragón (BOA), se establece una bonificación del 100% en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica de aquellos vehículos históricos o aquellos que tengan una antigüedad mínima de 25 años, contados a partir de la fecha de su fabricación o si ésta no se conociera, tomando como referencia la de su primera matriculación, o en su defecto, la fecha en que el correspondiente tipo o variante se dejó de fabricar.
- ✚ El coeficiente multiplicador de la cuota tributaria del IVTM aplicado es de 1,40 puntos.

AYUNTAMIENTO DE TERUEL

- ✚ Tendrán una bonificación del 90 por 100 de la cuota del impuesto, 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.
- ✚ Se contempla además una bonificación del 75 por 100 de cualquier clase de vehículo, en función del carburante utilizado y de las características del motor y en función de su incidencia en el medio ambiente, cuando reúna las siguientes condiciones:
 - a) Que se trate de vehículos eléctricos o bimodales.
 - b) Que se trate de vehículos que utilicen como combustible el biogás, gas natural comprimido, metanol, hidrógeno o derivados de aceites vegetales.
 - c) Que se trate de vehículos que, según su homologación de fábrica, utilicen el gas como combustible e incorporen dispositivos catalizadores, adecuados a su clase y modelo, que minimice las emisiones contaminantes.
- ✚ El Ayuntamiento de Teruel aplica el coeficiente máximo regulado por Ley: **2 puntos**. Exige una cuantía dos veces superior a las cuotas tributarias mínimas contempladas en el artículo 93 del Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales.

AYUNTAMIENTO DE UTRILLAS



- ✚ Los titulares de vehículos con más de 25 años de matriculación estarán exentos de satisfacer la cuota tributaria del IVTM.
- ✚ El coeficiente multiplicador que se aplica sobre la cuota tributaria del IVTM gira en torno a una media de 1,11 puntos. No se aplica el mismo coeficiente en todos los vehículos a los que se hace referencia en el cuadro de tarifas (Art 95, Subsección 4ª de la Ley 2/2004 de 2 de marzo, por la que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales) , sino que según la potencia fiscal que posee cada vehículo se aplica un coeficiente diferente.
- ✚ Uno de las afirmaciones más relevante que podemos extraer al analizar las diferentes cuotas tributarias exigidas en el IVTM por el Ayuntamiento de Utrillas, es que en la ordenanza fiscal se establece que aquellos turismos con mayor potencia fiscal, de 20 caballos fiscales en adelante, deben satisfacer la cuota tributaria mínima permitida por Ley de 112 euros.

AYUNTAMIENTO DE VALDEROBRES

- ✚ En la ordenanza fiscal municipal del Ayuntamiento de Valderobres, no se contempla ningún tipo de bonificación.
- ✚ El coeficiente multiplicador aplicado sobre el cuadro de tarifas expuesto en el artículo 95 de la Ley 2/2004 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la ley reguladora de las haciendas locales, en el caso de Valderobres es de 1,31 puntos, inferior al máximo permitido de aplicación de 2 puntos.

ANEXO III. DOCUMENTOS OFICIALES

CAMBIO DE TITULARIDAD Y NOTIFICACIÓN DE VENTA DE VEHÍCULOS

 MINISTERIO DEL INTERIOR		CAMBIO DE TITULARIDAD Y NOTIFICACIÓN DE VENTA DE VEHÍCULOS			
<input type="radio"/> CAMBIO DE TITULARIDAD		<input type="radio"/> NOTIFICACIÓN DE VENTA			
DATOS DEL VEHÍCULO					
Matrícula:		Fecha de matriculación (dd/mm/aaaa):			
Servicio al que se destina el vehículo:		Código CET (Código Electrónico de Transferencia):		Código CEMA (Código Electrónico de Matriculación Agrícola):	
NUEVO DOMICILIO DEL VEHÍCULO (domicilio de empadronamiento del comprador del vehículo)					
Tipo de vía:		Nombre de la vía:			Número:
Bloque:	Portal:	Escalera:	Puerta:	Puerta:	KM:
Código postal:	Provincia:		Municipio:		Localidad:
DATOS DEL COMPRADOR/ADQUIRENTE					
<input type="radio"/> Interesado			<input type="radio"/> Compraventa		
NIF/NIE/CIF:		Fecha de nacimiento (dd/mm/aaaa):		Nombre/Razón social:	
Primer apellido:		Segundo apellido:		NIF/NIE del tutor:	
Tutela:		NIF/NIE del tutor:			
<input type="radio"/> Menor de edad		<input type="radio"/> Otras causas			
Código IAE (Impuesto de Actividades Económicas):		Descripción IAE:			
DATOS DEL VENDEDOR/TRANSMITENTE					
<input type="radio"/> Titular			<input type="radio"/> Compraventa/Poseedor/Arrendatario		
NIF/NIE/CIF:		Nombre/Razón social:			
Primer apellido:		Segundo apellido:			
OTROS					
<input type="checkbox"/> Me opongo a que la DGT consulte electrónicamente mis datos ante las Administraciones Públicas para la realización del presente trámite.					

