



**ESTUDIO SOBRE EL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE
DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y SOBRE EL
IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN
MECÁNICA**

MARZO 2022

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. MARCO NORMATIVO	4
2.1. Consideraciones generales.....	4
2.2. Tributos estatales.....	8
2.2.1. Impuestos.....	8
2.2.2. Tasas.....	8
2.3. Tributos autonómicos.....	9
3. ESTADO DE SITUACIÓN DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y DEL IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA.....	10
3.1. El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.....	10
3.1.1. Evolución normativa.....	10
3.1.2. Configuración actual.....	13
3.2. El Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica.....	19
3.2.1. Evolución normativa.....	19
3.2.2. Configuración actual.....	20
3.3. Recomendaciones realizadas respecto de estos impuestos por diversos comités de expertos en materia fiscal.....	24
4. MARCO INTERNACIONAL.....	27
4.1. Recomendaciones de organismos internacionales.....	27
4.2. Derecho comparado.....	30
5. CONTEXTO MEDIOAMBIENTAL	39
6. CONTEXTO ECONÓMICO.....	44
7. RECAUDACIÓN	50
7.1. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.....	50
7.2. Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica.....	56
8. CONCLUSIONES	58
8.1. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.....	58
8.2. Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica.....	59
9. ANEXO: DERECHO COMPARADO	62
10. REFERENCIAS NORMATIVAS:.....	96
11. BIBLIOGRAFÍA.....	101

1. INTRODUCCIÓN

En cumplimiento del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, el Gobierno ha elaborado y remitido a la Comisión Europea el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, en adelante PRTR.

Dicho Plan se concibe como un proyecto de país que traza la hoja de ruta para la modernización de la economía española, la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo, tras la crisis del COVID-19, así como para preparar al país para afrontar los retos del futuro.

Las medidas que recoge el Plan cumplen con los seis pilares establecidos por el Reglamento del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y se articulan alrededor de cuatro ejes principales: la transición ecológica, la transformación digital, la cohesión social y territorial y la igualdad de género.

Estos cuatro ejes de trabajo se desarrollan a través de diez políticas que se desglosan a su vez en 30 componentes o líneas de acción, que articulan de forma coherente y complementaria las diferentes iniciativas, tanto de tipo regulatorio como de impulso a la inversión, para contribuir a alcanzar los objetivos generales del Plan.

Concretamente, en el componente 28 del PRTR, titulado “Adaptación del sistema impositivo a la realidad del siglo XXI”, dentro de la reforma R4, “Reforma de medidas fiscales que contribuyan a la transición ecológica”, se recoge la realización de un estudio sobre las figuras tributarias que recaen sobre la matriculación de medios de transporte y la circulación de los vehículos automóviles.

Tal como se señala en el citado componente, un sistema tributario moderno no debe servir exclusivamente para procurar unos ingresos con los que financiar el gasto público, sino que debe contribuir directamente a potenciar el impacto de las políticas públicas que se acometan, sirviendo de catalizador para lograr transformaciones como la conservación del medioambiente o la protección de la salud.

Adicionalmente a la atención del principio de suficiencia, intrínseco en cualquier tributo, cada vez en mayor medida se viene suscitando la necesidad de potenciar o incentivar las finalidades extrafiscales de los mismos, reconociendo su contribución al cumplimiento de variadas políticas económicas, como puede ser la protección del medioambiente.

En los últimos años, instituciones y organismos internacionales, como la Unión Europea, han formulado recomendaciones a España para llevar a cabo un proceso de adaptación de su fiscalidad medioambiental a la media comunitaria, en el marco de una reforma fiscal verde que contribuya a lograr un modelo socioeconómico más sostenible, que respalde las medidas de protección del medioambiente, de movilidad sostenible y de lucha contra el cambio climático y que facilite el cumplimiento de los compromisos adquiridos por España en esta materia.

La lucha contra el cambio climático, la transición energética y la “descarbonización” son los grandes retos a los que se enfrenta España en el marco de las políticas de la Unión Europea en materia de energía y clima en los próximos años. Nuestro país se ha comprometido a cumplir con los objetivos climáticos y ha ido planificando el marco

estratégico adecuado para lograr una transformación económica, industrial y social, así como una recuperación sostenible de la crisis causada por el COVID-19.

Un pilar fundamental de este proceso es el desarrollo e impulso de sistemas de transporte sostenibles y cero emisiones, que permitan alcanzar una movilidad adaptada a las nuevas circunstancias y necesidades.

Aproximadamente un 40 por ciento de las emisiones de dióxido de carbono y de partículas contaminantes es consecuencia de las actividades desarrolladas directamente por los hogares, y dentro de estas tienen un importante peso las emisiones de los vehículos, tanto las de dióxido de carbono (CO₂), como las de otras partículas contaminantes (entre ellas el monóxido de carbono y los óxidos de nitrógeno), estas últimas inciden de manera sustancial en la calidad del aire de las ciudades.

Por ello, dentro de las medidas que se recogen en el apartado R4 del referido componente 28 del PRTR, figura la de analizar y revisar los impuestos que gravan la matriculación y la circulación de los vehículos, con la finalidad de lograr una movilidad más sostenible y respetuosa con el medioambiente, lo que, a su vez, beneficiará a toda la población.

La elaboración de este informe tiene por objeto dar cumplimiento a la citada medida y, de acuerdo con el calendario fijado para el cumplimiento de los diferentes hitos de las medidas recogidas en el mencionado componente 28, debe ser publicado en la página web del Ministerio de Hacienda y Función Pública en el primer trimestre del año 2022.

2. MARCO NORMATIVO

2.1. CONSIDERACIONES GENERALES

De acuerdo con el artículo 133, apartado 1, de la Constitución Española, *“La potestad originaria para establecer los tributos corresponde exclusivamente al Estado, mediante ley.”*, añadiendo dicho precepto en su apartado 2 que *“Las Comunidades Autónomas y las Corporaciones locales podrán establecer y exigir tributos, de acuerdo con la Constitución y las leyes.”*

Este precepto de la Constitución Española, en lo que aquí interesa, ha de complementarse, por lo que concierne a las Comunidades Autónomas, con lo establecido en sus artículos 156, conforme al cual aquellas *“gozarán de autonomía financiera para el desarrollo y ejecución de sus competencias con arreglo a los principios de coordinación con la Hacienda estatal y de solidaridad entre todos los españoles”*, y 157, apartados 1 y 2, cuyo tenor es el siguiente:

“1. Los recursos de las Comunidades Autónomas estarán constituidos por:

a) Impuestos cedidos total o parcialmente por el Estado; recargos sobre impuestos estatales y otras participaciones en los ingresos del Estado.

b) Sus propios impuestos, tasas y contribuciones especiales.

(...)

2. Las Comunidades Autónomas no podrán en ningún caso adoptar medidas tributarias sobre bienes situados fuera de su territorio o que supongan obstáculo para la libre circulación de mercancías o servicios.”

Conforme al apartado 1 del artículo 10 de la Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas, en adelante LOFCA, son tributos

cedidos los establecidos y regulados por el Estado, cuyo producto corresponda a la Comunidad Autónoma.

Por su parte, el artículo 11 de la LOFCA, entre los tributos que enumera que pueden ser cedidos a las Comunidades Autónomas, incluye el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, cuya recaudación se encuentra totalmente cedida a las Comunidades Autónomas. Adicionalmente, el apartado dos del artículo 19 de dicha Ley Orgánica señala que, en el caso de tributos cedidos, cada Comunidad Autónoma podrá asumir determinadas competencias normativas. En concreto, en el IEDMT, la regulación de los tipos impositivos.

En desarrollo de lo anteriormente expuesto, conforme a lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias, se cede a la Comunidad Autónoma el rendimiento de este impuesto producido en su territorio, considerándose en él producido cuando se encuentre en el mismo el domicilio fiscal de la persona física o jurídica que tenga la consideración de sujeto pasivo del impuesto.

A su vez, el artículo 51 de la mencionada Ley 22/2009, regulador del alcance de las competencias normativas de las Comunidades Autónomas en el IEDMT, dispone que estas *“podrán incrementar los tipos de gravamen aplicables a los epígrafes del apartado 1 del artículo 70 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, en un 15 por ciento como máximo.”*

Respecto al alcance de las competencias relacionadas con la gestión tributaria, el artículo 54 de la Ley 22/2009 establece que las Comunidades Autónomas se harán cargo, por delegación del Estado, de la aplicación, entre otros, del IEDMT, así como de la revisión de los actos dictados en ejercicio de la misma.

En concreto, respecto del IEDMT, según el artículo 55 de la Ley 22/2009, corresponderá a las Comunidades Autónomas:

a) La incoación de los expedientes de comprobación de valores, utilizando los mismos criterios que el Estado.

En el caso de concesiones administrativas que superen el ámbito territorial de una Comunidad Autónoma, la comprobación de valores corresponderá a la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se encuentre el domicilio fiscal de la entidad concesionaria.

b) La realización de los actos de trámite y la práctica de liquidaciones tributarias.

c) La calificación de las infracciones y la imposición de sanciones tributarias.

d) La publicidad e información al público de obligaciones tributarias y su forma de cumplimiento.

e) La aprobación de modelos de declaración.

f) En general, las demás competencias necesarias para la gestión de los tributos.

No obstante lo anterior, cada una de las leyes reguladoras del régimen de cesión de tributos del Estado a las Comunidades Autónomas y de fijación del alcance y condiciones de dicha cesión (Leyes 16/2010 a 30/2010, todas ellas de 16 de julio), han incorporado una disposición transitoria del siguiente tenor:

“Disposición transitoria primera. Régimen transitorio de la cesión efectiva del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte y del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos.

Las funciones inherentes a la gestión del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte y del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos continuarán siendo ejercidas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria hasta tanto no se haya procedido, a instancia de la Comunidad Autónoma, al traspaso de los servicios adscritos a dichos tributos.”.

Hasta la fecha, ninguna Comunidad Autónoma ha instado el traspaso de los correspondientes servicios, por lo que la Agencia Tributaria continúa gestionando el impuesto.

A su vez, en el ámbito local, el mencionado artículo 133 de la Constitución ha de complementarse con lo preceptuado en los artículos 140, que reconoce el principio de autonomía local, garantizando la autonomía de los municipios, y 142, que consagra el principio de suficiencia financiera de las entidades locales, señalando que las Haciendas Locales deberán disponer de los medios suficientes para el desempeño de las funciones que la ley atribuye a las Corporaciones respectivas.

En virtud de lo dispuesto en este precepto constitucional, se dictó el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (en adelante, TRLRHL), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, cuyo artículo 1 establece:

“1. Tienen la consideración de bases del régimen jurídico financiero de la Administración local, dictadas al amparo del artículo 149.1.18ª de la Constitución, los preceptos contenidos en esta ley, con excepción de los apartados 2 y 3 del artículo 186, salvo los que regulan el sistema tributario local, dictados en virtud de lo dispuesto en el artículo 133 de la Constitución y los que desarrollan las participaciones en los tributos del Estado a que se refiere el artículo 142 de la Constitución; todo ello sin perjuicio de las competencias exclusivas que corresponden al Estado en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.14ª de la Constitución.

2. Esta ley se aplicará en todo el territorio nacional, sin perjuicio de los regímenes financieros forales de los Territorios Históricos del País Vasco y Navarra.

3. Igualmente, esta ley se aplicará sin perjuicio de los tratados y convenios internacionales.”.

De la redacción de estos preceptos pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- En primer lugar, la regulación del sistema tributario local corresponde, en exclusiva al Estado, reclamándose como título competencial el artículo 133 de la Constitución.
- En segundo lugar, también corresponde al Estado, en exclusiva, la regulación de la participación de las entidades locales en los tributos del Estado, de conformidad con el artículo 142 de la Constitución.
- En tercer lugar, el resto de preceptos constituyen las bases del régimen jurídico financiero de la Administración local, de manera que es posible que sean desarrolladas por aquellas comunidades autónomas que tengan atribuida dicha competencia a través de su Estatuto.
- Por último, todo lo anterior debe interpretarse sin perjuicio de las competencias exclusivas que corresponden al Estado para regular la Hacienda general, de conformidad con el artículo 149.1.14ª de la Constitución.

Las Comunidades Autónomas no pueden regular el sistema tributario local. No pueden crear tributos locales, ni configurar sus elementos esenciales, y tampoco amparar el establecimiento y exacción de los mismos por parte de las entidades locales.

Así, de conformidad con el precepto constitucional de que la potestad originaria para establecer los tributos corresponde exclusivamente al Estado, mediante ley, solo de acuerdo con la Constitución y la ley estatal, en este caso, el TRLRHL, las corporaciones locales podrán establecer y exigir tributos. De esta forma, las entidades locales tienen un poder tributario derivado.

Si bien el artículo 106 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece que “las Entidades locales tendrán autonomía para establecer y exigir tributos de acuerdo con lo previsto en la legislación del Estado reguladora de las Haciendas Locales y en las leyes que dicten las Comunidades Autónomas en los supuestos expresamente previstos en aquélla” el Tribunal Constitucional, en sus sentencias 179/1985, de 19 de diciembre, y 19/1987, de 17 de febrero, ha hecho una interpretación restrictiva de dicho precepto basándose en el artículo 31.3 de la Constitución española, de acuerdo con el cual “Sólo podrán establecerse prestaciones personales o patrimoniales de carácter público con arreglo a la ley”, y en el ya citado artículo 133.1 de la Constitución.

El Alto Tribunal entiende que el principio de reserva de ley es aplicable tanto a los tributos estatales, como a los autonómicos y locales. Este principio constitucional está también recogido en el artículo 8 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en lo sucesivo LGT.

Los tributos locales se clasifican, como todos los tributos, en impuestos, tasas y contribuciones especiales.

Las tasas y las contribuciones especiales son tributos de carácter potestativo, que pueden ser establecidas y exigidas por cualquier entidad local, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley.

Los impuestos, tal como dispone el artículo 59 del TRLRHL, son tributos que solo pueden establecer los ayuntamientos, distinguiendo entre impuestos obligatorios, que tienen que ser exigidos por todos los ayuntamientos (Impuesto sobre Bienes Inmuebles, Impuesto sobre Actividades Económicas e Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica) e impuestos potestativos, que solo serán exigidos por aquellos ayuntamientos que decidan su establecimiento y los regulen mediante ordenanza fiscal (Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras e Impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana).

Las entidades locales gozan de potestad tributaria derivada para imponer o no los tributos de carácter voluntario, de acuerdo con la ley estatal. Los tributos configurados por la ley estatal de exacción obligatoria deberán ser necesariamente exigidos.

Las entidades locales gozan de capacidad para modular el volumen de recursos tributarios mediante la regulación de aspectos concretos de los tributos locales, tanto los de exacción voluntaria, como los de exacción obligatoria, en los términos y condiciones establecidos por la ley estatal. Así, podrán fijar el tipo de gravamen o el establecimiento de algunos beneficios fiscales, dentro de los límites de la ley.

Las ordenanzas fiscales son normas de carácter reglamentario, aprobadas por las entidades locales para la regulación de los tributos locales. A través de las ordenanzas

fiscales, las entidades locales ejercen la potestad tributaria derivada que les atribuye la Constitución española.

Dentro de los recursos financieros de los que disponen las Comunidades Autónomas, destacan los tributos propios.

Con respecto al establecimiento de tributos propios por parte de las Comunidades Autónomas, la LOFCA, en sus artículos 6, apartados 2 y 3, y 9, establece límites a la potestad tributaria autonómica en relación con el sistema tributario estatal y local impidiendo que las Comunidades Autónomas puedan crear tributos propios sobre hechos imposables ya gravados por el Estado o por los tributos locales.

Al amparo del marco legal anteriormente expuesto en la actualidad existen tributos estatales y autonómicos que recaen sobre los medios de transporte.

2.2. TRIBUTOS ESTATALES

A nivel estatal los medios de transporte (terrestres, marítimos y aéreos) se encuentran gravados por una serie de impuestos y tasas.

2.2.1. Impuestos

Los impuestos que gravan la matriculación y/o la circulación o utilización en España de los vehículos de turismo son: el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de transporte (IEDMT), impuesto que también afecta a las embarcaciones y aeronaves y el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM).

A primera vista, parece que pudiera existir una doble imposición sobre la circulación de los vehículos automóviles, ahora bien, tal doble imposición no existe puesto que el IEDMT grava el derecho a circular o utilizar las vías públicas y se devenga una sola vez, mientras que el IVTM grava la efectiva utilización de las vías públicas y el devengo es anual.

Ambos impuestos constituyen el objeto de estudio y análisis de este documento.

2.2.2. Tasas

En relación con las tasas y las prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario referentes al sector de la aviación, éstas corresponden básicamente a las entidades AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) y a AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) filial de ENAIRE y, se encuentran reguladas básicamente en la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad siendo las siguientes:

- Tasa por Prestación de Servicios y Realización de Actividades en Materia de Navegación Aérea (Ley 66/1997, artículo 22).
- Tasa de Aproximación (Ley 24/2001, artículo 22).
- Tasa de Seguridad Aérea (Ley 21/2003, disposición adicional decimosexta).
- Prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias (Ley 21/2003, disposición adicional decimoséptima).
- Prestaciones patrimoniales de carácter público por la gestión de aeropuertos (Ley 21/2003, artículo 68).

En relación con las tasas al sector de la navegación, estas se encuentran reguladas en el artículo 161 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Se exigen por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima, siendo las siguientes:

- Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público portuario.
- Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.
- Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias. Las Autoridades Portuarias exigirán por la utilización de las instalaciones portuarias el pago de las siguientes tasas:
 - a) T-1: Tasa del buque.
 - b) T-2: Tasa del pasaje.
 - c) T-3: Tasa de la mercancía.
 - d) T-4: Tasa de la pesca fresca.
 - e) T-5: Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
 - f) T-6: Tasa por utilización especial de la zona de tránsito.
- Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

2.3. TRIBUTOS AUTONÓMICOS

La Comunidad Autónoma de Cataluña a través de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático, creó el Impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica.

Este impuesto tiene por objeto gravar las emisiones de dióxido de carbono que producen determinadas clases de vehículos de motor. La base imponible la constituyen las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos gravados, medidas en gramos de dióxido de carbono por kilómetro. La cuota tributaria se fija en función de una escala con dos categorías para las furgonetas y seis categorías para el resto de vehículos.

El período impositivo coincide con el año natural y la recaudación se efectúa a partir de un padrón que elabora la Agencia Tributaria de Cataluña. Se trata de un tributo de carácter finalista y financiará a partes iguales el Fondo Climático y el Fondo de Patrimonio Natural.

Adicionalmente, la Comunidad Autónoma de Cataluña creó a través de la Ley 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear, el Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial.

Este impuesto tiene por objeto gravar las emisiones de óxidos de nitrógeno producidas por las aeronaves en vuelos comerciales de pasajeros y de mercancías en los aeródromos durante el ciclo LTO (*landing and take-off*), que comprende las fases de rodaje de entrada al aeropuerto, de rodaje de salida del aeropuerto, de despegue y de aterrizaje, por el riesgo que provoca en el medio ambiente. La base imponible está constituida por la cantidad, en kilogramos, de óxidos de nitrógeno emitida durante el ciclo LTO de las aeronaves durante el período impositivo. El tipo impositivo es de 3,5 euros por kilogramo de óxidos de nitrógeno y la cuota íntegra se obtiene de multiplicar la base imponible por el tipo impositivo.

El período impositivo es el año natural, salvo en los supuestos de que el inicio de las actividades en el aeródromo correspondiente se produzca en una fecha posterior al 1 de enero o de que el cese de las actividades se produzca en una fecha anterior al 31 de diciembre, en cuyo caso es inferior al año. El impuesto se devenga el último día del período impositivo.

3. ESTADO DE SITUACIÓN DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y DEL IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.1. El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte

3.1.1. Evolución normativa

El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte es un impuesto estatal de naturaleza indirecta, regulado en el Título II de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales (en adelante LIE).

La creación de este impuesto derivó, inicialmente, de la propia armonización del Impuesto sobre el Valor Añadido que imponía la supresión de los tipos incrementados. La sujeción de determinados vehículos y medios de transporte a dicho tipo incrementado no respondía exclusivamente al gravamen de la capacidad contributiva puesta de manifiesto en su adquisición, sino a la consideración adicional de las implicaciones de su uso en la producción de costes sociales específicos en el ámbito de la sanidad, las infraestructuras o el medio ambiente. De aquí la necesidad de articular un conjunto de figuras tributarias, dentro de las especificaciones comunitarias, para mantener la presión fiscal sobre estos medios de transporte en términos equivalentes a los existentes hasta ese momento.

Surgió así el IEDMT, cuya característica esencial fue, en un principio, la simplicidad de gestión, al estar ligada su autoliquidación con la primera matriculación de los medios de transporte en España, fueran fabricados o importados, nuevos o usados y la determinación de su base imponible con las técnicas de valoración del Impuesto sobre el Valor Añadido y del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.

En su creación el IEDMT se exigía al tipo fijo del 13 por ciento, el hecho imponible estaba delimitado por una serie de supuestos de no sujeción y se establecían una serie de supuestos de exención.

Desde su creación el IEDMT ha sufrido una serie de modificaciones entre las que se encuentran las siguientes:

- La Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, estableció la posibilidad de devolver el impuesto pagado en las exportaciones por los empresarios dedicados al comercio mayorista de automóviles.

- El Real Decreto Ley 4/1994, de 8 de abril, de medidas transitorias y urgentes de carácter fiscal para la renovación del parque de vehículos de turismo, introdujo el conocido como Plan RENOVE I, durante un periodo de seis meses. El Plan RENOVE I consistía en un incentivo fiscal para la adquisición de nuevos vehículos asociados a la entrega simultánea para su desguace de vehículos viejos, mediante una deducción lineal en la cuota del impuesto.

- El Real Decreto Ley 10/1994, de 30 de septiembre, de incentivos fiscales de carácter temporal para la renovación del parque de vehículos de turismo, estableció, con carácter temporal hasta el 30 de junio de 1995, un nuevo incentivo fiscal a la adquisición de vehículos nuevos, de características similares al Plan RENOVE I, conocido como Plan RENOVE II.

- La Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, introdujo una exención en los casos de traslado de la residencia del titular desde un país extranjero a España.

- El Real Decreto Ley 6/1997, de 9 de abril, por el que se aprueba el Programa PREVER para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente, introdujo en el impuesto un incentivo fiscal, similar a los conocidos como Plan RENOVE I y Plan RENOVE II, a la adquisición de vehículos de turismo, previa justificación de la baja de otro vehículo de turismo con una antigüedad determinada, mediante una deducción lineal en la cuota.

- La Ley 39/1997, de 8 de octubre, por la que se aprueba el Programa PREVER para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente. El artículo 70 bis, que regulaba el Programa PREVER fue derogado por la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

- La Ley 36/2006, de 29 de noviembre, de medidas para la prevención del fraude fiscal, introdujo en el impuesto una serie de medidas dirigidas a prevenir los distintos tipos de fraude, tratando de erradicar las tramas organizadas de defraudación.

A efectos de determinados supuestos de exención se recogió una presunción con respecto al concepto de arrendamiento de medios de transporte.

Por otra parte, se estableció la necesidad de un visado previo a la matriculación de vehículos usados para comprobar la realidad del valor declarado como base imponible, con lo que se trataba de evitar que se pudieran matricular vehículos, generalmente de gama alta, por precios anormalmente bajos.