En _____, a _____ de _____ de _____

Firma del vendedor

Firma del comprador
(No es necesaria en notificaciones de venta)

Firma del empleado público

TRÁMITES DE VEHÍCULOS



TRÁMITES DE VEHÍCULOS



DATOS DEL VEHÍCULO

Matrícula: Fecha de matriculación (dd/mm/aaaa): Sección/NVE:

DOMICILIO DEL VEHÍCULO (domicilio de empadronamiento del titular del vehículo)

Tipo de vía: Nombre de la vía: Número:

Bloque: Portal: Escalera: Planta: Puerta: P.M.

Código postal: Provincia: Municipio: Localidad:

DATOS DEL INTERESADO

NIF/NIE/CI: Fecha de nacimiento (dd/mm/aaaa): Nombre/Razón social:

Primer apellido: Segundo apellido:

SELECCIONE EL TRÁMITE QUE DESEA REALIZAR Y RELLENE LOS CAMPOS CORRESPONDIENTES:

○ DUPLICADOS DEL PERMISO DE CIRCULACIÓN <input type="radio"/> Extraviado <input type="radio"/> Deteriorado <input type="radio"/> Sustitución <input type="radio"/> Cambio de domicilio	<input type="radio"/> Variación del nombre, apellidos o razón social <input type="radio"/> Variación de datos técnicos	○ INFORME DE VEHÍCULOS (indicar las matrículas) <table border="1"> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>									BAJA <table border="1"> <tr> <td>Temporal</td> <td>Definitiva</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Voluntaria</td> <td><input type="radio"/> Voluntaria</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Sustitución</td> <td><input type="radio"/> Exportación</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Fin de arrendamiento</td> <td><input type="radio"/> Tránsito comunitario</td> </tr> </table>	Temporal	Definitiva	<input type="radio"/> Voluntaria	<input type="radio"/> Voluntaria	<input type="radio"/> Sustitución	<input type="radio"/> Exportación	<input type="radio"/> Fin de arrendamiento	<input type="radio"/> Tránsito comunitario
Temporal	Definitiva																		
<input type="radio"/> Voluntaria	<input type="radio"/> Voluntaria																		
<input type="radio"/> Sustitución	<input type="radio"/> Exportación																		
<input type="radio"/> Fin de arrendamiento	<input type="radio"/> Tránsito comunitario																		
○ ALTA DE BAJA TEMPORAL <input type="radio"/> Voluntaria <input type="radio"/> Sustitución	○ MATRICULACIÓN <input type="radio"/> Ordinaria <input type="radio"/> Histórica <input type="radio"/> Turística Servicio al que se destina el vehículo ("S"): Código electrónico de matriculación: Código electrónico de maquinaria agrícola:	PERMISO TEMPORAL <table border="1"> <tr> <td>Empresas</td> <td>Particulares</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Vehículo matriculado</td> <td><input type="radio"/> Para traslado al extranjero</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/> Vehículo sin matricular</td> <td><input type="radio"/> Previa a la matriculación</td> </tr> <tr> <td> </td> <td><input type="radio"/> 10 días</td> </tr> </table>	Empresas	Particulares	<input type="radio"/> Vehículo matriculado	<input type="radio"/> Para traslado al extranjero	<input type="radio"/> Vehículo sin matricular	<input type="radio"/> Previa a la matriculación		<input type="radio"/> 10 días	○ REHABILITACIÓN								
Empresas	Particulares																		
<input type="radio"/> Vehículo matriculado	<input type="radio"/> Para traslado al extranjero																		
<input type="radio"/> Vehículo sin matricular	<input type="radio"/> Previa a la matriculación																		
	<input type="radio"/> 10 días																		

NOTIFICACIÓN DE CONDUCTOR HABITUAL (indicar conductor)

NIF/NIE: Nombre:

Primer apellido: Segundo apellido:

OTROS:

☐ Me opongo a que la DGT consulte electrónicamente mis datos ante las Administraciones Públicas para la realización del presente trámite.

En _____, a _____ de _____ de _____

Firma del interesado

Firma del conductor habitual

Firma del empleado público

EJEMPLO DOCUMENTO DE ALTA EN EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA



EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE LA H. CIUDAD DE
ALCAÑIZ

Nº LIQUIDACIÓN: _____

ALTA IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

I.- DATOS DEL PROPIETARIO			
1er. Apellido		2º Apellido	
Nombre o Razón Social		DNI	
II.- DOMICILIO FISCAL			
Calle o Plaza		Número	
III.- DOMICILIACIÓN BANCARIA			
Banco	Agencia	DC	Cuenta
IV.- DATOS DEL VEHÍCULO			
Matrícula	Basidor	Marca	Modelo

Indíquese el número de C.V.F., plazas, Tm. o c.c. correspondientes al vehículo declarado

Turismos (C.V.F.).....:

Remolque (Tm.).....:

Autobuses (Plazas).....:

Motocicletas (c.c.).....:

Camión (Tm.).....:

Ciclomotores (c.c.).....:

Tractor(C.V.).....:

El firmante formula la presente declaración de ALTA a efectos del impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

El Declarante, _____