- La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, reestructuró el IEDMT atendiendo a consideraciones medioambientales. El aspecto principal de esta reforma era establecer los tipos impositivos a aplicar en función de las emisiones oficiales de CO₂ de los medios de transporte gravados. No obstante, la reforma afectaba también a otros aspectos como la delimitación de los medios de transporte sujetos al impuesto y, en particular, en relación con la caracterización de algunos de los supuestos de no sujeción. Se refería a vehículos dedicados al transporte de mercancías por carretera, cuatriciclos, vehículos mixtos adaptables y embarcaciones de recreo. También se ampliaba a 60 días el plazo para matricular en España un vehículo en los casos de traslado de residencia.

En segundo lugar, se modificaban los tipos impositivos aplicables a los vehículos a través del establecimiento de distintos epígrafes en función de que las emisiones oficiales de CO₂ de los vehículos y motocicletas superaran o no determinado número de gramos por kilómetro.

Con carácter general, se establecieron cinco tipos impositivos (0, 4,75, 9,75, 12 y 14,75 por ciento) siendo relevantes las emisiones oficiales de CO₂ en los cuatro primeros.

Se estableció un tipo impositivo del 0 por ciento para los vehículos menos contaminantes y para los vehículos provistos de un solo motor que no fueran de combustión interna, con excepción de los vehículos tipo «quad». A la matriculación de los vehículos eléctricos, con carácter general, se le aplicaba un tipo impositivo del 0 por ciento.

El tipo del 12 por ciento se mantenía como tipo residual al que, con alguna excepción, tributarían los vehículos respecto de los cuales no se pudieran acreditar emisiones oficiales de CO₂ y el resto de medios de transporte gravados por el impuesto (embarcaciones de recreo y aeronaves gravadas).

- La Ley 4/2008, de 23 de diciembre, por la que se suprime el gravamen del Impuesto sobre el Patrimonio, se generaliza el sistema de devolución mensual en el Impuesto sobre el Valor Añadido, y se introducen otras modificaciones en la normativa tributaria, estableció, en primer lugar, una reducción de la base imponible de los vehículos acondicionados para vivienda en la cuantía que se estimaba que representaba ese equipamiento en su precio de venta, por no estar directamente asociado a su capacidad de circulación como vehículo.

Por lo que se refiere a los cuadríciclos ligeros, por sus reducidas emisiones de CO₂, se retrotraía la tributación de estos vehículos a la que tenían con anterioridad al 1 de enero de 2008, al recoger su no sujeción al IEDMT.

Por otra parte, con el objeto de adecuar a la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas la configuración de la base imponible del impuesto, cuando era exigible sobre aquellos medios de transporte que ya estaban siendo usados, se estableció una minoración del valor de mercado que se tomaba como base imponible del medio de transporte en la parte de aquel que era imputable al importe residual de los impuestos indirectos que habrían sido exigibles en el caso de que el mismo medio de transporte hubiese sido objeto de primera matriculación definitiva en España en estado nuevo.

Por último, se establecieron niveles de emisiones de CO₂ delimitadores de las categorías de tributación específicamente aplicables en relación con las motocicletas. Con ello se pretendía mantener la coherencia de la inspiración medioambiental de la reforma introducida por la citada Ley 34/2007, a la vez que se evitaba que las motocicletas se vieran favorecidas por una reducción o desaparición de su tributación en el ámbito del IEDMT que no fuera acompañada de una reducción de sus actuales emisiones de CO₂. Además, dada la elevada siniestralidad asociada a las motocicletas de potencia igual o superior a 100 CV (74 kW) se sometían todas ellas, con independencia de sus emisiones de CO₂, al tipo impositivo más elevado.

- La Ley 11/2009, de 26 de octubre, por la que se regulan las Sociedades Anónimas Cotizadas de Inversión en el Mercado Inmobiliario, modificó los umbrales de emisiones de CO₂ correspondientes a los epígrafes de motocicletas.

- La Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 introdujo modificaciones en el impuesto con la finalidad de adecuar su regulación al ordenamiento comunitario.

La nueva redacción del artículo 66 de la LIE permitió extender, por ejemplo, la exención del IEDMT a todos los vehículos que se afectasen de una forma efectiva y exclusiva a la actividad de alquiler, con independencia del país donde se encontrasen matriculados, frente a la situación anterior que limitaba dicha exención a los vehículos efectivamente matriculados en España.

Por otra parte, y sin perjuicio de la normativa específica en materia de matriculación, la nueva redacción de la disposición adicional primera dejaba sin efecto la obligación de matricular definitivamente en España los medios de transporte, nuevos o usados, cuando fueran destinados a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades residentes en España o titulares de establecimientos situados en España, en los supuestos en los que se solicitase de la Administración Tributaria el reconocimiento previo de la aplicación de algún supuesto de no sujeción o de exención del impuesto, en los casos en que así estuviese previsto.

Tras la reforma, que surte efectos desde 1 de enero de 2011, sin perjuicio de lo establecido en la normativa específica reguladora de la matriculación de medios de transporte, no se exige necesariamente que el medio de transporte se matricule en España, pudiendo comunicarse a la Administración Tributaria la utilización en España autoliquidando e ingresando el impuesto correspondiente o declarando que resulta aplicable un supuesto de exención o de no sujeción.

No obstante, el IEDMT deberá abonarse, efectivamente, en su integridad, en el caso de que no se pudiera aplicar supuesto alguno de exención o de no sujeción.

- La Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras, reguló la exención del impuesto en la primera matriculación o, en su caso, en la circulación o utilización de las embarcaciones de recreo o de deportes náuticos destinadas por las empresas exclusivamente a las actividades de alquiler con independencia de la longitud de su eslora. Con ello se pretendía acercar nuestra tributación a la de otros Estados miembros de la Unión Europea, potenciando el sector de la náutica de recreo y produciendo un efecto dinamizador hacia otros sectores productivos, con el consiguiente incremento en la capacidad de generación de riqueza y empleo.

- La Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, tuvo por objeto adecuar, en mayor medida, la normativa interna al ordenamiento comunitario.

Se introdujo una exención para los medios de transporte matriculados en otro Estado miembro y que fueran alquilados a un proveedor de otro Estado miembro por personas o entidades residentes en España durante un periodo no superior a tres meses.

- La Ley 11/2021, de 9 de julio, de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, de transposición de la Directiva (UE) 2016/1164, del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, de modificación de diversas normas tributarias y en materia de regulación del juego, a través de su disposición adicional quinta, modificó de manera coyuntural, hasta el 31 de diciembre de 2021, los epígrafes 1.º, 2.º, 3.º y 4.º del apartado 1 del artículo 70 de la LIE, con el objeto de adecuar los umbrales de emisiones oficiales de CO₂ a la nueva medición de emisiones de CO₂ con el nuevo procedimiento WLTP (*World-wide harmonized Light duty Testing Procedure*, o Procedimiento Mundial Armonizado para el Ensayo de Vehículos Ligeros).

3.1.2. Configuración actual

Tras el anterior repaso de las diversas modificaciones que ha experimentado la normativa reguladora del IEDMT, cabe destacar que, en su configuración actual, el IEDMT responde no solo a la capacidad económica puesta de manifiesto en la matriculación de un medio de transporte, sino que atiende asimismo a consideraciones medioambientales. En este sentido, el IEDMT establece, para los vehículos y motocicletas, los tipos impositivos en función de las emisiones de CO₂ primando,

mediante el establecimiento de un tipo impositivo cero, la matriculación de los vehículos menos contaminantes y graduando la tributación de los demás en función de estas emisiones.

Con respecto a las embarcaciones y aeronaves estas siguen tributando en función de un tipo impositivo fijo.

No se ha creado un impuesto específico puro en el que las cuotas tributarias vengan exclusivamente determinadas por las emisiones de CO₂, sino que se ha establecido un sistema, que se podría calificar de mixto, en el que la base imponible sigue siendo el precio satisfecho por el medio de transporte, sobre la que se aplican unos tipos impositivos porcentuales determinados en función de dichas emisiones.

En la nueva estructura del impuesto se han tenido en cuenta los aspectos medioambientales, pero sin llegar al extremo de crear un impuesto concebido exclusivamente con arreglo a este tipo de consideraciones. La capacidad económica puesta de manifiesto con ocasión de la matriculación (adquisición) de un medio de transporte, expresada esencialmente a través del precio pagado por el mismo, sigue siendo uno de los elementos básicos para la cuantificación.

En lo que respecta al hecho imponible, están sujetas al IEDMT:

- La primera matriculación definitiva en España de vehículos, nuevos o usados, provistos de motor para su propulsión, excepto la de determinados vehículos que se citan en la letra a) del apartado 1 del artículo 65 de la LIE (entre los que se encuentran los vehículos comprendidos en las categorías N1, N2 y N3 establecidas en el texto vigente al día 30 de junio de 2007 del anexo II de la Directiva 70/156/CEE, del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques, que no estén incluidos en otros supuestos de no sujeción y siempre que, cuando se trate de los comprendidos en la categoría N1, se afecten significativamente al ejercicio de una actividad económica; los vehículos comprendidos en las categorías M2 y M3 y los tranvías; los que, objetivamente considerados, sean de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria, clínica o científica, siempre que sus modelos de serie o los vehículos individualmente hubieran sido debidamente homologados por la Administración tributaria; los vehículos para personas con movilidad reducida; los vehículos especiales, siempre que no se trate de los vehículos tipo «quad»; los vehículos mixtos adaptables cuya altura total desde la parte estructural del techo de la carrocería hasta el suelo sea superior a 1.800 milímetros, siempre que no sean vehículos todo terreno y siempre que se afecten significativamente al ejercicio de una actividad económica; los destinados a ser utilizados por las Fuerzas Armadas, por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales, así como por el Resguardo Aduanero, en funciones de defensa, vigilancia y seguridad y las ambulancias y los vehículos que, por sus características, no permitan otra finalidad o utilización que la relativa a la vigilancia y socorro en autopistas y carreteras).

- La primera matriculación de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de ocho metros de eslora, en el registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en caso de no ser inscribibles en dicho registro, la primera matriculación en el registro de la correspondiente Federación deportiva. Estará sujeta en todo caso, cualquiera que sea su eslora, la primera matriculación de las motos náuticas.

- La primera matriculación de aviones, avionetas y demás aeronaves, nuevas o usadas, provistas de motor mecánico, en el Registro de Aeronaves, excepto la de las que se citan en la letra c) del apartado 1 del artículo 65 de la LIE(las aeronaves que, por sus

características técnicas, sólo puedan destinarse a trabajos agrícolas o forestales o al traslado de enfermos y heridos y, las aeronaves cuyo peso máximo al despegue no exceda de 1.550 kilogramos según certificado expedido por la Dirección General de Aviación Civil).

- La circulación o utilización en España de los medios de transporte a que se refieren los apartados anteriores, cuando no se haya solicitado su matriculación definitiva en España, dentro del plazo de los 30 días siguientes al inicio de su utilización en España. Este plazo se extenderá a 60 días cuando se trate de medios de transporte que se utilicen en España como consecuencia del traslado de la residencia habitual de su titular al territorio español.

No obstante, el artículo 66 del texto normativo recoge numerosas exenciones (actividades de alquiler, enseñanza de conductores, vehículos destinados al uso exclusivo de personas con minusvalía...).

Con carácter general, serán sujetos pasivos del impuesto las personas o entidades a cuyo nombre se efectúe la primera matriculación definitiva del medio de transporte.

Con respecto al devengo, el impuesto se devenga en el momento en el que se presenta la solicitud de la primera matriculación definitiva del medio de transporte. También en el supuesto de circulación o utilización en España de los medios de transporte, cuando no se haya solicitado su matriculación definitiva en España conforme a lo previsto en la disposición adicional primera de la LIE, dentro del plazo de los 30 días siguientes al inicio de su utilización en España. Este plazo se extiende a 60 días cuando se trate de medios de transporte que sean utilizados en España como consecuencia del traslado de la residencia habitual al territorio español siempre que resulte de aplicación la exención regulada en la Ley.

En el supuesto de haber concurrido en la primera matriculación los requisitos de no sujeción o exención, el impuesto se devengará en el momento en que se produzca la modificación de las circunstancias o requisitos que motivaron esa no sujeción o exención del impuesto.

La base imponible dependerá de si el medio de transporte es nuevo o usado.

Medios de transporte nuevos:

En este caso, se deberá tomar el importe que con ocasión de la adquisición del medio de transporte se haya determinado como base imponible a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de un impuesto equivalente o, a falta de ambos, por el importe total de la contraprestación satisfecha por el adquirente, determinada conforme al artículo 78 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. En este último caso, no formarán parte de la base imponible las cuotas del Impuesto General Indirecto Canario satisfechas o soportadas directamente por el vendedor del medio de transporte.

Medios de transporte usados:

En este caso, se deberá tomar el valor de mercado a la fecha de devengo del Impuesto.

Si los medios de transporte hubieran estado previamente matriculados en el extranjero y fueran objeto de primera matriculación definitiva en España teniendo la condición de usados, del valor de mercado se minorará, en la medida en que estuviera incluido en el mismo, el importe residual de las cuotas de los impuestos indirectos que habrían sido exigibles, sin ser deducibles, en el caso de que el medio de transporte hubiera sido objeto de primera matriculación definitiva en España hallándose en estado nuevo.

También se podrá utilizar, para determinar el valor de mercado, los precios medios de venta aprobados al efecto por el Ministerio de Hacienda y Función Pública que estuviesen vigentes en la fecha de devengo del impuesto. Si se utiliza este valor, la Administración tributaria no podrá comprobar el mismo por los otros medios previstos en el artículo 57 de la LGT.

Sobre la base imponible podrán aplicarse las siguientes reducciones:

1º Por familia numerosa. Reducción del 50 por ciento de la base imponible que corresponda a vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a 5 plazas ni superior a 9, incluida la del conductor.

2º Autocaravanas. Reducción del 30 por ciento de la base imponible.

En cuanto a los tipos impositivos aplicables, el apartado 2 del artículo 70 de la LIE dispone que serán:

- Los tipos que hayan sido aprobados por la Comunidad Autónoma.
- No obstante, si la Comunidad Autónoma no hubiese aprobado los tipos a que se refiere el punto anterior, se aplicarán los siguientes:

Tabla 1. Tipos impositivos.

Epígrafes	Tipos impositivos (%)		
	Península e Islas Baleares	Islas Canarias	Ceuta y Melilla
1.º y 6.º	0	0	0
2.º y 7.º	4,75	3,75	0
3.º y 8.º	9,75	8,75	0
4.º y 9.º	14,75	13,75	0
5.º	12	11	0

Fuente: Elaboración Dirección General de Tributos.

En este sentido, conviene señalar que los distintos medios de transporte se clasifican en epígrafes, tal y como se establece en el apartado 1 del artículo 70, de la LIE, como figura en el cuadro siguiente.

Tabla 2. Clasificación epígrafes.

Epígrafe 1.º	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ no sean superiores a 120 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos comprendidos en los epígrafes 6.º, 7.º, 8.º y 9.º ▪ Vehículos provistos de un solo motor que no sea de combustión interna, con excepción de los vehículos tipo «quad».
Epígrafe 2.º	Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO ₂ sean superiores a 120 g/km y sean inferiores a 160 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos comprendidos en el epígrafe 9.º

Epígrafe 3.º	Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO ₂ no sean inferiores a 160 g/km y sean inferiores a 200 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos comprendidos en el epígrafe 9.º
Epígrafe 4.º	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean iguales o superiores a 200 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos comprendidos en el epígrafe 9.º ▪ Vehículos respecto de los que sea exigible la medición de sus emisiones de CO₂, cuando estas no se acrediten. ▪ Vehículos comprendidos en las categorías N2 y N3 acondicionados como vivienda. ▪ Vehículos tipo «quad». Se entiende por vehículo tipo «quad» el vehículo de cuatro o más ruedas, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y que está dotado de un sistema de tracción adecuado a un uso fuera de carretera. ▪ Motos náuticas. Se entiende por «moto náutica» la embarcación propulsada por un motor y proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas, sobre los límites de un casco y no dentro de él.
Epígrafe 5.º	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehículos no comprendidos en los epígrafes 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 6.º, 7.º, 8.º ó 9.º ▪ Embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, con excepción de las motos náuticas. ▪ Aviones, avionetas y demás aeronaves.
Epígrafe 6.º	Motocicletas no comprendidas en la letra c) del epígrafe 9.º cuyas emisiones oficiales de CO ₂ no sean superiores a 100 g/km.
Epígrafe 7.º	Motocicletas no comprendidas en la letra c) del epígrafe 9.º cuyas emisiones oficiales de CO ₂ sean superiores a 100 g/km y sean inferiores o iguales a 120 g/km.
Epígrafe 8.º	Motocicletas no comprendidas en la letra c) del epígrafe 9.º cuyas emisiones oficiales de CO ₂ sean superiores a 120 g/km y sean inferiores a 140 g/km.
Epígrafe 9.º	<ol style="list-style-type: none"> a. Motocicletas no comprendidas en la letra c) de este epígrafe cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean iguales o superiores a 140 g/km. b. Motocicletas no comprendidas en la letra c) de este epígrafe cuyas emisiones oficiales de CO₂ no se acrediten.

	c. Motocicletas que tengan una potencia CEE igual o superior a 74Kw (100 cv) y una relación potencia neta máxima, masa del vehículo en orden de marcha, expresada en kw/kg igual o superior a 0,66, cualesquiera que sean sus emisiones oficiales de CO ₂ .
--	--

Fuente: Elaboración Dirección General de Tributos.

Sentado lo anterior, cabe recordar, como ya se señaló en el apartado 2 de este informe, que el IEDMT se trata de un tributo cuya recaudación se encuentra totalmente cedida a las Comunidades autónomas y que estas disponen de potestad normativa en cuanto a la fijación de los tipos impositivos.

En virtud de dicha potestad normativa, han modificado los tipos impositivos de determinados epígrafes las siguientes Comunidades Autónomas:

Andalucía: a partir del 1 de enero de 2022, los tipos para los epígrafes señalados vienen regulados en el artículo 57 de la Ley 5/2021, de 20 de octubre, de Tributos Cedidos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- Epígrafes 4º y 9º: 14,75%.

- Epígrafe 5ª: 12%.

Asturias: (artículo 50 del Texto Refundido de las disposiciones legales del Principado de Asturias en materia de tributos cedidos por el Estado, aprobado por el Decreto Legislativo 2/2014, de 22 de octubre):

Epígrafes 4 y 9: 16%.

Baleares: (artículo 74 del Texto Refundido de las Disposiciones Legales de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en Materia de Tributos Cedidos por el Estado, aprobado por Decreto Legislativo 1/2014, de 6 de junio).

Epígrafe 4: 16%.

Cantabria: (artículo 18 del texto refundido de la Ley de Medidas Fiscales en materia de Tributos cedidos por el Estado, aprobado por el Decreto Legislativo 62/2008, de 19 de junio):

Epígrafe 3: 9,75%.

Epígrafes 4 y 9: 15%.

Epígrafe 5: 12%.

Cataluña: (artículo 6 del Decreto Ley 3/2010, de 29 de mayo, de medidas urgentes de contención del gasto y en materia fiscal para la reducción del déficit público):

Epígrafes 4 y 9: 16%.

Extremadura: (artículo 65 del Texto Refundido de las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de Extremadura en materia de tributos cedidos por el Estado, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2018, de 10 de abril):

Epígrafes 2 y 7: 5,20%.

Epígrafe 3 y 8: 11%.

Epígrafes 4 y 9: 16%.

Epígrafe 5: 13%.

Murcia: (artículo 14 del Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en la Región de Murcia en materia de Tributos Cedidos, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2010, de 5 de noviembre):

Epígrafes 4 y 9: 15,9%.

Valencia: (artículo 17 de la Ley 13/1997, de 23 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, por la que se regula el tramo autonómico del impuesto sobre la renta de las personas físicas y restantes tributos cedidos).

Epígrafes 4 y 9: 16%.

3.2. El Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica

3.2.1. Evolución normativa

El IVTM es un impuesto local, que con su denominación actual fue creado por la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales, y se comenzó a exigir a partir de 1990, sustituyendo al antiguo Impuesto Municipal de Circulación de Vehículos.

El antiguo Impuesto Municipal sobre Circulación de Vehículos fue creado por la Ley 48/1966, de 23 de julio, sobre modificación parcial del Régimen Local, y su regulación pasó a formar parte, más tarde, del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril.

Ya en su primera regulación se configuró como un impuesto municipal, que gravaba, en aquel momento, la circulación y el aprovechamiento que con ellos se efectuaba de las vías públicas por los vehículos de tracción mecánica, estando obligados al pago del impuesto los titulares de dichos vehículos.

La Ley 39/1988 fue reformada por la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que en materia del IVTM, introdujo las siguientes modificaciones:

- La no sujeción para los pequeños remolques y semirremolques.
- Modificó la exención por discapacidad.
- Modificó la tarifa para turismos para evitar la regresividad que se producía en los tramos superiores.
- Facultó a los ayuntamientos para establecer un coeficiente multiplicador sobre las tarifas y una bonificación sobre la cuota en función del tipo de carburante que utilizase el vehículo.
- Permitió el prorrateo de la cuota en los casos de sustracción o robo del vehículo.

Posteriormente, la Ley 51/2002, de 27 de diciembre, de Reforma de la Ley 39/1988, introdujo las siguientes modificaciones en el IVTM:

- Modificó de nuevo la exención por discapacidad, extendiéndola a cualquier vehículo matriculado a nombre de una persona con discapacidad y destinado a su uso exclusivo.
- Suprimió la población de derecho del municipio como factor determinante de la aplicación del coeficiente multiplicador sobre las tarifas.
- Exceptuó la obligación de acreditar el pago del último recibo del impuesto en las bajas definitivas de los vehículos.

3.2.2. Configuración actual

Actualmente, el IVTM se regula en los artículos 92 a 99 del TRLRHL. Esta regulación legal puede ser desarrollada por las ordenanzas fiscales que aprueben los ayuntamientos.

Es un impuesto municipal, cuya gestión y recaudación corresponde a los ayuntamientos. Es un impuesto de carácter directo y obligatorio, exigible en todos los municipios del territorio nacional. Es también periódico, coincidiendo el período impositivo con el año natural. Es progresivo, por cuanto que la cuota tributaria aumenta en función del incremento de la potencia del vehículo.

Es un impuesto que grava la titularidad de los vehículos en cuanto índice por sí misma de una determinada capacidad económica.

El hecho imponible del impuesto, que se define en el artículo 92 del TRLRHL, está constituido por la titularidad de vehículos de tracción mecánica aptos para circular por vías públicas, cualquiera que sea su naturaleza y categoría. Se considera como vehículo apto para circulación el matriculado en los registros públicos correspondientes (el Registro de la Jefatura Central de Tráfico) y mientras no cause baja en estos. También se consideran aptos los vehículos con permisos temporales y con matrícula turística.

El TRLRHL regula dos supuestos de no sujeción al impuesto. Por una parte, aquellos vehículos que han sido dados de baja en los Registros por antigüedad de su modelo, pero que son autorizados para circular excepcionalmente en exhibiciones, certámenes o carreras específicas y, por otra parte, los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica cuya carga útil no supere los 750 kilogramos.

A su vez, en el artículo 93 se regulan distintos supuestos de exención al impuesto, como pueden ser los vehículos oficiales adscritos a la defensa nacional o a la seguridad ciudadana, vehículos con matrículas diplomáticas, las ambulancias, los vehículos para personas con discapacidad, los autobuses y vehículos adscritos al servicio de transporte público urbano, así como los tractores u otra maquinaria agrícola.

De entre las exenciones relacionadas cabe destacar la exención para personas con discapacidad, que comprende, por un lado, los vehículos construidos especialmente para ser conducidos por personas con movilidad reducida y, por otro, cualquier vehículo matriculado a nombre de personas con discapacidad (en grado igual o superior al 33 por ciento), para su uso exclusivo, ya sea conducido por la persona con discapacidad o destinado a su transporte.

Esta última exención es en la que puede darse un mayor fraude, ya que para su concesión tan solo se requiere que el vehículo se matricule a nombre de la persona con discapacidad, con independencia de cualquier otra circunstancia (edad, titularidad de

permiso de conducir, etc.), y la dificultad de comprobación posterior del requisito del uso exclusivo del vehículo por dicha persona.

El sujeto pasivo del impuesto y obligado a su pago será la persona física, jurídica o entidad sin personalidad jurídica, a cuyo nombre conste el vehículo en el permiso de circulación.

En cuanto a la cuantía a pagar por este impuesto, el artículo 95 del TRLRHL contiene en su apartado 1 el siguiente cuadro de tarifas que determina la cuota que corresponde a cada tipo de vehículo:

Tabla 3. Tarifas en función del tipo de vehículo.

Potencia y clase de vehículo	Cuota en euros
A) Turismos:	
De menos de ocho caballos fiscales	12,62
De 8 hasta 11,99 caballos fiscales	34,08
De 12 hasta 15,99 caballos fiscales	71,94
De 16 hasta 19,99 caballos fiscales	89,61
De 20 caballos fiscales en adelante	112,00
B) Autobuses:	
De menos de 21 plazas	83,30
De 21 a 50 plazas	118,64
De más de 50 plazas	148,30
C) Camiones:	
De menos de 1.000 kilogramos de carga útil	42,28
De 1.000 a 2.999 kilogramos de carga útil	83,30
De más de 2.999 a 9.999 kilogramos de carga útil	118,64
De más de 9.999 kilogramos de carga útil	148,30
D) Tractores:	
De menos de 16 caballos fiscales	17,67
De 16 a 25 caballos fiscales	27,77
De más de 25 caballos fiscales	83,30
E) Remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica:	
De menos de 1.000 y más de 750 kilogramos de carga útil	17,67
De 1.000 a 2.999 kilogramos de carga útil	27,77
De más de 2.999 kilogramos de carga útil	83,30
F) Vehículos:	
Ciclomotores	4,42
Motocicletas hasta 125 centímetros cúbicos	4,42
Motocicletas de más de 125 hasta 250 centímetros cúbicos	7,57
Motocicletas de más de 250 hasta 500 centímetros cúbicos	15,15
Motocicletas de más de 500 hasta 1.000 centímetros cúbicos	30,29
Motocicletas de más de 1.000 centímetros cúbicos	60,58

Fuente: Elaboración Dirección General de Tributos.

La última modificación del importe de las cuotas de este cuadro se llevó a cabo por la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Los vehículos están clasificados en este cuadro de tarifas según su clase y potencia. El cuadro distingue entre 6 clases de vehículos: turismos, autobuses, camiones, tractores, remolques y semirremolques y otros vehículos (ciclomotores y motocicletas). A su vez, cada una de estas clases se subdivide en distintos tramos en función de la potencia del vehículo y cada uno de los tramos tiene asignada una cuota.

El cuadro de cuotas puede ser modificado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Y, a su vez, la ley habilita a los ayuntamientos para incrementar las cuotas del citado cuadro mediante la aplicación de un coeficiente con un máximo de 2. En el caso de que los ayuntamientos no hagan uso de esta facultad, el impuesto se exigirá con arreglo a las cuotas del cuadro de tarifas.

Esta facultad de los ayuntamientos de aplicar un coeficiente multiplicador a las cuotas de las tarifas es especialmente significativa en aquellos municipios en los que el tráfico rodado constituye un auténtico “problema” diario con repercusiones sobre todos los ciudadanos y que cuentan con una buena red de transporte público alternativa al uso del vehículo privado.

Aunque el IVTM es esencialmente un impuesto fiscal, cuya finalidad es la obtención de recursos para hacer frente al gasto público de los ayuntamientos, la regulación actual faculta a los ayuntamientos para otorgarle una cierta finalidad extrafiscal dirigida a la protección del medio ambiente, estableciendo bonificaciones en el impuesto para los vehículos que utilicen carburantes menos contaminantes.

Así, en materia de beneficios fiscales, el TRLRHL regula tres bonificaciones potestativas sobre la cuota, que pueden establecer los ayuntamientos mediante ordenanza fiscal.

Las dos primeras bonificaciones pueden establecerse, con un porcentaje máximo del 75 por ciento, en función de la clase de carburante que consuma el vehículo o en función de las características del motor, y su incidencia en el medio ambiente.

Estas dos bonificaciones han sido utilizadas en los últimos años por numerosos ayuntamientos para favorecer el uso de vehículos menos contaminantes, como son los vehículos eléctricos o híbridos.

Sin embargo, el TRLRHL deja un amplio margen de maniobra a los ayuntamientos para decidir cómo y en qué cuantía se aplican estas bonificaciones. La ley no concreta qué vehículos pueden disfrutar de estas bonificaciones, ya que los factores a los que se refiere no figuran en la ficha técnica de los vehículos y es el ayuntamiento quien determina el tipo de vehículos a los que se aplica, así como el porcentaje de bonificación, sin tener que justificar o motivar tal decisión.

La tercera bonificación que puede establecerse tiene un porcentaje máximo del 100 por cien y resulta de aplicación a los vehículos que tengan la condición de vehículos históricos. Y, asimismo, puede ser aplicable a cualquier vehículo que tenga una antigüedad mínima de 25 años.

Al conectar esta última modalidad de bonificación con las dos primeras se observa una clara divergencia entre sus fines, ya que aquella, al favorecer a los vehículos más antiguos, que son los que más contaminan, resulta una medida contraria a la protección del medio ambiente y a la lucha contra el cambio climático.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 97 del TRLRHL, la gestión, liquidación, inspección y recaudación del impuesto corresponde al ayuntamiento del domicilio que conste en el permiso de circulación del vehículo.

Como se puede comprobar al analizar tanto el elemento objetivo del hecho imponible (los vehículos gravados por el impuesto), como el elemento subjetivo (el sujeto pasivo), la gestión tributaria de este impuesto, por razones de eficacia y sencillez, depende de la información de los registros que elaboran las Jefaturas de Tráfico.

Esta dependencia de la gestión del impuesto de la información de Tráfico se manifiesta también en la elección del punto de conexión por el cual se van a atribuir a los ayuntamientos las competencias para la exacción del impuesto, resultando competente el ayuntamiento del domicilio que conste en el permiso de circulación del vehículo.

Este domicilio no tiene por qué coincidir con el domicilio real del sujeto pasivo y puede ser distinto del domicilio fiscal del mismo, así como del domicilio en el que esté empadronado o del domicilio social.

Es cierto que la normativa de Tráfico (el artículo 30.2 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre) establece la obligación a cargo del titular del vehículo de comunicar a la Jefatura de Tráfico la variación de su domicilio legal, con el objeto de proceder a la renovación del permiso de circulación del vehículo. En este caso, la Jefatura de Tráfico expedirá un nuevo permiso o licencia de circulación con el nuevo domicilio y lo comunicará al ayuntamiento.

Pero el incumplimiento de esta obligación de comunicación, así como la falta de concreción de qué se entiende por domicilio legal del titular del vehículo, sobre todo en el caso de personas jurídicas que operan en gran parte del territorio nacional, puede ocasionar conflictos en la gestión del impuesto.

La vinculación del impuesto a la realidad registral o formal, así como la amplia autonomía de los ayuntamientos para modular la cuota líquida del impuesto, ya sea mediante la aplicación o no del coeficiente de incremento de la cuota de las tarifas, así como el establecimiento o no de las bonificaciones analizadas anteriormente, puede ser aprovechada por los sujetos pasivos para conseguir una reducción de la carga tributaria y puede provocar la deslocalización de las flotas de vehículos.

Así, muchas de las empresas dedicadas al alquiler de vehículos domicilian toda la flota de sus vehículos en aquellos municipios con una menor fiscalidad, provocando la llamada “deslocalización” del impuesto. Estas empresas, que operan en todo el territorio nacional y tienen sucursales o delegaciones en multitud de municipios, sobre todo en las grandes ciudades o en municipios turísticos, domicilian la totalidad de sus vehículos en municipios pequeños con menor tributación, sin que los vehículos circulen efectivamente por los mismos.

De esta forma, el ayuntamiento del municipio ficticiamente consignado en el permiso de circulación estaría sometiendo a tributación bienes (vehículos) situados fuera de su territorio, en contra de lo establecido en el artículo 6 del TRLRHL, lo que podría ser utilizado abusivamente por los contribuyentes.

En cuanto al período impositivo del IVTM, el artículo 96 del TRLRHL establece que el período impositivo coincide con el año natural, salvo en el caso de la primera adquisición del vehículo. En este último caso, el período impositivo comenzará el día de dicha adquisición.

El devengo del impuesto se produce el primer día del período impositivo (por regla general, será el 1 de enero).

Las variaciones que afectan a los distintos elementos del hecho imponible, especialmente las de carácter objetivo y subjetivo, como el cambio de titularidad del vehículo, no implican una modificación de la cuota del impuesto. Estas variaciones tendrán efectos a partir del período impositivo siguiente.

El importe de la cuota del impuesto solo se prorratea por trimestres naturales en tres supuestos: primera adquisición o baja definitiva del vehículo; y baja temporal por sustracción o robo del vehículo, desde la fecha de dicha baja en el registro correspondiente.

En estos casos, si el sujeto pasivo ya ha satisfecho el importe de la cuota total, tendrá derecho a la devolución de la parte de cuota pagada en exceso.

En los demás supuestos de baja temporal del vehículo regulados en la normativa de Tráfico no procede el prorrateo de la cuota.

El IVTM es un impuesto de cobro periódico por recibo, que se gestiona a partir de una matrícula o censo de vehículos. Para la elaboración de esta matrícula o censo resulta fundamental la información obrante en los registros de Tráfico.

La liquidación administrativa o autoliquidación, en el supuesto de que así lo establezcan los ayuntamientos, solo procede en los casos de alta de vehículos por su matriculación y en los casos en los que, tras una baja en el Registro de Vehículos, hayan sido rehabilitados para circular.

En los períodos impositivos posteriores la recaudación se lleva a cabo mediante la expedición y notificación de los recibos cobratorios elaborados con base en el padrón o matrícula.

Como en el resto de los tributos locales, los ayuntamientos pueden delegar en las Comunidades Autónomas o en otras entidades locales en las que estén integrados el ejercicio de las competencias de gestión tributaria.

De acuerdo con el artículo 99 del TRLRHL, quienes soliciten ante la Jefatura Provincial de Tráfico la matriculación o la certificación de aptitud para circular de un vehículo, deberán acreditar previamente el pago del impuesto.

Las Jefaturas Provinciales de Tráfico no tramitarán el cambio de titularidad administrativa del vehículo en tanto su titular registral no haya acreditado el pago del impuesto del período impositivo del año anterior a aquel en que se realiza el trámite.

A efectos de tal acreditación, los ayuntamientos o las entidades que ejerzan las funciones de recaudación por delegación, al finalizar el período 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. De esta forma, la inexistencia de anotaciones por impago en el Registro de Vehículos implicará, a los únicos efectos de realización del trámite, la acreditación anteriormente señalada.

3.3. Recomendaciones realizadas respecto de estos impuestos por diversos comités de expertos en materia fiscal

La Comisión de Expertos nombrada por Acuerdo del gobierno español de 5 de julio de 2013 para la reforma del sistema tributario realizó un análisis amplio de dicho sistema. Respecto del IEDMT y del IVTM aconsejó su reforma con arreglo a los siguientes criterios:

a) Se sustituirían tales impuestos por un nuevo Impuesto sobre el Uso de Vehículos de Tracción Mecánica (IUVTM) de carácter ambiental, cuya cuota dependería de su emisión de dióxido de carbono de cada vehículo. Su gravamen podría minorarse cuando

el vehículo fuera objeto de modificaciones que redujeran las emisiones y eximirse para los vehículos de uso exclusivo de personas con discapacidad.

b) La regulación del nuevo impuesto correspondería al Estado y sería igual para todos los Municipios y Comunidades Autónomas, dada su finalidad de preservación del medio ambiente.

c) Se gestionaría por los Municipios, que transferirían a su respectiva Comunidad Autónoma la participación en su recaudación que se establece con carácter general.

Dichas propuestas no fueron incorporadas a nuestro ordenamiento jurídico.

Posteriormente, la Conferencia de Presidentes Autonómicos celebrada el 17 de enero de 2017 acordó crear una Comisión de Expertos integrada por personas propuestas por el Estado, las Comunidades Autónomas y las Ciudades con Estatuto de Autonomía con el fin de realizar los trabajos preparatorios para el diseño de un nuevo modelo de financiación autonómica. En cumplimiento de dicho acuerdo, el Consejo de Ministros adoptó el 10 de febrero de 2017 el Acuerdo de constitución de una Comisión de expertos para la revisión del Modelo de Financiación Autonómica.

Tal como establecía el Acuerdo de la Conferencia de Presidentes, el mandato de la Comisión fue el de realizar los análisis necesarios para la formulación de un nuevo modelo de financiación fundamentado en los principios de solidaridad, suficiencia, equidad, transparencia, corresponsabilidad fiscal y garantía de acceso de los ciudadanos a los servicios públicos en función del coste efectivo de los mismos.

Respecto del IEDMT y del IVTM concluyó:

“Otra cuestión a considerar en relación con los Impuestos Especiales tiene que ver con la redefinición de la actual fiscalidad sobre el automóvil. Las recientes modificaciones en la normativa del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte junto con las mejoras tecnológicas que han permitido reducir las emisiones han reducido muy significativamente la recaudación de este impuesto, con la consiguiente pérdida de recursos fiscales para las CCAA. Como se propone en el Informe de la Comisión de Expertos para la Reforma del Sistema Tributario Español (2014), una vía de avance podría ser la integración de este impuesto especial con el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, de ámbito municipal, dejando la gestión del nuevo tributo en manos de los Ayuntamientos. La fijación de dos tipos, uno autonómico y otro municipal, permitiría la compartición de la figura entre Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.”

Finalmente, la Comisión de expertos para la revisión del sistema de financiación local, creada también en el citado Consejo de Ministros de 10 de febrero de 2017, recomendó en su informe la introducción de dos magnitudes en la Tarifa del IVTM: por una parte, el valor patrimonial del vehículo basado en el principio de capacidad económica y, por otra, un componente medioambiental inspirado en el principio “quien contamina paga”.

En el Libro Blanco sobre la reforma tributaria elaborado por el Comité de Expertos constituido mediante Resolución de 12 de abril de 2021, de la Secretaría de Estado de Hacienda, y publicado el pasado 3 de marzo de 2022, se recogen una serie de propuestas que buscan incorporar las externalidades negativas medioambientales asociadas al transporte y facilitar el cumplimiento de los compromisos medioambientales españoles al mínimo coste.

Se indica que, en todo caso, puesto que el sector del transporte es extremadamente relevante para la actividad económica española, cualquier actuación tributaria ha de ser introducida con transparencia, precaución, gradualidad y mecanismos compensatorios que limiten sus impactos distributivos y sobre la competitividad. Por ello, se propone que

las propuestas sean incorporadas en intervalos de tiempo dilatados y con el uso de parte de la recaudación para mitigar impactos distributivos y sectoriales (a corto plazo) y para favorecer el tránsito hacia opciones más favorables desde una perspectiva ambiental (a medio plazo).

Respecto al IEDMT se formula una primera propuesta consistente en la extensión del número de tramos y en la subida de los tipos impositivos para incentivar, con mayor intensidad, la compra de vehículos de bajas emisiones. También se sugiere la introducción de un suplemento sobre el peso del vehículo por encima de un cierto límite (así lo hará Francia). Este suplemento, a pesar de la evidente relación entre emisiones esperadas y peso del vehículo, busca acentuar los efectos disuasorios ante la creciente adquisición de vehículos de gran tamaño, origen de significativas externalidades negativas de diversa naturaleza. El Comité considera que dicho suplemento debe ser de aplicación general, sin distinguir entre tecnologías de propulsión que nada tienen que ver con los costes externos de los vehículos pesados.

Asimismo, dado que el actual diseño del IEDMT puede reducir los incentivos a la compra de vehículos de bajas emisiones, porque el precio de venta tiene un papel fundamental en su cálculo, se propone la sustitución del actual gravamen *ad-valorem* sobre el precio por un impuesto unitario que se aplique sobre las emisiones esperadas del vehículo, tomando como referencia al actual impuesto de matriculación holandés. Como en la propuesta anterior, se incluye un gravamen adicional por peso (10 euros por cada kg que excede de los 1.800 kg).

En relación con el IVTM, se señala que:

“España cuenta con un parque automovilístico envejecido y dieselizado, origen de importantes daños medioambientales y de otros costes externos. Junto al resto de figuras consideradas en este epígrafe, el impuesto anual sobre los vehículos de automoción ha de incentivar la sustitución de las unidades más contaminantes por alternativas limpias. A este efecto, el actual IVTM debería “ambientalizarse”, sustituyendo en su diseño el gravamen en función de la potencia fiscal por indicadores representativos del daño medioambiental. De entre las alternativas disponibles para esta transformación, podría utilizarse la diferenciación según categoría ambiental del vehículo (Euro) u otros indicadores de impacto medioambiental (certificación de eficiencia energética, etiquetas de clasificación de vehículos de la DGT, etc.).”

Y propone la modificación de la cuota tributaria del IVTM, introduciendo una cuota adicional creciente con el nivel de emisiones de CO₂ de los automóviles. Con esta reforma, se incrementaría la recaudación del impuesto.

Dado que esta reforma puede tener impactos de carácter regresivo, se propone el establecimiento de subsidios para la renovación de la flota para los hogares con menor renta, que permitirán, *“además acelerar la transición a un sector transporte descarbonizado y limitar en el medio y largo plazo los efectos distributivos adversos de las propuestas tributarias en el ámbito de los carburantes de automoción.”*

Asimismo, con el fin de mitigar los problemas relacionados con la congestión de tráfico y contaminación en las grandes ciudades, se propone la introducción de un nuevo tributo municipal sobre la congestión en determinadas ciudades, que varíe, según el volumen de tráfico, y en función de la localización y hora del día. Para disminuir los efectos regresivos de este tributo, parte de la recaudación podría destinarse a mejoras en el transporte público. Se señala que grandes ciudades como Singapur, Londres, Milán, Estocolmo, han establecido hace años una tasa de acceso al centro urbano, que ha permitido reducir la congestión urbana

Dentro de las medidas propuestas para el tráfico rodado se incluye la consideración de crear mecanismos tributarios para el pago por uso de determinadas infraestructuras viarias.

No obstante todo lo anterior, la significativa caída de la recaudación asociada al transporte rodado en España refleja dificultades estructurales que habrán de resolverse con cambios tributarios y regulatorios profundos en este ámbito.

En este sentido, el Comité considera conveniente explorar la futura introducción de un tributo sobre el uso de los vehículos que pueda sustituir a la mayor parte de los gravámenes, y que tenga en cuenta la distancia recorrida y discrimine por tipo de vehículo, lugar y momento de utilización.

Se indica que la sustitución de los actuales tributos sobre tenencia de vehículos y carburantes, y de los tributos sobre congestión y uso de infraestructuras que se introduzcan en el futuro, debería ser gradual y con una atención especial a los aspectos distributivos dado su posible carácter regresivo. El IEDMT debería mantenerse para garantizar decisiones de compra compatibles con los objetivos perseguidos (y con la tributación sobre uso asociada).

En lo relativo al transporte aéreo el Comité de expertos propone la creación de un impuesto sobre los billetes de avión. Dada la relevancia de las actividades turísticas en España el Comité recomienda una especial atención a los impactos de esta propuesta, a sus interacciones con la tributación del queroseno de aviación, y al uso de parte de la recaudación con objetivos compensatorios sobre dicho sector.

Las simulaciones contenidas en el Libro Blanco relativas a las distintas propuestas ponen de manifiesto la existencia de importantes capacidades recaudatorias netas, esto es, después de las compensaciones distributivas y sobre la competitividad. Concretamente, el IEDMT podría aportar hasta 2.335 millones de euros y la modificación del IVTM podría suponer hasta 610,8 millones de euros adicionales¹.

En todo caso, se insiste en la importancia de considerar compensaciones distributivas para atenuar posibles efectos regresivos que podrían concretarse en transferencias directas y subsidios para cambio de equipamiento relacionado con las emisiones de contaminantes.

4. MARCO INTERNACIONAL

4.1. Recomendaciones de organismos internacionales

La OCDE en un informe publicado en el 2019 *“Taxing vehicles, fuels, and road use: Opportunities for improving transport tax practice”*² señala que hay un amplio margen de mejora en los impuestos sobre el transporte, concretamente incrementando la utilización de impuestos basados en el uso de las carreteras. Un cambio gradual hacia un enfoque basado en impuestos que graven las distancias recorridas permitiría establecer un sistema fiscal más estable en lo relativo al transporte al largo plazo.

Por otra parte, el *“Estudio sobre las externalidades del transporte”*³ de la Comisión Europea presentado en junio de 2019 muestra que, con los niveles de impuestos y tasas actuales, todos los modos de transporte están muy lejos de poder internalizar la totalidad

¹ Según se indica en el Libro Blanco, se trata de simulaciones recaudatorias meramente ilustrativas, esto es, evalúan *ex-ante* los resultados de la introducción de las propuestas bajo unos supuestos simplificadores y en el corto plazo.

² https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/taxing-vehicles-fuels-and-road-use_e7f1d771-en

³ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0efedf2c-a386-11e9-9d01-01aa75ed71a1>

de costes (externos y de infraestructuras) que generan. Concretamente, España tiene mucho margen para mejorar la internalización de costes externos del transporte y costes de la infraestructura.

Según un informe de febrero de 2022 del Fondo Monetario Internacional sobre Políticas de Mitigación del Cambio Climático en España⁴, el transporte en superficie supone aproximadamente dos tercios del total de las emisiones del sector transporte (incluyendo el transporte internacional). La mayor parte la generan los coches y, en menor grado, los camiones pesados, por lo que es necesario un enfoque multidimensional para lograr una reducción de emisiones en este sector.

Dentro de los instrumentos fiscales que pueden utilizarse, en relación con aquellos impuestos que recaen directamente sobre los medios de transporte señala que actualmente en España los impuestos sobre la adquisición y sobre la circulación no se basan en el uso real. Los impuestos sobre la adquisición pueden jugar un papel importante si los ciudadanos reaccionan más ante un mayor coste inicial que a menores costes de funcionamiento en el futuro y puede ser políticamente más viable, ya que se aplican sobre la flota de coches nuevos y no a la totalidad del parque automovilístico.

La justificación de los impuestos sobre circulación anuales es menos clara, su efectividad ambiental se puede lograr con una combinación de impuestos sobre los carburantes y de impuestos sobre la adquisición. No obstante, el gravamen de los vehículos puede venir motivado, por ejemplo, con fines recaudatorios o basándonos en el hecho de que un mayor impuesto sobre la matriculación de vehículos nuevos puede desmotivar a los ciudadanos para reemplazar sus coches viejos por otros nuevos menos contaminantes.

En cuanto al impuesto sobre la adquisición de vehículos nuevos, señala que en España ya se hace una diferenciación basada en la intensidad de las emisiones de los coches, pero que algunas características del esquema actual pueden mejorarse:

- El esquema actual es fijo en cada tramo y puede conducir a que se agrupen en el límite superior de cada tramo, dado que la tributación es la misma para todos los vehículos que emiten en ese rango, ya se encuentren en el límite superior o inferior. En 2019, aproximadamente el 60% de los coches matriculados estaban por debajo del límite inferior (120 g/km) y, por tanto, no pagaron impuesto. Por ello, aunque con el cambio de metodología para la medición de las emisiones (WLTP) que entró en vigor en 2021 la mayoría de estos coches ya tributan, sería conveniente diferenciar por debajo de los 120 g/km.

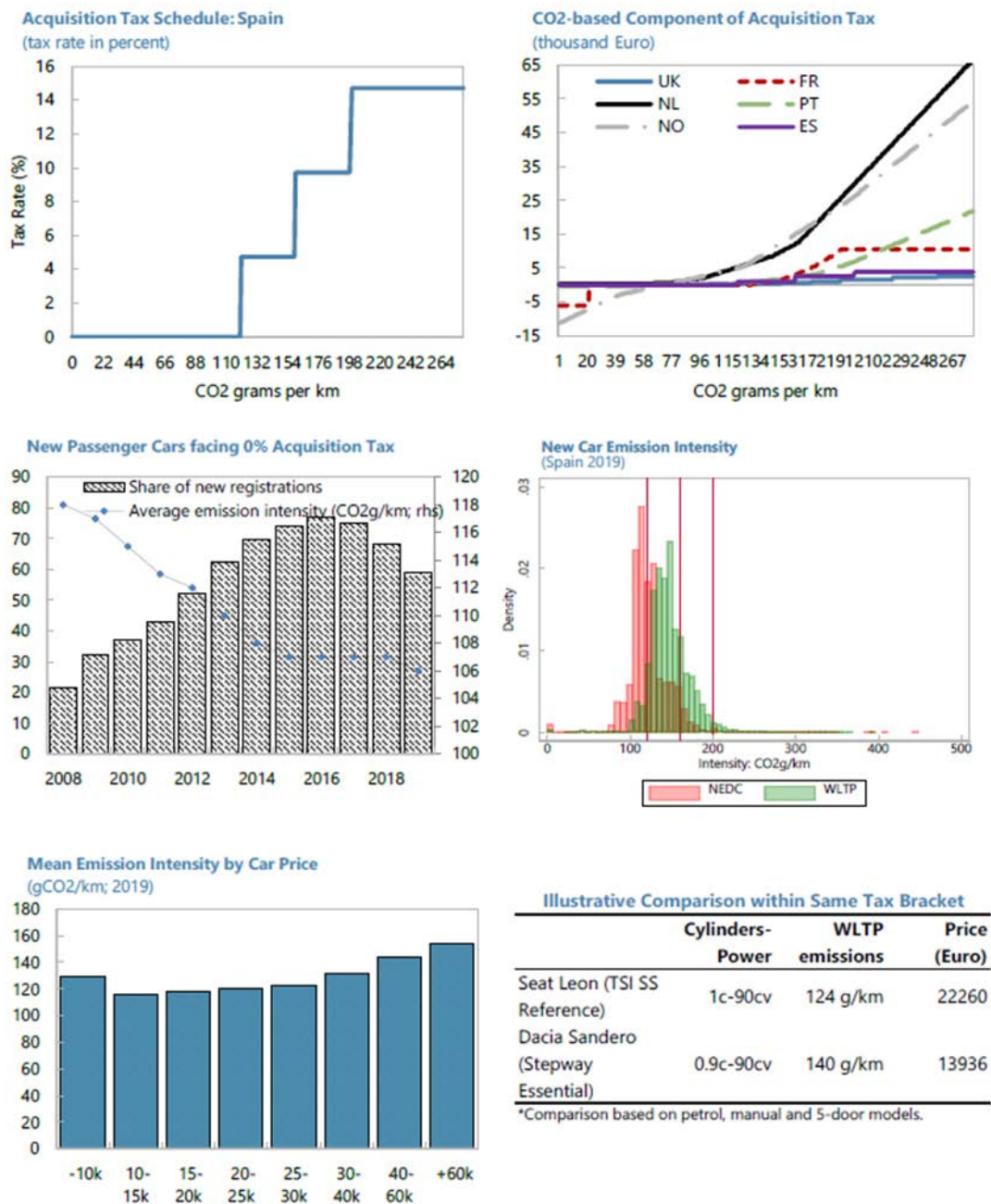
- El tipo es *ad-valorem*⁵, esto hace que el pago dentro de cada rango sea en función del precio del coche y no de las emisiones que produce. Por ejemplo, comparando los dos coches más populares en ventas en 2019 se observa que el Seat León paga más que el Dacia Sendero, a pesar de que este último emite más.

⁴ <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2022/02/15/Spain-Selected-Issues-513181>

⁵ Según la guía fiscal de Asociación de Constructoras Europeas de Automóviles, en adelante ACEA, los impuestos de adquisición basados en el CO₂ vinculados a los precios de los vehículos se utilizan en Austria, Finlandia, Grecia, Irlanda, Malta y España. Y son independientes de los precios en Bélgica (Flandes, Valonia), Chipre, Francia, Italia, Países Bajos, Portugal y Reino Unido. Además, el impuesto en Croacia depende del precio, pero el componente de CO₂ no (no hay interacción).

El esquema global es más débil que el de la mayoría de los países con los que se compara.

Gráfico 1. Impuestos a la adquisición



Fuente: ACEA, AEAT, EEA microdata y FMI.

Por otro lado, propone que las autoridades podrían considerar la posibilidad de instaurar un mecanismo “arancel-reembolso”. Son un caso especial de impuestos (aranceles) sobre la adquisición basados en las emisiones de CO₂ para aquellos vehículos que están por encima de la media de emisiones y reembolsos para los que están por debajo de la media.

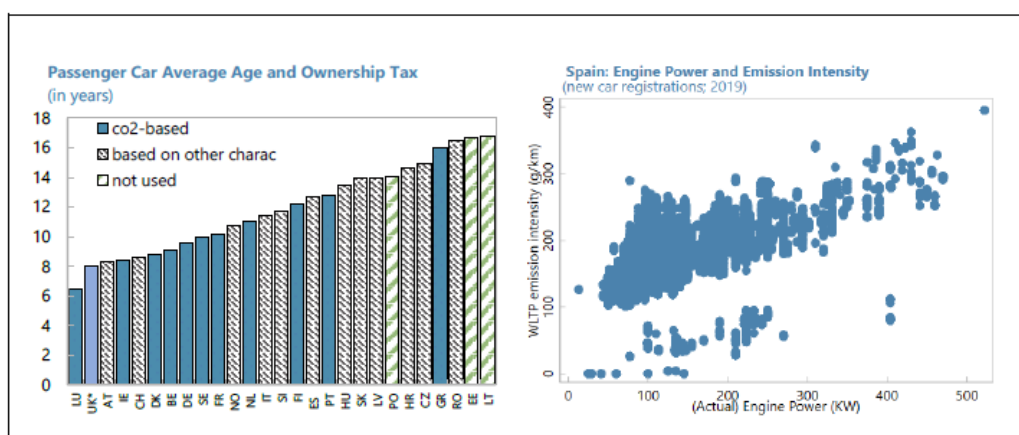
Y en lo relativo al impuesto sobre la propiedad de vehículos, señala que puede mejorarse si se alinea con la intensidad de emisión de los vehículos y con su peso y tamaño, actualmente solo tiene en cuenta la potencia.

En algunos países europeos, los impuestos anuales de circulación se basan en la intensidad de las emisiones de CO₂ de los vehículos para incentivar una flota más limpia. De hecho, estos países tienden a tener una flota de vehículos menos antigua.

En España, algunas ciudades como Madrid, Barcelona o Sevilla contemplan un descuento del 75% para determinados vehículos, tales como los eléctricos, híbridos y los vehículos de gas. Sin embargo, esto implica que algunos vehículos cero emisiones reciben el mismo descuento que otros mucho más contaminantes.

Por tanto, deberían tenerse en cuenta otros factores más allá de la potencia, tales como el peso y el tamaño del vehículo, correlacionados con otras externalidades negativas (por ejemplo, la contaminación o la congestión del tráfico).

Gráfico 2. Impuestos a la circulación.



Fuente: ACEA, EEA, y FMI.

NOTE: En el primer gráfico, el impuesto a la circulación de Reino Unido está basado en las emisiones de CO₂ hasta 2017.

4.2. Derecho comparado

El IEDMT queda fuera del ámbito de los impuestos especiales armonizados a nivel comunitario.

En el año 2005 la Comisión Europea presentó una Propuesta de DIRECTIVA DEL CONSEJO sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo {SEC (2005) 809}.

La propuesta tenía una doble finalidad: mejorar el funcionamiento del mercado interior y aplicar la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles. La propuesta no pretendía introducir nuevos impuestos sobre los automóviles de turismo, sino tan solo reestructurar esos impuestos en los Estados miembros que los aplicaban, sin obligarles a implantarlos.

Las disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta eran las Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte y Directiva 83/183/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables a las importaciones definitivas de bienes personales de los particulares procedentes de un Estado miembro que establecían una serie

limitada de disposiciones comunitarias sobre algunos aspectos de la fiscalidad del automóvil. Al no existir ninguna otra disposición comunitaria, los Estados miembros podían establecer disposiciones nacionales en ese ámbito. No obstante, estas disposiciones debían ser conformes con los principios generales del Tratado de la Comunidad Europea; en particular, no debían generar formalidades relativas al cruce de fronteras entre Estados miembros y había de atenerse al principio de no discriminación.

La propuesta introducía tres medidas fundamentales:

1. Eliminación del impuesto de matriculación. La propuesta preveía la gradual eliminación del impuesto de matriculación durante un período transitorio de entre cinco y diez años, a fin de evitar una excesiva carga impositiva a aquellos usuarios que hubieran adquirido un automóvil y abonado un elevado impuesto de matriculación y que, en el futuro, debieran, además, abonar impuestos anuales de circulación más elevados e impuestos sobre los carburantes. Los Estados miembros que aplicaran elevados impuestos de matriculación debían prever un régimen fiscal especial para estos automóviles durante su periodo medio de vida útil. Al mismo tiempo, la aplicación gradual de esta medida ofrecía a los propietarios de automóviles usados suficiente protección frente a toda posible pérdida inmediata de su valor comercial.

2. Implantación de un sistema de reembolso del impuesto de matriculación. Las disposiciones por las que se implantara este sistema habrían de aplicarse a aquellos automóviles matriculados en un Estado miembro que fueran, posteriormente, exportados o trasladados con carácter permanente a otro Estado miembro. El objetivo de esta medida era doble: en primer lugar, evitar que los impuestos de matriculación se pagaran por duplicado, y, en segundo lugar, aplicar los impuestos de matriculación que correspondieran según el uso a que se destine el automóvil en el Estado miembro considerado.

3. Reestructuración de la base imponible del impuesto de matriculación y del impuesto anual de circulación, a fin de vincularla íntegra o parcialmente a las emisiones de CO₂.

Finalmente, la Propuesta de Directiva no fue aprobada.

Por tanto, en el ámbito de la Unión Europea existe dispersión normativa en relación con los impuestos y tasas que gravan la adquisición de vehículos de turismo. Sin perjuicio del mayor detalle que se aborda en el Anexo de este documento, se adjunta el siguiente cuadro resumen con la información más relevante:

Tabla 4. Impuestos y tasas a la adquisición de vehículos de turismo UE.

	IVA	Otros tributos a la adquisición
Alemania	19%	Tasas de inscripción
Austria	20%	Basado en las emisiones de CO ₂
Bélgica	21%	Basado en la cilindrada y la antigüedad (Bruselas-Capital); combustible, edad, normas de emisión y CO ₂ (Flandes); cilindrada, antigüedad y régimen de bonus/malus basado en CO ₂ (Valonia)
Bulgaria	20%	Tasas de matrícula + "eco tax"
Croacia	25%	Basado en el precio de venta del vehículo, las emisiones de CO ₂ y el tipo de combustible.
Chipre	19%	Basado en las emisiones de CO ₂ y la cilindrada

Dinamarca	25%	Impuesto de matriculación basado en el valor, más recargo adicional basado en las emisiones de CO ₂ .
Eslovaquia	20%	Tasa de matriculación, en función del valor del vehículo, la potencia del motor y la antigüedad
Eslovenia	22%	Según el tipo de combustible, las emisiones de CO ₂ , la potencia del motor y la categoría medioambiental.
España	21%	Basado en las emisiones de CO ₂ .
Estonia	20%	Registro + Tarjeta de inscripción.
Finlandia	24%	Basado en el valor de venta al público y las emisiones de CO ₂ .
Francia	20%	Impuesto de matriculación (varía según la región) + Sistema de bonus/malus basado en el CO ₂ .
Grecia	24%	Basado en el precio neto de venta al público y las emisiones de CO ₂ .
Hungría	27%	En función de la cilindrada y las normas de emisión.
Irlanda	23%	Basado en el precio de venta del mercado, las emisiones de NO _x y CO ₂ .
Italia	22%	En función del tipo de vehículo y de la potencia + tasas de matriculación + sistema de bonus/malus basado en las emisiones de CO ₂ .
Letonia	21%	Gastos de matriculación + Impuesto sobre los recursos nacionales.
Lituania	21%	Tasas de matriculación.
Luxemburgo	17%	Timbre de registro + suplemento en función si es o no un número de registro personalizado asignado por primera vez.
Malta	18%	Según el valor del vehículo, sus emisiones de CO ₂ y su longitud.
Países Bajos	21%	Basado en las emisiones de CO ₂ y la eficiencia del combustible.
Polonia	23%	Impuesto especial basado en la cilindrada + derechos de matriculación + tarjeta de identificación.
Portugal	23%	En función de la cilindrada y las emisiones de CO ₂ + gastos de matriculación + gastos de matrícula.
Rep. Checa	21%	Tasa de registro + Recargo basado en normas de emisión
Rumania	19%	Placas de matrícula.
Suecia	25%	Sistema de bonificación para la adquisición de vehículos eficientes.

Fuente: ACEA y Dirección General de Tributos.

En relación con las embarcaciones, en la mayor parte de los países analizados no existe un impuesto de matriculación, sino que han diseñado impuestos que, en general,

presentan similitudes más cercanas al impuesto de circulación teniendo en cuenta su exigencia de pago con carácter anual y su objeto imponible.

Sólo Bélgica y algunos Estados de Estados Unidos tienen un impuesto de matriculación sobre las embarcaciones. En estos países el diseño del impuesto de matriculación sobre las embarcaciones es diverso. Así, en el caso de Bélgica, al igual que ocurre en España, se someten a tributación los barcos de más de 7,5 metros de eslora (en España de más de 8 metros) y el tipo de gravamen es una cantidad fija que se reduce en función del periodo transcurrido desde la primera inscripción. Por lo que se refiere a Estados Unidos, el impuesto de matriculación sobre embarcaciones está presente en los Estados de California y Massachusetts con relación a todas las embarcaciones que sean adquiridas para ser usadas en los respectivos Estados. La cuota a satisfacer en ambos casos se determina aplicando un tipo de gravamen sobre el precio final de la embarcación.

En ninguno de los países en los que existe un impuesto de matriculación sobre las embarcaciones se contienen elementos de carácter ambiental. Incluso podría considerarse que, por ejemplo, en el caso de Bélgica, la minoración de la cantidad a satisfacer por este impuesto en función de la antigüedad es contraria a la finalidad de protección del medio ambiente ya que, previsiblemente, las emisiones del motor sean más contaminantes cuanto mayor sea su antigüedad.

Respecto al impuesto de circulación, se recoge en países como Bulgaria, China, Eslovenia, Francia, Italia, Portugal y Suecia. Varios de estos países diseñan el impuesto atendiendo a los metros de eslora de la embarcación, como China, Eslovenia y Francia.

En el caso de Eslovenia y Francia combinan este criterio con el de la potencia del motor, mientras que China lo combina con el del tonelaje. Por su parte, otros países diseñan el impuesto atendiendo exclusivamente al tonelaje, como es el caso de Bulgaria, o a la potencia del motor, como ocurre en Portugal.

Suecia merece un apartado específico ya que no recoge un impuesto de circulación al uso, pues se trata de unos derechos o cánones de navegación. La característica fundamental de esta figura es que tiene en cuenta el rendimiento medioambiental de los buques a la hora de fijar la cuota a satisfacer. En función de las emisiones de gases de efecto invernadero, en adelante GEI, generadas por los barcos (NOx, CO₂, SOx y PM), manipulación de productos químicos y manipulación de residuos, se determina el "índice de navegación limpia" (*Clean Shipping Index*) y se otorga a cada buque un certificado.

Aparte de Suecia, China es el único de los países analizados que sí ha tenido en cuenta la finalidad ambiental en la configuración de su impuesto. En concreto, en China se prevén unas exenciones aplicables con relación a aquellos barcos que ahorran energía o utilizan nuevas fuentes de energía.

En los países analizados, el impuesto de circulación se exige a las embarcaciones registradas en el país de referencia y, por consiguiente, son embarcaciones que enarbolan la bandera nacional.

En Francia, por ejemplo, para poder registrar una embarcación se debe presentar una prueba de residencia y, para los nacionales europeos que residan en Francia durante menos de 6 meses, un certificado de elección de residencia en Francia.

En China, se excluye expresamente del impuesto de circulación a las embarcaciones propiedad de empresas con inversión extranjera, empresas extranjeras y extranjeros.

En conclusión, como regla general, en los países analizados el impuesto de circulación se exige a las embarcaciones propiedad de residentes. El siguiente cuadro recoge la información más relevante:

Tabla 5. Imposición embarcaciones UE.

País	Impuesto de Matriculación	Impuesto de Circulación	Observaciones
BÉLGICA	Impuesto de matriculación sobre yates y embarcaciones de recreo con una eslora superior a 7,5 metros.	No	Se paga una cantidad fija de 2.478 €
BULGARIA	No	Impuesto sobre vehículos de transporte para cualquier barco inscrito en los registros de los puertos búlgaros	La cuota a satisfacer se fija por tonelada bruta o fracción de la misma y, en el caso de buques de navegación fluviales no autopropulsados por tonelada de peso muerto.
CHINA	No	En función del tonelaje entre 0,42 a 0,83 euros o de los metros de eslora del casco entre 83,44 a 278,12 euros	Exenciones para aquellos barcos que ahorran energía o utilizan nuevas fuentes de energía.
ESLOVENIA	No	Impuesto sobre las embarcaciones y el impuesto adicional sobre las embarcaciones de más de cinco metros.	En la determinación de la cuota se tienen en cuenta los metros de eslora y la potencia del motor
ESPAÑA	12 % a partir de 8 metros	No	

ESTADOS UNIDOS	California: impuesto sobre el uso a la compra de embarcaciones para usar en California. Massachusetts: impuesto sobre las ventas y el uso que afecta a los barcos por su uso en el estado de Massachusetts.	No	California: la cuota se determina aplicando un tipo de gravamen sobre el precio final de compra de la embarcación que será diverso en función del lugar de situación de la embarcación. Massachusetts: la cuota se determina aplicando un tipo de gravamen de 0,0625 sobre el precio final de venta
FRANCIA	No	Impuesto sobre las embarcaciones de recreo y deportivas de a partir de 7 m de eslora con independencia de la potencia, cualquier embarcación de menos de 7 m de eslora con una potencia de al menos 22 CV y cualquier vehículo náutico motorizado con una potencia real de al menos 90 kW.	En las embarcaciones de recreo y deportivas dos componentes: la longitud del casco y la potencia del motor expresada en caballos fiscales. En los vehículos de motor náuticos se basa en la potencia real expresada en kW.
ITALIA	No	Impuesto de circulación sobre embarcaciones DEROGADO en 2016	Su cuantía se determinaba en función de los metros de eslora
PORTUGAL	No	Impuesto de circulación <u>sobre los yates</u> y lanchas de recreo para uso privado	La cuota se determina en función de la potencia del motor.
SUECIA	No	Derechos o cánones de navegación	Se tiene en cuenta el rendimiento medioambiental de los buques atendiendo al "índice de navegación limpia"

Fuente: ACEA y Dirección General de Tributos.

Respecto a las aeronaves, solo en Bélgica, Bulgaria y Estados Unidos existen figuras que tengan encaje en los impuestos de matriculación o de circulación. Tanto en Bélgica como en Estados Unidos, en concreto en el Estado de California, se ha diseñado un impuesto de matriculación que afecta a las aeronaves. En el caso de Bélgica se diseña de la misma forma que en el caso de las embarcaciones, estableciendo una cantidad fija que se minorará en función de la antigüedad de la aeronave y, en el caso del Estado de California, al igual que sucede con las embarcaciones, la cuota del impuesto de

matriculación sobre las aeronaves se determina aplicando un porcentaje fijo sobre el precio total de la aeronave.

En ninguno de los supuestos analizados se recogen elementos de carácter ambiental. Por tanto, al igual que se señalaba respecto a las embarcaciones, podría considerarse que, por ejemplo, en el caso de Bélgica, la minoración de la cantidad a satisfacer en función de la antigüedad es contraria a la finalidad de protección del medio ambiente ya que, previsiblemente, las emisiones del motor sean más contaminantes cuanto mayor serán su antigüedad.

Por su parte, en Bulgaria encontramos un impuesto de circulación que afecta a las aeronaves y se diseña en función del peso de la aeronave sin incluir ninguna consideración de carácter ambiental.

Tabla 6. Imposición aeronaves UE.

País	Impuesto de Matriculación	Impuesto de Circulación	Observaciones
BÉLGICA	Impuesto de matriculación sobre aviones, hidroaviones, helicópteros, planeadores, globos esféricos, dirigibles y otras aeronaves	No	Se paga una cantidad fija de 619 € para aviones motorizados ultraligeros y 2.478 € para los demás.
BULGARIA	No	Impuesto sobre vehículos de transporte para cualquier aeronave inscrita en el registro estatal de aeronaves civiles de la República de Bulgaria.	La cuota a satisfacer se fija por tonelada de peso máximo de despegue o fracción del mismo
ESTADOS UNIDOS	California: Impuesto sobre el uso a la compra de aeronaves para usar en California.	No	California: La cuota se determina aplicando un tipo de gravamen sobre el precio total de compra de la aeronave que será diverso en función del lugar de situación de la aeronave.

Fuente: ACEA y Dirección General de Tributos.

Respecto al impuesto de circulación de vehículos de tracción mecánica, en la siguiente tabla se expone su situación en diversos países comunitarios, así como en otros países, como Corea del Sur, China, Estados Unidos, Japón, Reino Unido y Suiza, también relevantes en el conjunto de las emisiones contaminantes y por su peso en el sector del automóvil.

PAIS	IMPUESTO CIRCULACIÓN	PAÍS	IMPUESTO CIRCULACIÓN
ALEMANIA	SI	HUNGRÍA	SI
AUSTRIA	SI	IRLANDA	SI
BÉLGICA	SI	ITALIA	SI
BULGARIA	SI	JAPÓN	SI
COREA DEL SUR	SI	LETONIA	SI
CROACIA	SI	LITUANIA	NO
CHINA	SI	LUXEMBURGO	SI
CHIPRE	SI	MALTA	SI
DINAMARCA	SI	NORUEGA	NO
EEUU	SI	PAÍSES BAJOS	SI
ESLOVAQUIA	SI	POLONIA	NO
ESLOVENIA	NO	PORTUGAL	SI
ESPAÑA	SI	REINO UNIDO	SI
ESTONIA	NO	REPÚBLICA CHECA	NO
FINLANDIA	SI	RUMANÍA	SI
FRANCIA	NO	SUECIA	SI
GRECIA	SI	SUIZA	SI

Fuente: Instituto de Estudios Fiscales

En la configuración de este impuesto, los diversos países generalmente introducen diferencias en función del tipo de vehículo utilizado (vehículos de uso particular, vehículos comerciales, vehículos pesados o motocicletas). Sin perjuicio de algunas referencias concretas a los demás tipos de vehículos, este análisis se centra en la figura de los turismos o vehículos de uso particular.

En primer lugar, de la información de la tabla se observa que el impuesto de circulación existe en la mayoría de los países analizados. Eslovenia, Francia⁶, Noruega y Polonia⁷, sí que gravan la matriculación de los vehículos⁸, pero no su circulación. Por el contrario, hay ocho países que solo aplican un impuesto de circulación y no el de matriculación y son los siguientes: Alemania, Bulgaria, Eslovaquia, Letonia, Luxemburgo, Rumanía, Suecia y Suiza.

Por su parte, tres países (Estonia, Lituania⁹ y República Checa¹⁰) no han establecido ninguno de los dos impuestos.

⁶ El impuesto de circulación en Francia grava únicamente a los vehículos de empresa, en función de las emisiones de CO₂, o en su defecto, la potencia fiscal y las emisiones de contaminantes atmosféricos y el tipo de motor. Además, aplican otro impuesto específico a los vehículos pesados (más de 12t.), en función del número de ejes.

⁷ El impuesto de circulación de Polonia grava únicamente a los vehículos de transporte de más de 3,5 toneladas, en función de su peso y número de ejes. El gravamen varía desde el mínimo de 24,89 PLN (5,39 euros) hasta un máximo de 3.364,56 PLN (729 euros).

⁸ En el caso del Reino Unido, el primer año de gravamen del impuesto se asemeja a un impuesto de matriculación cuyo gravamen se determina en función de las emisiones de CO₂. En los años posteriores, se establece una tarifa plana anual que podría asimilarse a un tributo de circulación, como puede verse en el anexo.

⁹ El impuesto de circulación de Lituania grava únicamente a los vehículos pesados en función de su peso, número de ejes y tipo de suspensión.

¹⁰ El impuesto de circulación de la República Checa únicamente se aplica a los vehículos que se utilizan con fines comerciales (están excluidos los vehículos de uso exclusivamente personal). El impuesto se

El resto de los países analizados aplican ambos.

El impuesto de circulación es un gravamen que existe en un mayor número de países, siendo una excepción aquellos que no lo aplican, tal y como se refleja en la tabla de la introducción.

A su vez, de los veintisiete países analizados que incorporan un impuesto de circulación catorce no incorporan las emisiones de CO₂ como elemento de determinación del gravamen (primer grupo) frente a trece de ellos que sí lo hacen (segundo grupo). Cabe destacar que, en el ámbito de la UE, únicamente no tienen en cuenta emisiones de CO₂, Bulgaria, España, Hungría, Italia, Letonia y Rumanía.

El parámetro principal empleado por el primer grupo de países es la cilindrada. La mayor parte de los países incorporan algún parámetro adicional al mismo, tal como la antigüedad o el año de fabricación del vehículo.

En relación con el segundo grupo de países, la mayoría de ellos ha optado por el uso de dos parámetros: las emisiones de CO₂ y la potencia del motor. También es habitual, aunque en menor medida, atender al tipo de combustible como elemento de medición. Otros parámetros empleados, aunque de manera residual son la antigüedad y el peso del vehículo. Por último, los únicos países que aplican como único factor de gravamen las emisiones de CO₂ son Chipre, Dinamarca e Irlanda.

A continuación, se muestra una tabla donde se establecen los diversos parámetros establecidos por cada uno de los países analizados:

ALEMANIA	Emisiones de CO ₂ y cilindrada
AUSTRIA	Potencia del motor (coches registrados hasta 30.09.2020) Potencia del motor y emisiones CO ₂ (coches registrados después de 30.09.2020)
BÉLGICA	Cilindrada, emisiones CO ₂ , tipo de combustible y emisiones estándar
BULGARIA	Potencia del motor, año de fabricación y emisiones estándar (normas EURO)
COREA DEL SUR	Cilindrada
CROACIA	Potencia del motor y antigüedad
CHINA	Cilindrada (8,11 a 729,76 euros) Reducción 50% vehículos energéticamente eficientes y exención vehículos de nuevas energías (eléctricos)
CHIPRE	Emisiones CO ₂
DINAMARCA	Consumo de combustible (matriculados por primera vez antes del 3 de octubre de 2017 y entre esta fecha y el 1 de julio de 2021) Emisiones CO ₂ (matriculados por primera vez a partir del 1 de julio de 2021)
EE.UU.	Distintos en cada estado (precio de compra, peso (...))
ESLOVAQUIA	Cilindrada y antigüedad
ESPAÑA	Potencia fiscal (caballos fiscales)
FINLANDIA	Emisiones CO ₂ , peso y tipo de combustible
GRECIA	Cilindrada o emisiones de CO ₂

determina con base en el tamaño del motor -para los vehículos de turismo- y el peso y número de ejes -para los vehículos pesados.

PAÍSES BAJOS	Peso, tipo de combustible (gasolina, gasóleo, GLP) y emisiones de CO ₂ (sólo hay un régimen especial de CO ₂ para los turismos que emiten menos de 50 g/km)
HUNGRÍA	Cilindrada y año de fabricación
IRLANDA	Cilindrada (matriculados por primera vez en Europa antes del 1 de julio de 2008) Emisiones CO ₂ (matriculados por primera vez después del 1 de julio de 2008)
ITALIA	Cilindrada, emisiones estándar (normas EURO) y tipo de combustible
JAPÓN	Cilindrada y la fecha de matriculación
LETONIA	Peso, capacidad del motor y potencia
LUXEMBURGO	Emisiones CO ₂ o cilindrada
MALTA	Emisiones CO ₂ y antigüedad
PORTUGAL	Cilindrada y emisiones CO ₂
REINO UNIDO	Tarifa plana anual
RUMANÍA	Cilindrada
SUECIA	Emisiones de CO ₂ y el tipo de combustible
SUIZA	Potencia fiscal, capacidad de cilindrada, peso bruto vehículo y potencia en KW

Fuente: Instituto de Estudios Fiscales

En la mayoría de los países, los impuestos anuales de circulación de los vehículos eléctricos son menores que los de motor de combustión interna, tal y como sucede en el caso del impuesto sobre matriculación. De hecho, en muchos países, como Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, China, Eslovaquia, Grecia, Hungría, Italia, Países Bajos y Reino Unido, los vehículos eléctricos están incluso exentos del impuesto de circulación.

En relación con las motocicletas, el principal parámetro de gravamen es el tamaño del motor, mientras que en los vehículos comerciales ligeros destaca el factor peso frente a otros elementos. Por último, y en cuanto a los vehículos pesados, los principales factores empleados son el peso y el número de ejes, siendo una excepción el empleo de las emisiones de CO₂.

En el anexo de este documento se recoge un mayor detalle de las características de ese impuesto en cada uno de los países citados.

5. CONTEXTO MEDIOAMBIENTAL

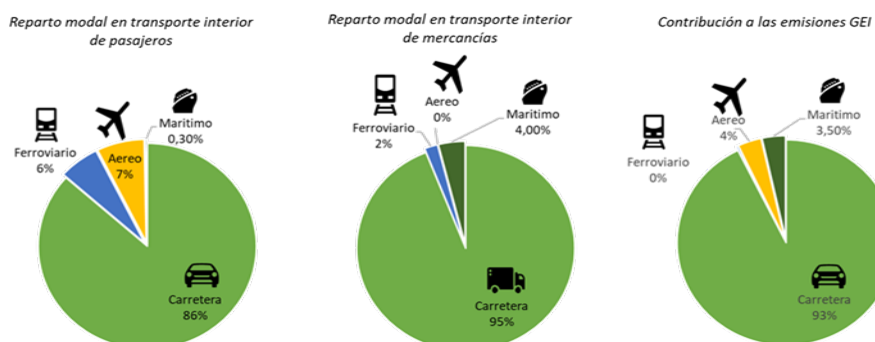
En el marco del denominado Pacto Verde Europeo, la Unión Europea (en adelante, UE) ha fijado el objetivo vinculante de lograr la neutralidad climática para el año 2050 y, como paso intermedio, ha elevado su ambición en materia de clima para 2030 comprometiéndose a reducir las emisiones en, al menos, un 55 % respecto a 1990.

Para lograr esta reducción de emisiones la UE ha creado el paquete de medidas "Fit For 55"¹¹ a través del cual se pretende revisar la legislación en materia de clima, energía y transporte con el fin de adaptar las normas vigentes a sus ambiciones para 2030 y 2050.

¹¹ <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/eu-plan-for-a-green-transition/>

En España, en 2018, según el inventario nacional de emisiones de GEI¹², el transporte fue responsable del 27% del total de emisiones de GEI teniendo la mayor cuota el transporte por carretera (95,3%).

Gráfico 3. Transporte y emisiones GEI.



Fuente: MITECO.

En la Unión Europea las emisiones GEI procedentes del transporte por carretera representan casi el 20 % del total de las emisiones de GEI de la UE y han aumentado considerablemente desde 1990.

Es por ello que una de las medidas contenidas en el Paquete “Fit For 55” es la revisión de las normas en materia de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas, ya que se considera que son un factor clave para la reducción de las emisiones en el sector. Concretamente, se ha trabajado en la modificación de la normativa que fija a los fabricantes de vehículos los niveles máximos de emisiones de CO₂ para el valor medio de su flota total vendida.

Actualmente, el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n° 443/2009 y (UE) n° 510/2011, “fija un objetivo a escala del parque de la Unión, aplicable a partir del 1 de enero de 2020, de 95 g CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y un objetivo a escala del parque de la Unión de 147 g de CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión, medidas hasta el 31 de diciembre de 2020 con arreglo al Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión junto con los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153, y, a partir del 1 de enero de 2021, medidas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151”, lo que obliga a los fabricantes a trabajar en la introducción en el mercado de nuevos vehículos con energías alternativas.

La Comisión ha propuesto aumentar el objetivo de reducción a un 55% para 2030, y fija un nuevo objetivo del 100% para 2035. En la práctica, esto implica que a partir de 2034 ya no se podrán comercializar en la UE turismos o furgonetas que tengan un motor de combustión interna.

¹² Informe de inventario nacional de gases de efecto invernadero. Serie 1990-2018. MITECO (2020).

Para tener en cuenta el cambio en la metodología de medición de consumo y emisiones de CO₂ que se ha llevado a cabo, y al que nos referimos más adelante, los objetivos a escala del parque de la UE se han expresado en forma de reducciones porcentuales con respecto al punto de partida de 2021. Este punto de partida se determina sobre la base de la media de los objetivos de emisiones específicas para 2021, en los que, para evitar un aumento indebido del nivel del punto de partida, los valores de emisión utilizados como entrada para el cálculo son los valores medidos durante el WLTP (*World-wide harmonized Light duty Testing Procedure*, o Procedimiento Mundial Armonizado para el Ensayo de Vehículos Ligeros), en lugar de los valores de emisión declarados por los fabricantes. La Comisión publicará el punto de partida de 2021 a más tardar el 31 de octubre de 2022.

Por otra parte, el tráfico y la congestión siguen afectando a la calidad del aire, lo cual ha dado lugar a que un número cada vez mayor de ciudades introduzcan zonas de bajas emisiones y sin emisiones que restringen el acceso local de los vehículos con motores de combustión interna y a que determinados Estados miembros anuncien la eliminación progresiva de las ventas de estos vehículos.

No obstante, la industria automovilística es de vital importancia para la economía de la UE y representa más del 7 % de su PIB. Como consecuencia de ello, el sector del automóvil está experimentando una importante transformación estructural que incluye la evolución de las tecnologías limpias y digitales, en particular el paso de los motores de combustión interna a tecnologías de emisión cero y de baja emisión, así como vehículos cada vez más conectados.

Una de las medidas de mayor impacto que se ha implementado en los últimos años encaminadas a lograr una reducción de las emisiones en el sector ha sido el cambio de metodología de medición de consumo y emisiones de CO₂ de los vehículos denominado WLTP, como consecuencia de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n° 293/2012.

Estas nuevas pruebas WLTP representan un paso más en la intención de Europa de ofrecer homologaciones de consumos y emisiones más acordes con el uso habitual de los vehículos por parte de los conductores y no en función de mediciones de laboratorio, tal y como reflejaba la anterior homologación NEDC (*New European Driving Cycle* o Nuevo Ciclo de Conducción Europeo). Desde septiembre de 2018 a todos los vehículos nuevos matriculados les resulta de obligado cumplimiento la aplicación del nuevo protocolo para calcular con mayor precisión el consumo y las emisiones de CO₂ de un vehículo.

En el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n°293/2012, se aportaba una herramienta que correlacionaba los valores de CO₂ del WLTP con los valores del NEDC, de manera que

se contara con una base comparable mientras convivían ambos tipos de medición hasta finales del año 2020.

Con base en esto, y con el objetivo de mitigar el impacto directo que sobre la demanda de automóviles iba a tener la aplicación del nuevo sistema de medición WLTP, con emisiones más elevadas, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, estableció un coeficiente de correlación de los valores de emisión de CO₂ del WLTP con los del NEDC, permitiendo utilizar el valor correlacionado hasta el 31 de diciembre de 2020.

Este cambio de metodología supone un incentivo para avanzar hacia una flota de vehículos menos contaminantes.

Como consecuencia, a partir del 1 de enero de 2021 las emisiones de los vehículos comerciales ligeros a tener en cuenta a efectos de calcular la cuota del IEDMT se vieron incrementadas.

Debido a dicho incremento, única y exclusivamente para aquellos vehículos que como consecuencia de la aplicación del nuevo sistema de mediciones WLTP hubieran pasado a tributar por un epígrafe superior de los establecidos en el apartado 1 del artículo 70 de la Ley de Impuestos Especiales, la cuota del IEDMT podría resultar incrementada.

Por este motivo, de manera coyuntural, con efectos hasta el 31 de diciembre de 2021, se modificaron los umbrales de los epígrafes 1.º, 2.º, 3.º y 4.º del apartado 1 del artículo 70 de la Ley 38/1992, por la disposición adicional quinta de la Ley 11/2021, de 9 de julio, de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, de transposición de la Directiva (UE) 2016/1164, del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, de modificación de diversas normas tributarias y en materia de regulación del juego.

Así, pues desde el 1 de enero de 2022 los epígrafes 1.º, 2.º, 3.º y 4.º del apartado 1 del artículo 70 de la Ley 38/1992 se mantienen en los umbrales vigentes antes de la modificación introducida por la Ley 11/2021, por lo que la tributación de los vehículos cuyo nivel de emisiones oficiales de CO₂ se encuentre dentro de los siguientes rangos: 120 g/km -144 g/km; 160g/km -191g/km, y 200g/km - 239g/km, se verá incrementada.

En materia de transporte aéreo, el mencionado paquete “Fit For 55” se centra en la transición hacia el uso de combustibles más sostenibles (electrocombustibles y biocombustibles avanzados) que puedan reducir significativamente las emisiones de las aeronaves. Actualmente estos combustibles solo representan el 0,05% del consumo total de combustibles en el sector de la aviación.

La propuesta tiene por objeto aumentar tanto la demanda como la oferta de combustibles de aviación sostenibles, especialmente los combustibles sintéticos de aviación, garantizando al mismo tiempo unas condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte aéreo de toda la UE.

Concretamente, la propuesta sobre la que se está trabajando en el Consejo se centra en los siguientes aspectos:

- i. establecer requisitos para el abastecimiento con combustible de aviación sostenible y con combustible de aviación sintético a partir de 2025, con un aumento gradual hasta 2050;
- ii. establecer un período transitorio que permita a los proveedores de combustible alcanzar los objetivos fijados en el anexo como media ponderada en toda la Unión;
- iii. garantizar la adopción de medidas contra el sobre repostado;
- iv. establecer obligaciones de notificación para los proveedores de combustible y los operadores de aeronaves.

En lo relativo al transporte marítimo, la propuesta incluida en el paquete de medidas “Fit For 55” persigue la utilización de combustibles más ecológicos. Se pretende que gracias al uso de combustibles renovables e hipocarbónicos se reduzca la intensidad de las emisiones de GEI de la energía utilizada a bordo de los buques hasta en un 75% en el año 2050. Actualmente, el sector marítimo sigue dependiendo casi en exclusiva de los combustibles fósiles y constituye una fuente importante de GEI y otras emisiones contaminantes perjudiciales.

En este caso la propuesta se centra en los siguientes aspectos:

- i) el establecimiento de objetivos de reducción de la intensidad de las emisiones de GEI de la energía utilizada a bordo de los buques;
- ii) el establecimiento de requisitos para el uso del suministro de electricidad en el puerto o de energía de emisión cero en el punto de atraque para los buques aplicables a partir de 2030;
- iii) el establecimiento de los principios para contabilizar los biocarburantes, el biogás, los carburantes renovables de origen no biológico y los combustibles de carbono reciclado dentro de los objetivos de reducción de la intensidad de la emisión de GEI;
- iv) el establecimiento del certificado de conformidad FuelEU y de la obligación para los buques de obtenerlo; y
- v) la introducción de procedimientos de seguimiento, notificación, inspección y ejecución, así como de disposiciones financieras (incluidas las multas aplicables a los buques por incumplimiento, así como la asignación de dichas multas al Fondo de Innovación).

Se está trabajando también sobre un proyecto de Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. El objetivo es apoyar la implantación en toda la Unión Europea de infraestructuras de acceso público para la recarga y el repostaje de combustibles alternativos en el transporte por carretera, la aviación y el transporte marítimo.

Actualmente estas propuestas están siendo objeto de debate en el Consejo.

Todas estas medidas desempeñarán un papel clave para poder reducir en un 90 % las emisiones del transporte en la Unión Europea, lo que constituye un requisito previo para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de 2050.

6. CONTEXTO ECONÓMICO

Dada la configuración actual del IEDMT, en el caso de los vehículos automóviles, la evolución de sus matriculaciones y su composición inciden directamente en la recaudación del mismo.

En el IVTM, la evolución de la composición del parque de vehículos, distinguiendo entre las distintas categorías y, dentro de cada una de ellas, la mayor o menor potencia de los vehículos, incide en la recaudación del impuesto.

En el siguiente cuadro se presenta la serie del parque de automóviles al final de cada uno de los años comprendidos en el período 2015-2020, distinguiendo entre camiones, autobuses, turismos, motocicletas y demás vehículos:

Tabla 7. Parque automóviles 2015-2020.

AÑO	CLASE DE VEHÍCULOS										TOTAL	
	Camiones		Autobuses		Turismos		Motocicletas		Varios		Nº	Índice
	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice		
2015	4.851.518	100	60.252	100	22.355.549	100	3.079.463	100	1.042.901	100	31.389.683	100
2016	4.879.480	101	61.838	103	22.876.830	102	3.211.474	104	1.076.898	103	32.106.520	102
2017	4.924.476	102	63.589	106	23.500.401	105	3.327.048	108	1.113.490	107	32.929.004	105
2018	4.980.911	103	64.905	108	24.074.151	108	3.459.722	112	1.150.293	110	33.729.982	107
2019	5.015.973	103	65.470	109	24.558.126	110	3.607.226	117	1.187.996	114	34.434.791	110
2020	5.030.927	104	63.387	105	24.716.898	111	3.735.920	121	1.218.071	117	34.765.203	111

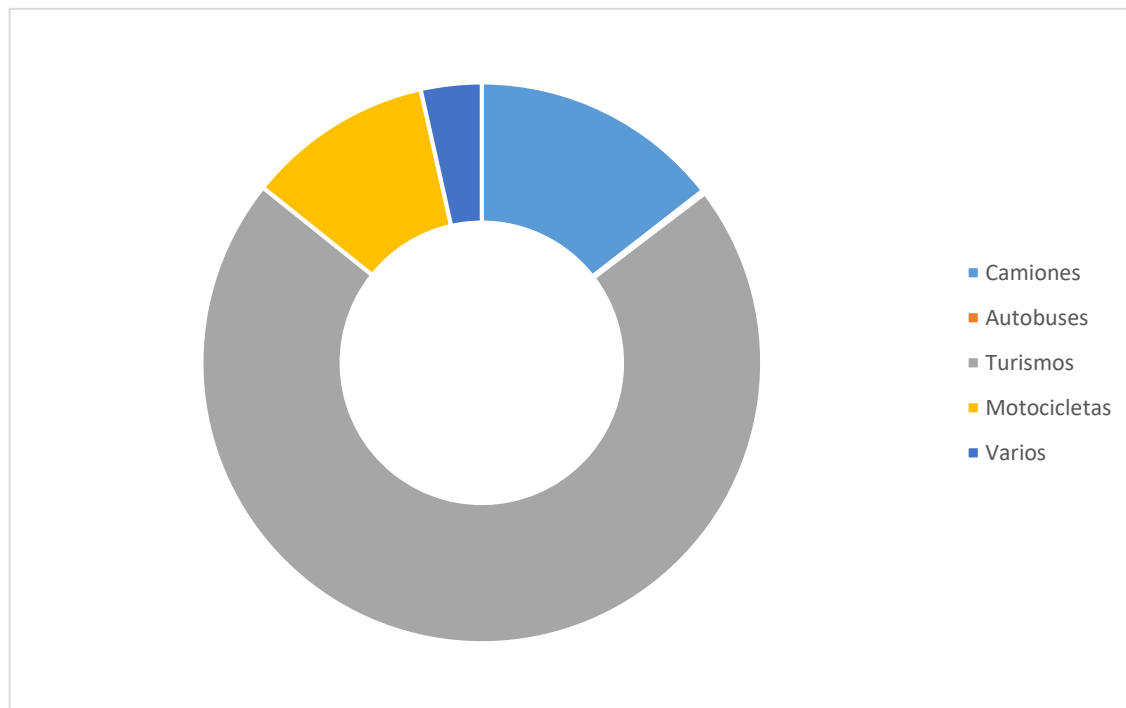
Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

Para facilitar el análisis de la evolución del parque se han incluido números índices con base 100 en 2015. Para el conjunto de vehículos, el parque ha aumentado en estos últimos años un 11 por ciento, habiéndose producido un aumento en el año 2020 de apenas 330.000 vehículos, frente al incremento de más de 700.000 registrado el año anterior.

El 71,1 por ciento de los vehículos en circulación son turismos, cuyo parque se ha incrementado en un 10,5 por ciento en este mismo periodo; los camiones lo han hecho también en un 3,7 por ciento y las motocicletas en un 21,3 por ciento; los autobuses han crecido, un 5,2 por ciento (con una disminución de más de 2.000 unidades en el último año), y los demás vehículos casi un 17 por ciento. La relación entre población y parque automóvil ha pasado de 680 automóviles por 1.000 habitantes en 2015 a 730 automóviles en 2020, mientras que en el caso de turismos lo ha hecho de los 480 a 520; así mismo, el número de habitantes por vehículo de turismo ha pasado de 1,48 habitantes en el año 2015 a 1,36 en 2020.

En el siguiente gráfico se representa la estructura del parque de automóviles a 31 de diciembre de 2020, en el que destaca sobremanera la preponderancia de los automóviles de turismo sobre el resto de los vehículos componentes del parque, y el número muy residual de autobuses:

Gráfico 4. Estructura parque automóviles a 31/12/2020.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicios de estadística.

La antigüedad de los vehículos en circulación también es un dato importante para predecir la recaudación del impuesto en el IEDMT. Por el contrario, en el IVTM dicho parámetro no influye en la recaudación del impuesto, ya que la cuota se determina únicamente en función de la potencia del vehículo.

En el siguiente cuadro se desglosa el número de unidades de cada una de las categorías de vehículos que componían el parque a 31 de diciembre de 2020, según el año en que han sido matriculados; la última columna recoge el dato de la antigüedad media de cada categoría de vehículos en circulación al final del año 2020:

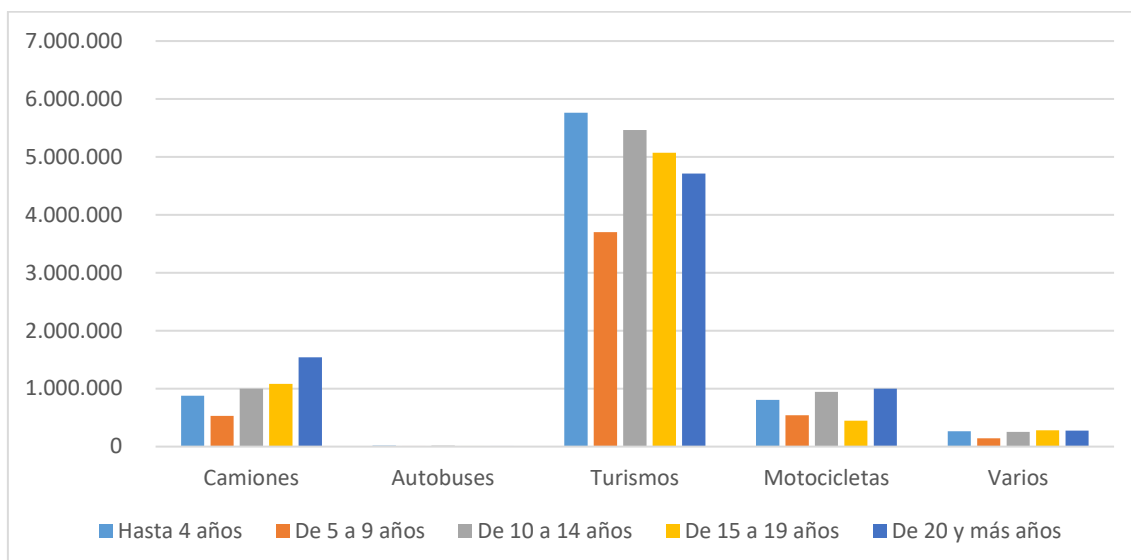
Tabla 8. Distribución parque vehículos 31/12/2020.

Año Matriculación Tipo	Hasta 4 años		De 5 a 9 años		De 10 a 14 años		De 15 a 19 años		De 20 y más años		TOTAL	Antig. Media
		%		%		%		%		%		
Camiones	879.517	17	529.508	11	999.051	20	1.081.268	21	1.541.583	31	5.030.927	14
Autobuses	16.948	27	10.655	17	15.058	24	8.988	14	11.738	19	63.387	11
Turismos	5.761.488	23	3.703.895	15	5.466.150	22	5.072.169	21	4.713.196	19	24.716.898	12
Motocicletas	805.362	22	540.646	14	944.171	25	445.324	12	1.000.417	27	3.735.920	13
Varios	262.960	22	142.921	12	253.126	21	282.575	23	276.489	23	1.218.071	13
TOTALES	7.726.275	22	4.927.625	14	7.677.556	22	6.890.324	20	7.543.423	22	34.765.203	13

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

Para el conjunto de los vehículos, su antigüedad media es de 13 años, habiéndose matriculado hace más de 20 años el 21,7 por ciento. Los vehículos en circulación más antiguos son los camiones (14 años de media) y el parque más renovado corresponde a los autobuses, con 11 años de media. En cuanto a los turismos, solo un 23,3 por ciento tiene menos de 5 años.

Gráfico 5. Antigüedad parque de vehículos 31/12/2020.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

A la hora de analizar la evolución de la matriculación de vehículos automóviles, en tanto deviene hecho imponible del impuesto especial, se ha limitado el análisis a aquellos vehículos cuya primera matriculación está sujeta al impuesto y, por su relevancia, a turismos y motocicletas.

Este es el objeto del siguiente cuadro, en el que figura el número de turismos y motocicletas matriculados en cada uno de los años comprendidos en el período 2015-2020:

Tabla 9. Matriculaciones 2015-2020.

AÑOS	TURISMOS (1)	MOTOCICLETAS		TASAS DE VARIACIÓN (%)		
		< 250 c.c.	> 251 c.c.	TURISMOS	< 250 c.c.	> 251 c.c.
2015	1.094.117	86.313	50.915	22,92	19,87	19,54
2016	1.230.104	97.677	63.301	12,43	13,17	24,33
2017	1.342.011	78.810	66.145	9,10	-19,32	4,49
2018	1.424.758	90.292	74.902	6,17	14,57	13,24
2019	1.375.381	98.585	85.342	-3,47	9,18	13,94
2020	939.096	88.575	73.685	-31,72	-10,15	-13,66

(1) Incluye Todoterrenos.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

En el supuesto de las motocicletas, se ha distinguido según que su cilindrada supere o no los 250 centímetros cúbicos (c.c.), habida cuenta de que no se someten al impuesto cuando su cilindrada no exceda de 250 c.c.

A partir de los datos relativos a estas matriculaciones, se han obtenido las tasas de variación interanuales para cada una de estas categorías de vehículos, cuya evolución en 2020, en general, fue muy negativa, si bien para los turismos ya se adelantaba esa tendencia en el año 2019.

En el cuadro que se recoge a continuación, se analiza además la información relativa a la evolución de las matriculaciones según el carburante que utilizan.

Tabla 10. Matriculaciones según carburante.

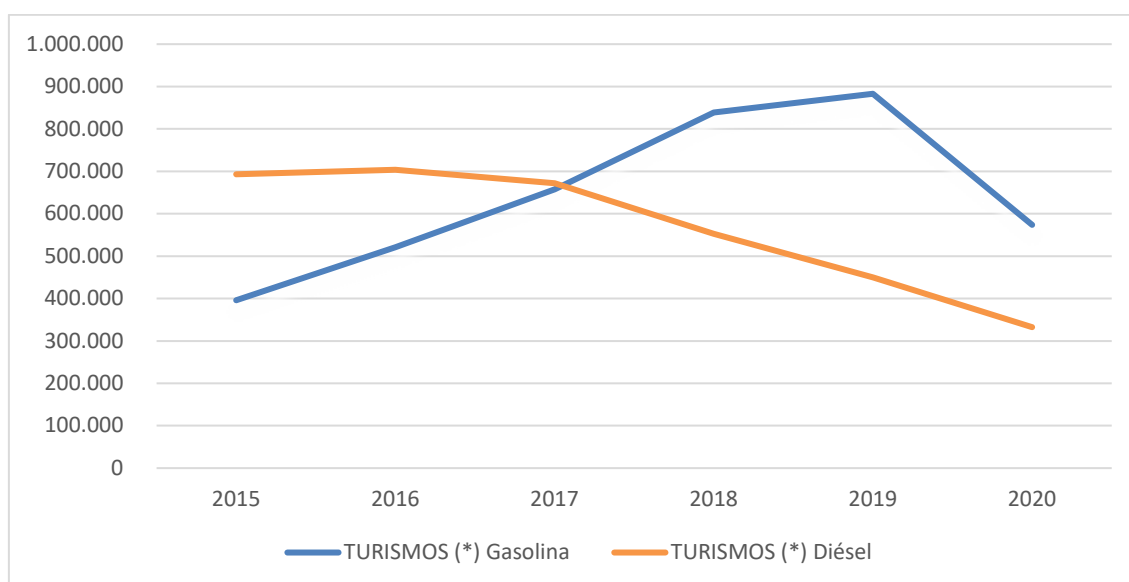
Año	TURISMOS (*)		Tasa variación %	
	Gasolina	Diésel	Gasolina	Diésel
2015	395.962	693.152	33	17
2016	521.147	703.727	32	2
2017	657.290	672.295	26	-4
2018	838.758	552.507	28	-18
2019	882.995	449.791	5	-19
2020	573.864	332.482	-35	-26

(*) Incluye Todoterrenos.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística

Se observa así cómo la demanda de turismos con motores diésel se muestra decreciente desde el año 2016.

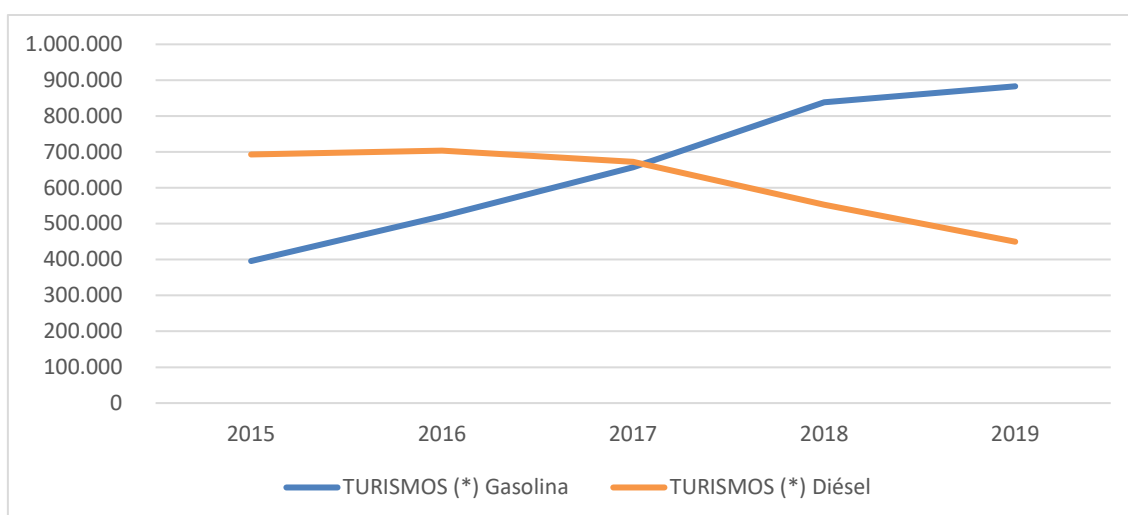
Gráfico 6. Demanda de turismos por tipo de combustible 2015-2020.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

De hecho, si se excluye del análisis el año 2020, marcado por la pandemia generada por la COVID-19, la contraposición de tendencias es aún más evidente:

Gráfico 7. Demanda de turismos por tipo de combustible 2015-2019.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

En el IVTM puede resultar interesante el análisis de la composición del parque de vehículos desglosada en los distintos tipos de vehículos y su evolución a lo largo del tiempo, que se muestra en las siguientes tablas:

En la primera se ofrece información de la composición del parque de vehículos, según las distintas clases de vehículos del cuadro de tarifas del impuesto

Se observa que el grupo más numeroso es el de los turismos, seguido a bastante distancia por el de camiones y furgonetas

Tabla 11. Parque de vehículos por tipos 2015-2020.

Años	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros vehículos*	Total
2015	4.851.518	60.252	22.355.549	3.079.463	195.657	426.510	420.734	31.389.683
2016	4.879.480	61.838	22.876.830	3.211.474	207.889	443.598	425.411	32.106.520
2017	4.924.476	63.589	23.500.401	3.327.048	218.154	459.712	435.624	32.929.004
2018	4.980.911	64.905	24.074.151	3.459.722	225.942	474.737	449.614	33.729.982
2019	5.015.973	65.470	24.558.126	3.607.226	232.680	487.823	467.493	34.434.791
2020	5.030.927	63.387	24.716.898	3.735.920	235.511	498.492	484.068	34.765.203

(*) Incluye ciclomotores y motocicletas

Fuente: Anuario estadístico general 2020. Dirección General de Tráfico.

Además, puede analizarse el parque de vehículos, no solo atendiendo a las distintas clases de los mismos, sino también al tipo de carburante utilizado, distinguiendo entre vehículos con motor de gasolina, vehículos con motor de gasoil y vehículos con otros carburantes.

Tabla 12. Parque de vehículos de gasolina.

Años	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos*	TOTAL
2015	503.728	243	9.677.594	3.071.077	0	124.542	13.377.184

2016	495.458	241	9.820.553	3.201.831	0	123.876	13.641.959
2017	489.708	239	10.102.654	3.314.148	0	123.636	14.030.385
2018	488.975	239	10.507.650	3.442.848	0	123.558	14.563.270
2019	488.872	229	10.939.069	3.582.771	0	123.802	15.134.743
2020	488.441	223	11.126.944	3.703.620	0	124.800	15.444.028

(*) Incluye ciclomotores y motocicletas

Fuente: Anuario estadístico general 2020. Dirección General de Tráfico.

Tabla 13. Parque de vehículos de diésel.

Años	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos*	Total
2015	4.343.585	58.676	12.665.275	2.122	195.657	275.905	17.541.220
2016	4.378.199	59.944	13.038.663	2.644	207.889	280.674	17.968.013
2017	4.426.541	61.336	13.367.879	3.333	218.154	290.231	18.367.474
2018	4.478.050	61.684	13.501.540	3.994	225.942	303.332	18.574.542
2019	4.504.394	61.697	13.510.143	4.758	232.680	319.916	18.633.588
2020	4.514.742	59.262	13.451.079	5.269	235.511	334.578	18.600.441

(*) Incluye ciclomotores y motocicletas

Fuente: Anuario estadístico general 2020. Dirección General de Tráfico.

Tabla 14. Parque de vehículos de otros carburantes.

Años	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos*	Total
2015	4.205	1.333	12.680	6.264	0	20.287	44.769
2016	5.823	1.653	17.614	6.999	0	20.861	52.950
2017	8.227	2.014	29.868	9.567	0	21.757	71.433
2018	13.886	2.982	64.961	12.880	0	22.724	117.433
2019	22.707	3.544	108.914	19.697	0	23.775	178.637
2020	27.744	3.902	138.875	27.031	0	24.690	222.242

(*) Incluye ciclomotores y motocicletas

Fuente: Anuario estadístico general 2020. Dirección General de Tráfico

De esta forma se puede analizar la incidencia de los vehículos en la contaminación del medio ambiente, según el tipo de carburante utilizado.

En el caso de los vehículos turismos se observa una aproximación del número de vehículos de gasolina al de los de gasoil. Hay que tener en cuenta que el parque español de turismos con motor de gasoil desde principios del siglo XXI había crecido de forma exponencial, pasando desde 4.702.264 turismos en el año 2000 hasta 10.796.625 turismos en el año 2010, mientras que entre esos años el total de turismos con motor de gasolina había disminuido desde 12.746.971 hasta 10.677.003 vehículos. En el período de años analizado en los cuadros anteriores se ha invertido esta tendencia, incrementándose los turismos de gasolina.

A su vez, en el tercero de los cuadros se observa un notable incremento del número de vehículos de otros carburantes, que incluye los vehículos eléctricos, de hidrógeno, GLP (gases licuados de petróleo), GLN (gas natural licuado) o GLC (gas natural comprimido). Este incremento se da en todas las categorías de vehículos, siendo especialmente significativo el caso de los turismos, que ha pasado de 12.680 vehículos en el año 2015 a 138.875 vehículos en el año 2020, lo que supone un incremento del 995 por ciento.

A pesar de lo señalado anteriormente del incremento del número de vehículos menos contaminantes, el parque automovilístico español adolece de una elevada antigüedad, como se deduce de las siguientes tablas referidas al año 2020:

Tabla 15. Parque de vehículos y tipos (agregado). Año 2020.

Antigüedad	Camiones	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industr.	Remolques y semirrem.	Otros	Total
Hasta 4 años	331.203	548.314	16.948	5.761.488	805.362	88.208	99.698	75.054	7.726.275
De 5 a 9 años	227.820	301.688	10.655	3.703.895	540.646	50.934	65.127	26.860	4.927.625
De 10 a 14 años	613.650	385.401	15.058	5.466.150	944.171	38.224	95.433	119.469	7.677.556
De 15 a 19 años	680.974	400.294	8.988	5.072.169	445.324	29.581	100.188	152.806	6.890.324
De 20 y más años	661.103	880.480	11.738	4.713.196	1.000.417	28.564	138.046	109.879	7.543.423
Total	2.514.750	2.516.177	63.387	24.716.898	3.735.920	235.511	498.492	484.068	34.765.203

(*) Incluye ciclomotores y motocicletas

Fuente: Anuario estadístico general 2020. Dirección General de Tráfico

Tabla 16. Parque de turismos según cilindrada y años de antigüedad (agregados). Año 2020.

Antigüedad	Hasta 1199 cm	1200 a 1599 cm	1600 a 1999 cm	Más de 1999 cm	Totales
Hasta 4 años	1.581.970	2.641.040	1.157.877	380.601	5.761.488
De 5 a 9 años	490.982	1.998.340	951.576	262.997	3.701.895
De 10 a 14 años	240.892	2.450.084	2.184.391	590.783	5.461.150
De 15 a 19 años	261.019	1.694.663	2.521.788	594.699	5.072.169
De 20 y más años	1.221.892	1.385.218	1.599.888	506.198	4.713.196
Total	3.796.755	10.169.345	8.415.520	2.335.278	24.716.898

Fuente: Anuario estadístico general 2020. Dirección General de Tráfico

En todas las categorías de vehículos se observa que la cantidad de vehículos con más años de antigüedad (20 años o más) supone un porcentaje elevado respecto del total, oscilando entre un 34,99 por ciento, para las furgonetas, y un 12,13 por ciento, para los tractores industriales, con pesos porcentuales del 26,29 y 19,07 en el caso de los camiones y turismos, respectivamente.

En esta última categoría, la de turismos, que aparece desglosada según la cilindrada de los vehículos, se observa que en los turismos de mayor cilindrada el número de vehículos con una mayor antigüedad, que representa el 21,68 por ciento, es superior al de los vehículos más nuevos, que supone el 16,30 por ciento, tendencia que se invierte en el supuesto de los turismos de menor cilindrada, con pesos del 32,18 y 41,67 por ciento, respectivamente.

Esta elevada antigüedad del parque automovilístico español incide negativamente en el medioambiente, ya que son los vehículos más antiguos los que tienen un mayor índice de emisiones, tanto de CO₂ como de partículas (óxidos de nitrógeno, PM).

7. RECAUDACIÓN

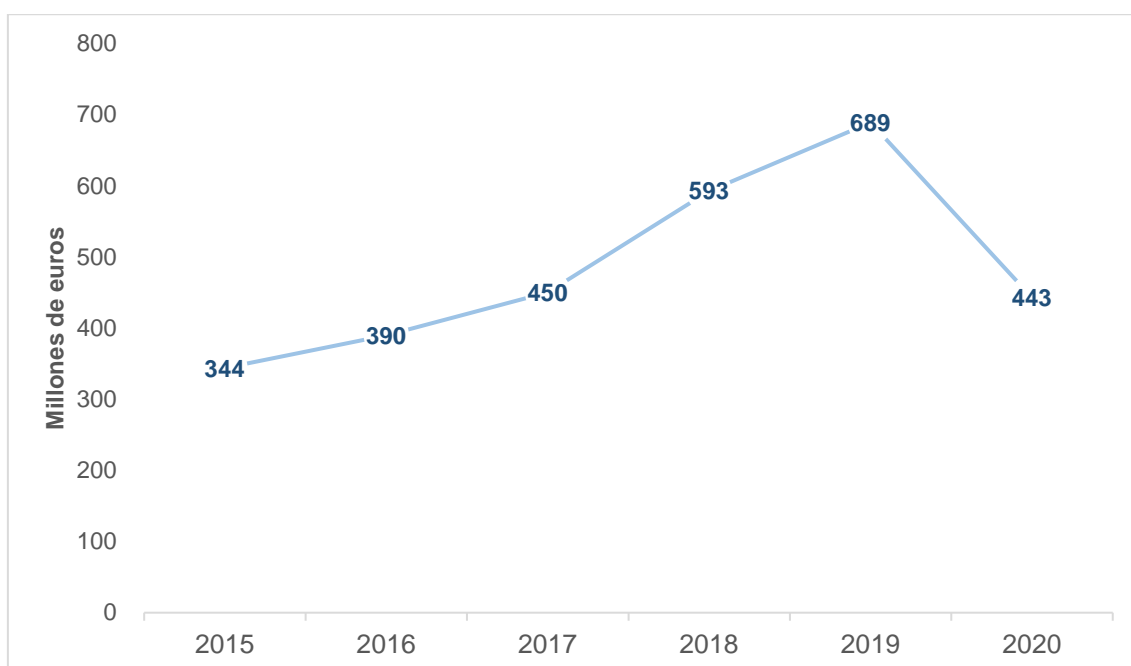
7.1. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte

En 2020, la recaudación por este impuesto experimentó una reducción importante causada, principalmente, por la crisis del COVID-19. A nivel estatal, exceptuando las Diputaciones Forales del País Vasco y Navarra, se ha materializado en una variación negativa del 35,72 por ciento en términos de la recaudación obtenida en 2019.

Sin embargo, en referencia al restante período comprendido entre 2015-2019, la recaudación obtenida evolucionó de forma positiva, obteniendo con aumentos del 20,46 por ciento en el año 2016, del 16,74 por ciento en el 2017, del 26,22 por ciento en el 2018 y del 14,74 por ciento en el 2019, respectivamente.

A continuación, se muestra un gráfico de la evolución de la recaudación de este impuesto en el periodo comprendido 2015-2020:

Gráfico 8. Evolución recaudación IEDMT 2015-2020.



Fuente: Estadísticas AEAT.

Dejando al margen, por su excepcionalidad, la caída correspondiente a 2020, la referida evolución positiva de la recaudación se debe principalmente a la variación de la estructura de tributación de los medios de transporte matriculados y a un aumento del número de vehículos objeto del impuesto durante el citado período, siendo el incremento del 13,32 por ciento en 2016, del 8,99 por ciento en 2017 y del 7,03 por ciento en 2018.

En 2019, sin embargo, se produjo una reducción del número de vehículos matriculados de casi el 5 por ciento respecto de los matriculados en el año anterior; no obstante, la evolución de la recaudación siguió siendo positiva, pues la disminución de vehículos matriculados se produjo entre los que se sitúan dentro del epígrafe 1º, que tributan al 0%, y supuso un 17,47 por ciento. Al mismo tiempo, se produjo un aumento del 25,41 por ciento en las matriculaciones de vehículos del epígrafe 2º, que tributan al 4,75%, del 16,10 por ciento en las de los del epígrafe 3º, que tributan al 9,75% y del 11,86 por ciento en las del epígrafe 4º que tributan al 14,75%.

Así se desprende de las cifras de matriculaciones en ese periodo, que desglosadas por epígrafes fueron las siguientes:

Tabla 17. Números de vehículos matriculados objeto del impuesto 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Epígrafe 1º	765.108	898.045	954.931	931.426	768.660	687.998
Epígrafe 2º	224.398	224.917	265.604	362.681	454.872	231.142
Epígrafe 3º	25.174	27.877	34.386	49.037	56.929	32.693
Epígrafe 4º	15.939	17.108	17.978	19.243	21.525	15.493
Total	1.030.619	1.167.947	1.272.899	1.362.387	1.301.986	967.326

Fuente: Estadísticas AEAT.

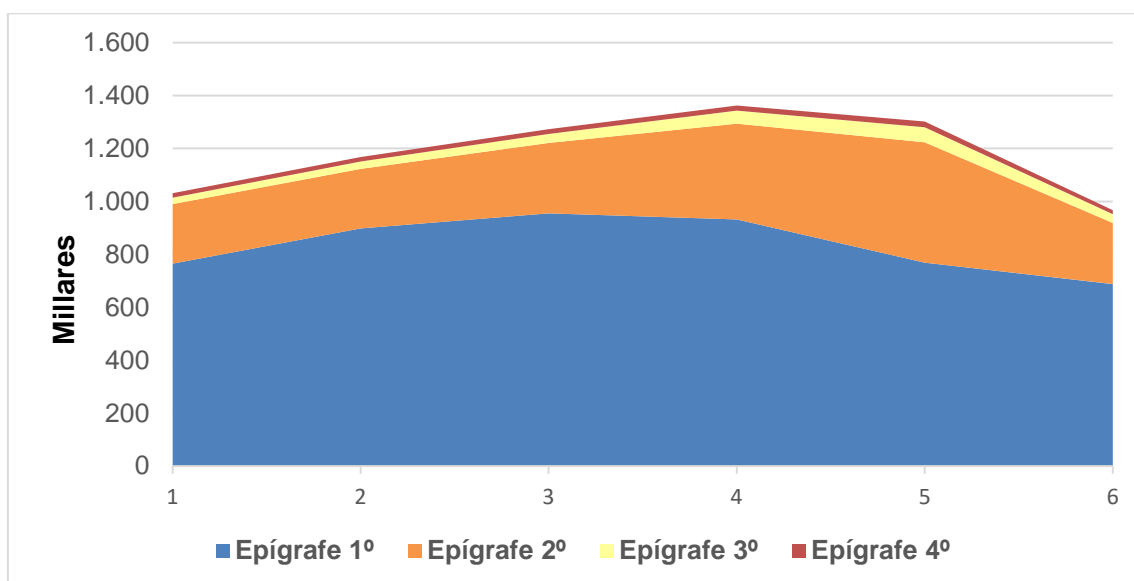
Como dato significativo de la tabla anterior destaca el número de unidades de vehículos automóviles cuyas emisiones de CO₂ se sitúan en el Epígrafe 1º (no superiores a 120 g/km) a los que les corresponde la aplicación de un tipo impositivo del 0%: El 74% en 2015, el 77% en 2016, el 75% en 2017, el 68% en 2018, el 59% en 2019 y el 71% en 2020).

Por otra parte, en relación con el periodo comprendido entre 2015 y 2016, se observa que el número de vehículos integrados en el epígrafe 1º se incrementa de forma sustancial en un 17,37%. Por otro lado, el número de vehículos comprendidos el epígrafe 2º se mantuvo constante, en términos absolutos únicamente se incrementó en 519 vehículos. De forma similar, el número de vehículos que se hallan en los epígrafes 3º y 4º aumentó en 2.703 y 1169 unidades, respectivamente.

En el periodo comprendido entre los años 2016 y 2017, el número de vehículos que se incluye dentro de los epígrafes 1º, 2º y 3º aumentó, siendo las tasas de crecimiento del 6,33 por ciento, 18,10 por ciento y del 23,35 por ciento, respectivamente. Asimismo, este incremento se duplicó durante el período de 2017 y 2018, siendo las tasas de crecimiento del 36,54 por ciento para el epígrafe 2º y del 42,61 por ciento para el epígrafe 3º, exceptuando el epígrafe 1º que se redujo en un 2,46 por ciento.

En el siguiente gráfico se observa la variación del número de vehículos matriculados en función del tipo de epígrafe en el que se integran:

Gráfico 9. Número de vehículos matriculados en función del tipo de epígrafe a aplicar.



Fuente: Estadísticas AEAT.

En términos generales, se puede señalar que la recaudación obtenida por el impuesto está directamente vinculada con el número de vehículos objeto del impuesto, y por la modificación sustancial de la estructura del impuesto derivada de variaciones de la composición del número de vehículos integrantes en cada epígrafe.

Otra de las variables que afectan a la recaudación obtenida por este impuesto son las cuotas medias del impuesto, que se encuentran directamente vinculadas con el precio medio antes de impuestos de los vehículos objeto de tributación:

Tabla 18. Cuotas medias y precios medios del impuesto.

Cuotas medias (€)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Epígrafe 2º	881	959	974	927	872	987
Epígrafe 3º	2.338	2.328	2.403	2.419	2.416	2.569
Epígrafe 4º	3.055	2.756	2.714	3.043	3.812	3.931

Precio Medio* (€)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Epígrafe 2º	18.959	20.659	20.978	19.903	18.674	21.124
Epígrafe 3º	24.638	24.481	25.193	25.358	25.287	26.874
Epígrafe 4º	20.500	18.259	17.818	20.066	25.098	25.826

Fuente: Estadísticas de la AEAT.

Tal y como se observa en la tabla anterior, las cuotas medias tributarias han evolucionado de forma positiva durante el período comprendido entre 2015 y 2020, salvo el caso de los siguientes supuestos:

1. Las cuotas medias incluidas en el epígrafe 2º durante el periodo entre 2017 y 2019 se han reducido en un 5 por ciento de media cada año.
2. Las cuotas medias incluidas en el epígrafe 3º durante los periodos comprendidos entre 2015 y 2016 y entre 2018 y 2019 se han visto reducidas de forma poco

significativa. En términos absolutos han descendido en 10 euros y 3 euros, respectivamente.

- Las cuotas medias incluidas en el epígrafe 4º han disminuido en el período 2015-2017. Concretamente en un 9,79 por ciento en el año 2016 y en un 1,52 por ciento en el año 2017.

Estas variaciones se producen de forma similar a los precios medios antes de impuestos de los vehículos matriculados, siendo en el caso del primer supuesto de una reducción del 5,12% en 2018 y del 6,17% en 2019, en el caso del segundo supuesto de una reducción del 0,64% en 2016 y del 0,28, y en el caso del último supuesto de una reducción del 10,93% en 2016 y del 2,42% en 2017.

No obstante, el efecto de la variación de los precios medios y sus cuotas asociadas en la recaudación obtenida en el impuesto se ha visto compensado por el número de matriculaciones y las variaciones del número de vehículos integrantes en cada epígrafe del impuesto durante los citados períodos.

Por último, se recogen a continuación las cifras disponibles de 2021 a fecha de realización de este estudio, en comparación con las correspondientes al mismo periodo de 2020:

Tabla 19. Cifras acumulado septiembre 2020 y 2021.

	Número de vehículos	Cuota a ingresar (€)
Acumulado 09/2021	634.974	390.209.968
Acumulado 09/2020	678.107	264.881.864

Fuente: Estadísticas AEAT.

Como puede observarse, el número de matriculaciones ha disminuido en un 6,36 por ciento respecto al período acumulado de 2020. No obstante, aunque se haya producido una reducción del número de vehículos objeto del impuesto, la cuota a ingresar ha aumentado en un 47,31 por ciento.

La principal causa del incremento de la cuota a ingresar se debe a una variación sustancial de los vehículos que integran los epígrafes del impuesto, que a continuación se detalla:

Tabla 20. Número de vehículos por epígrafe.

	Acumulado 09/2020	Acumulado 09/2021	Tasa de variación (%)
Epígrafe 1º	477.523	335.280	-29,79
Epígrafe 2º	166.509	249.891	50,08
Epígrafe 3º	23.169	35.257	52,17
Epígrafe 4º	10.906	14.546	33,38
Total	678.107	634.974	

Fuente: Estadísticas AEAT.

Se constata así que se ha producido una reducción de alrededor del 30 por ciento en el epígrafe 1º (Tipo:0%) y un incremento superior del 50 por ciento en los epígrafes 2º (Tipo:4,75%) y 3º (Tipo:9,75%) y del 33 por ciento en el caso del epígrafe 4º (Tipo: 14,75%).

Estas variaciones en la composición de la estructura del impuesto se deben principalmente a un cambio sustancial del protocolo de mediciones de las emisiones de los vehículos, sustituyéndose el antiguo protocolo NECD (*New European Driving Cycle*, Nuevo Ciclo de Conducción Europeo), del año 1992, por el nuevo protocolo WLTP (*Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures*) a partir del 1 de enero de 2021.

El resultado de la aplicación de este nuevo protocolo WLTP es un incremento de las emisiones medias de CO₂ de los vehículos nuevos en un 25 por ciento respecto al antiguo NECD, por lo que, en consecuencia, han aumentado los vehículos integrantes de los epígrafes 2^o-4^o, y se ha producido una reducción en los vehículos integrantes en el epígrafe 1^o.

Por lo que respecta a las embarcaciones y aeronaves, también sometidas a este impuesto, hay que destacar que, si bien la recaudación obtenida no es desdeñable, sí que tienen un peso específico reducido en el seno del mismo. En concreto, el impuesto devengado (en millones de euros) y el número de embarcaciones y aeronaves sometidas al impuesto durante el periodo estudiado fueron las siguientes:

Tabla 21. Impuesto devengado embarcaciones y aeronaves (millones de euros) 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Embarcaciones	8,53	13,59	14,85	25,28	15,98	16,67
Epígrafe 4	0,45	0,76	0,89	1,29	1,47	1,82
<i>Número</i>	416	507	714	903	1.084	1.279
<i>Valor (base imponible)</i>	3	4	6	8	9	12
Epígrafe 5	8	13	14	24	15	15
<i>Número</i>	455	499	600	643	607	575
<i>Valor (base imponible)</i>	69	108	117	201	123	135
Aeronaves	7,24	20,57	6,14	7,16	3,51	9,14
Epígrafe 5	7	21	6	7	4	9
<i>Número</i>	3	7	10	5	9	12
<i>Valor (base imponible)</i>	60	176	58	60	30	77

Fuente: Estadísticas AEAT.

En efecto, si se compara la recaudación obtenida por cada medio de transporte sometido al impuesto (también en millones de euros), se advierte que el grueso de la misma proviene de los automóviles, con pesos relativos que oscilan entre el 84,10 por ciento de 2016 y el 89,40 de 2019.:

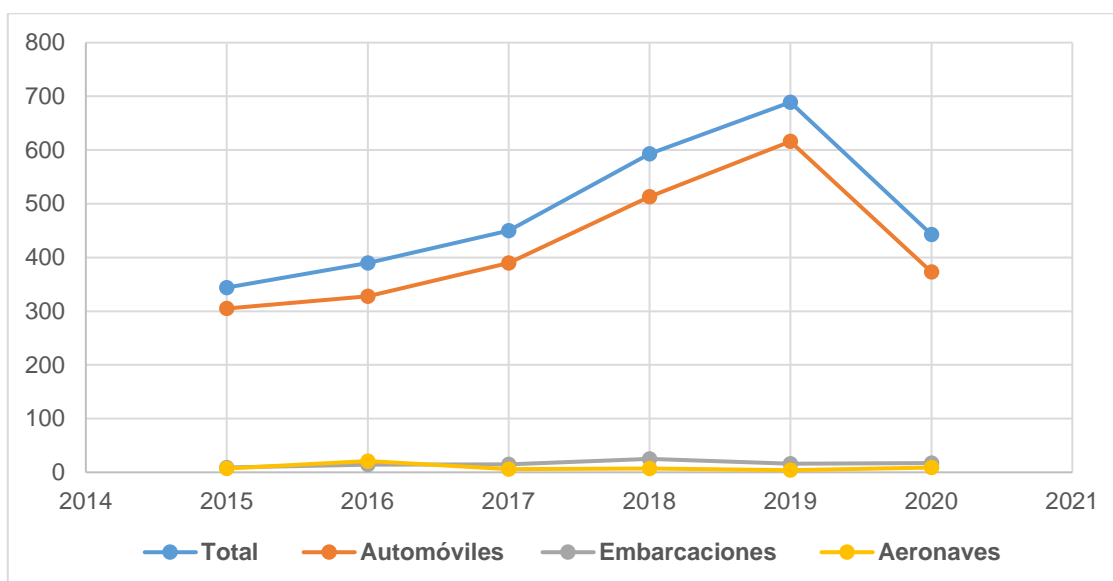
Tabla 22. Recaudación en millones de euros por medio de transporte 2015-2020.

	Total	Automóviles	Embarcaciones	Aeronaves	Resto
2015	344	305	9	7	23
2016	390	328	14	21	27
2017	450	390	15	6	39
2018	593	513	25	7	48
2019	689	616	16	4	53
2020	443	373	17	9	44

Fuente: Estadísticas AEAT.

Gráficamente:

Gráfico 10. Recaudación IEDMT 2015-2020.



Fuente: Estadísticas AEAT.

Por tanto, aunque el hecho imponible de este impuesto está constituido, normalmente, por la primera matriculación de los distintos medios de transporte (vehículos automóviles, embarcaciones y aeronaves), lo realmente significativo, a efectos de recaudación, es la matriculación de vehículos automóviles. De ahí la indiscutible importancia que ha de concederse a la información relativa al parque de vehículos automóviles y a la matriculación de los mismos.

7.2. Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica

Los datos de recaudación de este impuesto (importes en euros) en los últimos cinco años se recogen en la tabla siguiente:

Tabla 23. Recaudación IVTM.

Ejercicio	Nº Municipios que presentan liquidación	Población	Derechos Reconocidos Netos IVTM	Recaudación IVTM ejercicio corriente	Recaudación IVTM ejercicios cerrados	Total Recaudación IVTM
2015	7.855	45.983.484	2.326.528.442	1.969.865.210	195.648.311	2.165.513.521
2016	7.858	46.039.742	2.380.276.375	2.027.967.529	206.743.745	2.234.711.274
2017	7.847	45.973.015	2.364.961.831	2.009.857.829	199.435.979	2.209.293.808
2018	7.764	46.054.800	2.379.131.765	2.020.638.767	203.367.367	2.224.006.134
2019	7.742	46.369.628	2.384.655.811	2.019.856.658	207.079.305	2.226.935.964
2020	7.283	45.814.151	2.326.007.179	1.929.433.863	175.678.506	2.105.112.369

Fuente: Secretaría General de Financiación Autonómica y Local

De la información de este cuadro se observa que la recaudación total del impuesto en estos años se ha mantenido estable en torno a los 2.200.000 euros, habiendo disminuido un 10,58 por ciento en el año 2020. Dado que aún no se dispone de los datos para el año 2021, se desconoce si esta disminución de la recaudación en 2020 se debe al efecto de la pandemia o al incremento porcentual del número de vehículos menos

contaminantes, a los que muchos ayuntamientos aplican las bonificaciones del artículo 95.6 del TRLRHL.

En el cuadro siguiente se recogen los datos de los últimos cuatro años correspondientes al importe total de la exención por discapacidad (art. 93.1.e) del TRLRHL) y de las bonificaciones del artículo 95.6 del TRLRHL así como al total de beneficios fiscales en este impuesto. Asimismo, se ofrecen datos del porcentaje que supone cada uno de estos beneficios fiscales sobre el total de derechos reconocidos netos del IVTM.

Tabla 24. Beneficios fiscales IVTM.

Ejercicio	Exención por discapacidad (93.1.e)	Bonif. Tipo carburante (95.6.a)	Bonif. Tipo motor (95.6.b)	Bonif. Históricos y > 25 años (95.6.c)	Total Beneficios Fiscales IVTM	Ratio (93.1.e) sobre DRN IVTM	Ratio (95.6.a) sobre DRN IVTM	Ratio (95.6.b) sobre DRN IVTM	Ratio (95.6.c) sobre DRN IVTM	Ratio Total BBFF IVTM sobre DRN IVTM
No constan datos de beneficios fiscales en ejercicios anteriores a 2017										
2017	58.761.456	2.146.253	4.355.112	31.377.430	96.640.252	2,49%	0,09%	0,18%	1,33%	4,09%
2018	63.015.952	3.112.508	6.564.269	33.785.889	106.478.619	2,65%	0,13%	0,28%	1,42%	4,48%
2019	62.967.263	12.452.308	6.005.600	32.912.013	114.337.185	2,65%	0,52%	0,25%	1,38%	4,81%
2020	63.484.051	14.662.046	9.173.440	35.713.400	123.032.939	2,84%	0,66%	0,41%	1,60%	5,51%

Fuente: Secretaría General de Financiación Autonómica y Local.

De los datos de esta tabla se observa, en primer término, que, en cifras absolutas, los beneficios fiscales aumentaron un 27,31 por ciento en el cuatrienio considerado, porcentuales que fueron del 8,04, para la exención por discapacidad, y del 583,15, 110,64 y 13,82, para las bonificaciones reguladas en las letras a), b) y c), del artículo 95.6 del TRLRHL, por ese orden, así como que el porcentaje mayor de los beneficios fiscales corresponde a la exención por discapacidad, mientras que los menores porcentajes corresponden a las bonificaciones de carácter medioambiental (las de los artículos 95.6.a) y 95.6.b) del TRLRHL), cuya incidencia sobre la recaudación total del impuesto en el año 2020 fue del 0,66 y 0,41 por ciento, respectivamente.

Puede observarse que la ratio de aplicación de la bonificación del artículo 95.6.c) del TRLRHL es mayor a la suma de las dos anteriores, alcanzando un 1,60 por ciento en el año 2020. Y esta bonificación puede aplicarse tanto a los vehículos catalogados como vehículos históricos, como a los vehículos con una antigüedad mínima de 25 años.

Si se analiza el peso de dichos beneficios fiscales respecto del total de estos se advierte que en el período considerado la exención por discapacidad desciende del 60,80 por ciento en 2017 al 51,60 por ciento en 2020, tendencia que igualmente se aprecia en la bonificación del artículo 95.6.c) del TRLRHL, pues pasó de representar el 32,47 por ciento al inicio del período al 29,03 por ciento en 2020. Por el contrario, crece la importancia relativa de las bonificaciones de carácter medioambiental, al aumentar dicho peso del 2,22 al 11,92 por ciento (art. 95.6.a) del TRLRHL) y del 4,51 al 7,46 por ciento (art. 95.6.b) del TRLRHL), en los extremos del período.

Estos datos ponen de manifiesto el escaso carácter medioambiental del IVTM en su regulación actual, ya que el único elemento medioambiental del impuesto, la posibilidad de aplicar las bonificaciones de los artículos 95.6.a) y 95.6.b) del TRLRHL, ha sido infrutilizado por los ayuntamientos hasta la fecha.

8. CONCLUSIONES

8.1. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte

En virtud del estudio anteriormente realizado del tributo se pueden formular las siguientes conclusiones:

- El IEDMT es un impuesto estatal, aplicable en todo el territorio español, de naturaleza indirecta, que grava la matriculación o, en su caso, la circulación o utilización en España de determinados medios de transporte (vehículos automóviles, embarcaciones y aeronaves) por residentes o titulares de establecimientos en España.

- Se trata de un impuesto cuya recaudación se encuentra cedida a las Comunidades Autónomas, por lo que cualquier modificación en dicha figura tributaria tiene trascendencia en la financiación autonómica.

Sin perjuicio de las especialidades reguladas para Canarias, Ceuta y Melilla en materia de tipos impositivos, se atribuye potestad normativa a las Comunidades Autónomas en dicho ámbito; de hecho, un considerable número de Comunidades Autónomas han incrementado los tipos impositivos aplicables en sus respectivos territorios. También pueden asumir la gestión del mismo, pero hasta el momento, ninguna la ha llegado a asumir.

- En su configuración actual, y desde el 2008, el IEDMT responde no solo a la capacidad económica puesta de manifiesto en la matriculación de un medio de transporte, sino que atiende asimismo a consideraciones medioambientales. En este sentido, el IEDMT establece, para los vehículos y motocicletas, los tipos impositivos en función de las emisiones de CO₂ primando, mediante el establecimiento de un tipo impositivo cero, la matriculación de los vehículos menos contaminantes y graduando la tributación de los demás en función de estas emisiones.

Con respecto a las embarcaciones y aeronaves, no se han tenido en cuenta los factores medioambientales, manteniéndose desde 2008 su tributación en un tipo impositivo fijo del 12%.

- También cabe señalar que la normativa del impuesto recoge numerosos supuestos de exención y de no sujeción lo que conlleva a que la tributación de este impuesto recaiga sobre los medios de transporte de uso particular.

- Las propuestas recogidas en el Libro Blanco sobre la reforma tributaria elaborado por el Comité de Expertos constituido mediante Resolución de 12 de abril de 2021, se centran en:

- ✓ la extensión del número de tramos en los que se agrupan las emisiones en cada epígrafe y en la subida de los tipos impositivos para incentivar la compra de vehículos de bajas emisiones.
- ✓ La sustitución del actual gravamen *ad-valorem* sobre el precio por un impuesto unitario que se aplique sobre las emisiones esperadas del vehículo, tomando como referencia al actual impuesto de matriculación holandés.
- ✓ Introducir un suplemento sobre el peso del vehículo por encima de un cierto límite (así lo hará Francia). Este suplemento, a pesar de la evidente relación entre emisiones esperadas y peso del vehículo, busca acentuar los efectos

disuasorios ante la creciente adquisición de vehículos de gran tamaño, origen de significativas externalidades negativas de diversa naturaleza.

- En la misma línea, las observaciones, respecto del IEDMT, del informe de febrero de 2022 del Fondo Monetario Internacional sobre Políticas de Mitigación del Cambio Climático en España son las siguientes:

- ✓ el hecho de que en la configuración actual del IEDMT exista un tipo impositivo fijo para cada tramo de emisiones (hay cuatro tramos de emisiones), puede conducir a que los vehículos automóviles se agrupen en el límite superior de cada tramo, dado que la tributación es la misma para todos los vehículos que emiten en ese rango, ya se encuentren en el límite superior o inferior.
- ✓ En 2019, aproximadamente el 60% de los coches matriculados estaban por debajo del límite inferior (120 g/km) y, por tanto, no pagaron impuesto. No obstante, aunque con el cambio de metodología para la medición de las emisiones (WLTP) que entró en vigor en 2021 la mayoría de estos coches ya si tributan, sería conveniente diferenciar la tributación por debajo de los 120 g CO₂/km.
- ✓ El hecho de que el tipo impositivo sea *ad-valorem* hace que el pago del IEDMT dentro de cada rango de emisiones sea en función del precio del coche y no de las emisiones que produce.

- Algunos países de nuestro entorno disponen de impuestos que recaen sobre la “matriculación” de los vehículos automóviles, sin embargo, la ausencia de armonización comunitaria da lugar a una dispersión normativa.

Respecto de los impuestos que graven la “matriculación” de embarcaciones o aeronaves, los principales países de la Unión Europea carecen de ellos.

En concreto, respecto de las embarcaciones no existe un impuesto similar al IEDMT en los países como Francia, Italia, Malta, Croacia, Montenegro o Turquía. Estos países cuentan con un impuesto más cercano al impuesto de circulación teniendo en cuenta su exigencia de pago con carácter anual. En relación con las aeronaves, solo Bélgica dispone de una figura tributaria similar a nuestro IEDMT que también adolece de elementos de carácter ambiental.

- Finalmente, respecto de la recaudación, señalar que durante el periodo analizado 2015-2019, evolucionó de forma positiva. En 2020 la reducción de la recaudación fue debida, principalmente, a la situación derivada de la COVID-19.

No obstante, de mantenerse la estructura actual del impuesto, donde el umbral de emisiones a partir del cual se aplica un tipo impositivo positivo es de 120 g CO₂/km la recaudación se prevé que descenderá debido principalmente a la obligación de cumplir con los objetivos medioambientales impuestos por la Unión Europea. La normativa europea fija un objetivo a escala del parque de la Unión, aplicable a partir del 1 de enero de 2020, de 95 g CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos.

8.2. Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica

En virtud del estudio anteriormente realizado del tributo se pueden formular las siguientes conclusiones:

- El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, en su configuración actual, es un impuesto directo que grava la titularidad de estos vehículos, teniendo en cuenta, como elemento determinante de la cuota a pagar, la potencia del vehículo.
- Es un impuesto local de exacción obligatoria, por lo que se exige en todos los municipios del territorio español.
- Se trata de un impuesto cuya recaudación corresponde a los Ayuntamientos, siendo el tercer impuesto en volumen de recaudación, por lo que cualquier modificación en el mismo tiene trascendencia en la financiación local y debe hacerse con el acuerdo con las Entidades locales a través de sus órganos representativos (Federación Española de Municipios y Provincias).
- En la actualidad, el carácter extrafiscal del impuesto como instrumento de política medioambiental solo se manifiesta a través de las bonificaciones potestativas que pueden establecer los ayuntamientos sobre la cuota del impuesto, en función del carburante utilizado o de las características del motor del vehículo, bonificaciones cuyo impacto en la recaudación total del impuesto es casi insignificante, llegando apenas al 1 por ciento.

La normativa legal deja un amplio margen de maniobra a los ayuntamientos para la regulación de estas bonificaciones, pudiendo decidir o no su establecimiento, el porcentaje de bonificación desde el 0 hasta el 75 por ciento, los vehículos a los que se aplica, ya que los términos de “en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente” y “en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente”, son muy amplios.

Adicionalmente, los ayuntamientos tienen la posibilidad de aplicar una bonificación que puede alcanzar hasta el 100 por cien de la cuota, a los vehículos con una antigüedad mínima de 25 años, siendo estos vehículos los que tienen un mayor índice de emisiones tanto de CO₂, como de partículas contaminantes.

- Este impuesto grava un bien, los vehículos, que, por su propia naturaleza, son elementos “movibles”. El hecho de que un vehículo se encuentre domiciliado en un determinado municipio no limita en absoluto su movilidad fuera de dicho municipio.

Las grandes ciudades son las que sufren los mayores problemas de contaminación, de tráfico, atascos, ruidos, y por ellas circulan diariamente muchos vehículos pertenecientes a otros municipios de la periferia más o menos cercana a las grandes ciudades.

Los ayuntamientos de las grandes ciudades son los que en mayor medida vienen aplicando el coeficiente multiplicador de la cuota, en su importe más elevado.

La vinculación del impuesto a la realidad registral o formal, así como la amplia autonomía de los ayuntamientos para modular la cuota líquida del impuesto, ya sea mediante la aplicación o no del coeficiente de incremento de la cuota de las tarifas, así como el establecimiento o no de las bonificaciones analizadas anteriormente, puede ser aprovechada por los sujetos pasivos para conseguir una reducción de la carga tributaria y puede provocar la deslocalización de las flotas de vehículos.

- Teniendo en cuenta la estructura actual del impuesto, las propuestas, recogidas en el Libro Blanco sobre la reforma tributaria elaborado por el Comité de Expertos constituido mediante Resolución de 12 de abril de 2021, se centran en:

- ✓ La modificación de la cuota tributaria del impuesto, introduciendo una cuota adicional creciente con el nivel de emisiones de CO₂ de los vehículos.
 - ✓ El establecimiento de subsidios para la renovación de los vehículos para los hogares con menor renta, con el fin de mitigar la regresividad de la reforma propuesta.
 - ✓ Considera conveniente explorar la futura introducción de un tributo sobre el uso de los vehículos que pueda sustituir a la mayor parte de los gravámenes y que tenga en cuenta la distancia recorrida y discrimine por tipo de vehículo, lugar y momento de utilización.
- La mayor parte de los países de nuestro entorno tienen establecido un tributo que grava la circulación de los vehículos. En la configuración de este impuesto, los países generalmente introducen diferencias en función del tipo de vehículo. Alrededor de la mitad de esos países tienen en cuenta las emisiones de CO₂ y la potencia del motor para la determinación de la cuota del impuesto.
- En la estructura del parque de vehículos español cabe destacar la preponderancia de los automóviles de turismo sobre el resto de categorías de vehículos, así como antigüedad del dicho parque, siendo la antigüedad media de 13 años.
- Finalmente, respecto de la recaudación, señalar que durante el período analizado 2015-2019, se mantuvo estable y se observa una disminución de la recaudación en 2020 que podría deberse a la situación derivada de la COVID-19 o también al aumento de la aplicación de las bonificaciones de carácter medioambiental.

9. ANEXO: DERECHO COMPARADO

Alemania

No aplica imposición a la matriculación, tan solo ciertas tasas de inscripción que ascienden, como media, a 26,30 euros.

En el impuesto de circulación, se aplican tres fórmulas de cálculo del impuesto, en función de la fecha de matriculación del turismo.

a) Vehículos matriculados a partir del 1 de enero de 2021:

El cálculo se determina en función de dos componentes: la cilindrada y las emisiones de CO₂. El componente de emisiones de CO₂ aumenta progresivamente, a diferencia de como sucedía anteriormente que se aplicaba de manera lineal. Por su parte, el componente relativo a la cilindrada se mantiene sin cambios y asciende a 2 euros por 100cm³ para los coches de gasolina o 9,50 euros para los de gasóleo. Cada gramo por encima del nivel mínimo de 95g/km se grava entre 2 y 4 euros y se aplica tanto a los coches diésel como a los de gasolina.

Componente-CO₂

- **Margen básico libre de impuestos: 95g/km**
- **Por encima del margen libre de impuestos:** la tarifa depende de la emisión del coche (WLTP)

CO2 g/km	Impuesto (€)
> 95-115	2.00
> 115-135	2.20
> 135-155	2.50
> 155-175	2.90
> 175-195	3.40
> 195	4.00

Componente de capacidad

- **Base imponible adicional** dependiendo de la cilindrada por cada 100 cc:
 - 2,00€ para motores de gasolina
 - 9,50€ para motores diésel

b) Vehículos matriculados desde el 1 de julio de 2009 hasta el 31 de diciembre de 2020:

Cada gramo por encima del nivel mínimo de 95g/km CO₂ está gravado a 2 euros (a partir del 1 de enero de 2014). El nivel mínimo era de 120g/km en 2009, y de 110g/km en 2012. El método utilizado para medir los datos de CO₂ relevantes ha cambiado para los coches registrados desde septiembre de 2018. El procedimiento NEDC (*New European Driving Cycle*) ha sido reemplazado por el procedimiento WLTP (*Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure*).

Componente de CO₂

- **Margen base libre de impuestos:**
 - 120g/km desde julio de 2009

- 110g/km desde 2012
- 95g/km desde 2014
- **Por encima del margen libre de impuestos:** tarifa lineal de 2 euros por g CO₂/km

Componente de capacidad

- **Base imponible adicional** dependiendo de la cilindrada por cada 100cc:
 - 2,00 euros para motores de gasolina
 - 9,50 euros para motores diésel

c) Turismos matriculados antes del 1 de julio de 2009: el cálculo se realiza en función de la cilindrada del motor y las normas de emisión estándares (normas EURO) en la que se clasifique al vehículo distinguiendo por tipo de combustible.

Merece la pena destacar que la Comisión Europea ha valorado la reforma de manera muy positiva.

En el caso de vehículos pesados, autobuses, etc., el factor principal de cálculo es el peso medido en Kg.

Por último, Alemania ha establecido una exención temporal de 10 años a favor del vehículo eléctrico y de hidrógeno (matriculaciones desde 1 de enero de 2016 hasta el 31 de diciembre de 2025).

Austria

El impuesto de matriculación es un impuesto único que se paga al comprar y matricular por primera vez turismos, vehículos combinados (incluidos los autobuses pequeños y los autocares) y motocicletas de más de 125 cm³ de cilindrada. El tipo máximo para los turismos es del 50 por ciento (a partir del 1 de julio de 2021 ya que hasta entonces era del 32 por ciento) y del 30 por ciento (a partir del 1 de julio de 2021, anteriormente era del 20 por ciento) para las motocicletas (excluida la tasa malus, en el caso de que sea de aplicación).

El cálculo del impuesto se realiza de la siguiente manera:

- a) Para vehículos de pasajeros y vehículos combinados:

Fórmula: [(emisiones de CO₂ en g/km - 115¹³) ÷ 5] + tasa malus (si procede) - 350 euros.

La tasa malus es de 40 euros por cada g/km de emisión de CO₂ que supere los 275 g/km (por ejemplo, unas emisiones de CO₂ de 295g/km darían lugar a una tasa malus de 800 euros).

En el caso de que no haya disponibles emisiones de CO₂ para un vehículo específico, el cálculo se realiza considerando como emisiones de CO₂, el doble de la potencia del motor medida en Kilovatios.

- b) Para motocicletas:

¹³ A partir del 1 de enero de 2021, el porcentaje de reducción de 115g (para el año 2020) que se aplica en la fórmula se reduce en 3 g cada año.

Fórmula: $[(\text{emisiones de CO}_2 \text{ en g/km} - 55^{14}) \div 4] + \text{tasa malus (si procede)}$.

La tasa malus es de 20 euros por cada g/km de emisiones de CO₂ que exceda de 150 g/km (por ejemplo, unas emisiones de CO₂ de 170g/km darían lugar a una tasa malus de 400 euros).

Si no se dispone de emisiones de CO₂ para la motocicleta específica se aplicaría la siguiente fórmula: $0,02 \times (\text{cilindrada en cm}^3 - 100)$.

Por último, los vehículos de pasajeros eléctricos y de hidrógeno están exentos del impuesto.

En el impuesto que grava la circulación de vehículos, hasta 2020 la base de tributación era la cilindrada para las motocicletas y la potencia de motor para todos los demás vehículos. A partir de 2020, el cálculo del impuesto se determina en función de la potencia del motor y las emisiones de CO₂. En el caso de los vehículos pesados (aquellos que superan las 3,5 t) el factor relevante es el peso bruto del vehículo.

Impuesto sobre vehículos para todos los vehículos matriculados después del 30 de septiembre de 2020 con medición de emisiones de CO₂.

Tipo de vehículos (peso bruto)	Tasa mensual (€)	Notas	Tarifa mínima (€)	Tarifa máxima (€)
Motocicletas	$0.014 \times (\text{cm}^3 - 52) + 0.20 \times (\text{emisiones CO}_2 \text{ en g/km} - 52)$ (para pago anual por adelantado) Mínimo (emisiones CO ₂ -52)= 10 g	Por cm ³ capacidad cilíndrica Mínimo (emisiones CO ₂ -52)= 10 g		
Coches, camionetas y vehículos < 3,5t	Para todos los motores: $[0,72x (\text{kW}-65) + 0,72 \times (\text{emisiones CO}_2 \text{ en g/km} - 115)] \times f$ Mínimo (kW-65) =5 kW Mínimo (emisiones CO ₂ -115)= 5 g	kW= kilovatios f= número de meses (por pago anual por adelantado) A partir del 1 de enero de 2021, cada año el valor de 115 g se reducirá en la fórmula en 3 g y los 65 kW se reducirán en la fórmula en 1 kW	6,20	72,00 (no se aplica para coches y camionetas)
Vehículos 3.5- 12 t	1,55/t			
Vehículos 12 t- 18 t	1,70/t			
Vehículos > 18 t	1,90/t			80,00
Caravana/tráiler 3.5- 12 t	1,55/t		15,00	66,00

¹⁴ Nota: téngase presente que, a partir del 1 de enero de 2024, el porcentaje de reducción de 55g (para el año 2020) que se aplica en la fórmula se reduce en 2 g cada dos años.

12- 18 t	1,70/t			
> 18 t	1,90/t			

Impuesto sobre vehículos para todos los vehículos matriculados antes del 1 de octubre de 2020 con medición de emisiones de CO₂

Tipo de vehículos (peso bruto)	Tasa mensual (€)	Notas	Tarifa mínima (€)	Tarifa máxima (€)
Motocicletas	0,025/cm ³ (para pago anual por adelantado)	Por capacidad cilíndrica cm ³	-	-
Coches, camionetas y vehículos < 3.5 t	Para todos los motores: 0,62x (kW-24) x f (para los primeros 66 kW) 0,66 x (kW -24) x f (para los siguientes 20 kW por encima de 66 kW) 0,75 x (kW-24) x f (para los siguientes kW por encima de 86 kW)	kW= kilovatios f= número de meses (por pago anual por adelantado)	6,20	72,00 (no se aplica para coches y camionetas)
Vehículos 3.5-12 t	1,55/t		15,00	
Vehículos 12 t-18 t	1,70/t			
Vehículos > 18 t	1,90/t			80,00
Caravana/ tráiler			15,00	66,00
3.5- 12 t	1,55/t			
12- 18 t	1,70/t			
> 18 t	1,90/t			

Impuesto sobre vehículos para todos los vehículos matriculados después del 30 de septiembre de 2020 sin medición de emisiones de CO₂ (Directiva UE 2017/1151, WMTC (WLTP/WLTP combinado))

Tipo de vehículos (peso bruto)	Tasa mensual (€)	Notas	Tarifa mínima (€)	Tarifa máxima (€)
Motocicletas	0,025/cm ³ (para pago anual por adelantado)	Por capacidad cilíndrica cm ³		

Coches, camionetas y vehículos < 3,5 t	Para todos los motores: 0,65 x (kW-24) x f (para los primeros 66 kW) 0,70 x (kW -24) x f (para los siguientes 20 kW por encima de 66 kW) 0,79 x (kW-24) x f (para los siguientes kW por encima de 86 kW)	kW= kilovatios f= número de meses (por pago anual por adelantado)	6,50	76,00 (no aplica para coches y camionetas)
Vehículos 3,5- 12 t	1,55 /t		15,00	
Vehículos 12 t- 18 t	1,70/t			
Vehículos > 18 t	1,90/t			80,00
Caravana/tráiler 3,5- 12 t 12- 18 t > 18 t	1,55/t 1,70/t 1,90/t		15,00	66,00

Los vehículos eléctricos y de hidrógeno están exentos.

Bélgica

Desde el 1 de enero de 2012, el precio de una placa de matrícula entregada por el Servicio Público Federal de Movilidad y Transporte es de 30 euros. El precio de una placa de matrícula personalizada es de 1.000 euros.

A nivel regional, el Impuesto de Entrada en Servicio (TES) o Taxe de mise en circulation (TMC) o Belasting op de inverkeersstelling (BIV), se aplica en Bélgica a los coches, minibuses y motocicletas nuevos y de segunda mano en el momento de su matriculación. Los importes del TES (expresados en euros) se aplican a los coches, minibuses y motocicletas en función de su potencia (expresada en CV o kW fiscales) y su antigüedad.

Lo anterior se modula en cada región atendiendo a criterios basados en:

- Cilindrada y antigüedad (Bruselas-Capital);
- Combustible, antigüedad, normas de emisión y CO₂ (Flandes); y
- Cilindrada, antigüedad y régimen de bonus/malus basado en CO₂ (Valonia).

En el impuesto sobre la circulación, los elementos empleados para el cálculo del impuesto también son diferentes dependiendo de la región. Por ese motivo, nos remitimos a los cuadros y tablas resumen.

Los vehículos eléctricos están exentos de ambos impuestos.

Bulgaria

Los derechos de matriculación son los siguientes:

- Impuesto ecológico: BGN 160,00
- Permiso de circulación: BGN 25,00
- Tasa de examen técnico (en la puesta en circulación o en el examen periódico): BGN 35,00

El impuesto de circulación se aplica con base en la potencia del motor, antigüedad y normas de emisión estándares (normas EURO). Los vehículos eléctricos están exentos de este impuesto.

Corea del Sur

El impuesto de matriculación se configura en función del tipo de vehículo fijando una reducción temporal del impuesto para turismos cuya cilindrada sea igual o inferior a 1.000 cc con un máximo de 365,29 euros por coche. Para los demás turismos el tipo de gravamen será del 7 por ciento del precio de venta al público menos el IVA, recogándose una exención temporal para los hogares con tres niños o más.

En el caso de vehículos comerciales, el tipo de gravamen es del 5 por ciento del precio de venta al público menos el IVA, recogándose también una exención temporal para los hogares con tres niños o más.

Para los Híbridos/Enchufables eléctricos híbridos existen una reducción temporal de impuestos de 292,24 euros por coche. Los vehículos eléctricos y de pila de combustible tienen una reducción temporal del impuesto con un máximo 1.022, 87 euros por coche. Los autobuses eléctricos y de pila de combustible están exentos desde 2020.

Se aplica un impuesto anual sobre vehículos, en particular sobre los turismos, que se configura en función de la cilindrada del vehículo, Así, para turismos con una cilindrada ≤ 1.000 cc la cuota será de 0,05 euros/cc, cuando la cilindrada sea entre 1.001 y 1.600 cc la cuota será de 0,10 euros/cc y cuando la cilindrada supere los 1.600 cc la cuota será de 0,14 euros/cc. Además, hay que hacer referencia al denominado impuesto de educación que será del 30 por ciento del impuesto anual sobre vehículos.

Croacia

La primera matriculación está sujeta al pago de un impuesto especial que se basa en el precio de venta del vehículo, sus emisiones de CO₂ y el tipo de combustible utilizado.

El impuesto de circulación se calcula en función de la potencia del motor expresada en KW y la antigüedad del vehículo.

China

El impuesto de matriculación grava la adquisición de un vehículo de motor cuando la cilindrada sea superior a 150 cm³. El tipo de gravamen es del 10 por ciento y la cuota resultante se obtiene, como regla general, de aplicar el tipo al valor en venta de vehículo, IVA excluido.

Desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2022, los denominados “vehículos de nueva energía” están exentos del impuesto sobre la compra de vehículos. Estos vehículos deben figurar en el “Catálogo de modelos de vehículos de nueva energía”. Para que el vehículo se recoja en el mencionado catálogo deberá cumplir todas las condiciones siguientes:

1. Los vehículos eléctricos de batería, los vehículos eléctricos híbridos enchufables (incluidos los de autonomía extendida) y los vehículos eléctricos de pila de combustible que estén autorizados para su venta en el territorio de China.
2. El fabricante de vehículos de nueva energía o el distribuidor de vehículos de nueva energía importados deberá cumplir con los requisitos pertinentes sobre la garantía de calidad del producto, la conformidad del producto, servicio postventa, control de seguridad, reciclaje de la batería de tracción y otros aspectos.

Deberán cumplir además determinados requisitos técnicos como, por ejemplo, en el caso de los turismos:

- La velocidad máxima de treinta minutos de los turismos eléctricos de batería no deberá ser inferior a 100 km/h.

- La densidad de energía de la masa del sistema de baterías de tracción de los turismos eléctricos de batería no será inferior a 95 Wh/kg.

Existe el Impuesto sobre vehículos y embarcaciones en vigor desde el 1 de enero de 2012. El gobierno de cada provincia, región autónoma o municipio directamente dependiente del gobierno central, determinan las cuantías específicas de los impuestos aplicables a los vehículos en función de la cilindrada o/y tipo de vehículo.

Los vehículos energéticamente eficientes se benefician de una reducción del 50 por ciento del impuesto sobre vehículos y embarcaciones, y los vehículos de nuevas energías están exentos de dicho impuesto. Los turismos energéticamente eficientes son turismos de gasolina y diésel (incluidos los turismos eléctricos híbridos no enchufables y los turismos biocombustibles y de doble combustible) cuya venta está autorizada en el territorio de China, que tengan una cilindrada igual o inferior a 1,6 l. El consumo combinado de combustible debe cumplir determinados requisitos técnicos.

Los vehículos de nuevas energías exentos del impuesto son los vehículos comerciales eléctricos de batería y los vehículos comerciales híbridos enchufables (incluida la autonomía extendida) y los vehículos comerciales de pila de combustible. Los turismos eléctricos de batería y los turismos de pila de combustible también quedan fuera del ámbito de aplicación del impuesto.

Chipre

Se aplica un impuesto a la matriculación de vehículos nuevos, en función dos criterios: las emisiones de CO₂ y la cilindrada del vehículo.

Los tipos para los turismos son los siguientes:

Emisiones de CO ₂ (g/km)	Tipo impositivo (€)
≤ 120	0,00

121-150	€25/g CO ₂ /km emitido > 120
151-180	€750 + €50/g CO ₂ /km emitido > 150
> 180	€2.250 + €400/g CO ₂ /km emitido > 180

Y para las furgonetas 0,26 euros/cc de cilindrada.

En el momento de la matriculación de un vehículo se debe abonar también una tasa administrativa cuya cuantía se fija en atención a la cilindrada del vehículo. En esta tasa también se tienen en cuenta las emisiones de CO₂ mediante una reducción del 15% aplicable sobre la cuantía a pagar con relación a los vehículos que emiten menos de 150g de CO₂/km.

El impuesto de circulación se fija atendiendo a las emisiones de CO₂. Los tipos anuales son los siguientes:

Emisiones de CO ₂ (g/km)	Tipo impositivo (€/g CO ₂ /km)
≤ 120	0,50
121-180	3,00
> 180	8,00

Dinamarca

El impuesto de matriculación se basa en el valor del coche y constituye el principal elemento de la fiscalidad del automóvil en Dinamarca. El valor imponible de un coche se define como el precio de venta del concesionario antes de calcular el impuesto de matriculación, pero incluyendo un margen de beneficio de al menos el 9 por ciento (mínimo para el beneficio combinado del concesionario y el importador) y el IVA. Se aplica a todos los coches hasta un peso total máximo de cuatro toneladas.

Al impuesto de matriculación basado en el valor se añade un impuesto de matriculación adicional basado en las emisiones de CO₂ del coche. Este recargo de CO₂ tiene una escala progresiva y acumulativa de tres pasos: 0-125 (primeros 125 g/km); 126-160 (siguientes 35 g/km); y > 160 g/km.

Valor imponible (DKK) ¹⁵	Tasa de impuesto de matriculación 2021
0-65.000	25% del valor imponible del vehículo
65.000-202.200	85% del valor imponible del vehículo
> 202.200	150% del valor imponible del vehículo

Emisiones CO ₂ (WLTP) g/km	Recargo del impuesto de matriculación (DKK/gramo)
0-125 (primeros 125 g/km)	250
126-160 (siguientes 35 g/km)	500
> 160	950

Nota: las tasas de impuestos son ajustadas anualmente

Por otro lado, aplica una deducción para vehículos híbridos y enchufables (hasta 50km de autonomía eléctrica) hasta 2025 de manera decreciente:

Año	Deducción en valor imponible (DKK/kWh)
2021	1.700
2022	1.300
2023	900
2024	500

¹⁵ 1 euro equivale a 7,44 DKK a fecha de 15 de noviembre

En el caso de vehículos cero-emisiones o de emisiones bajas (menos de 50 g/Km) el impuesto se aplica gradualmente de la siguiente manera:

Vehículos cero-emisiones (incluyendo recargo de CO₂)

Año	Vehículos cero-emisiones (%)
2021-2025	40
2026	48
2027	56
2028	64
2029	72
2030	80
2031	84
2032	88
2033	92
2034	96
2035 o después	100

Año	Coches de bajas emisiones (%)
2021	45
2022	50
2023	55
2024	60
2025	65
2026	68
2027	71
2028	74
2029	77
2030	80
2031	84
2032	88
2033	92
2034	96
2035 o después	100

En 2021 se ha introducido un nuevo impuesto ecológico basado en las emisiones de CO₂ que tendrá efecto sobre los coches matriculados por primera vez a partir del 1 de julio de 2021. El nuevo impuesto funcionará en paralelo con el impuesto verde existente hasta la fecha y que se determinaba en función del consumo de combustible y que seguirá siendo de aplicación a los coches matriculados por primera vez antes del 1 de julio de 2021.

Impuesto sobre el CO₂ en los coches registrados por primera vez a partir del 1 de julio de 2021

Todos los coches y vehículos comerciales ligeros (independientemente del combustible)	2021	
	CO₂ impuesto	Otros derechos compensatorios (diésel solo)
Gramo CO₂/km	DKK Semi-anualmente	DKK Semi-anualmente

Máximo 58		330,00	160,00
>	≤		
58	65	370,00	160,00
65	73	390,00	160,00
73	80	410,00	160,00
80	87	430,00	160,00
87	102	460,00	160,00
102	116	500,00	740,00
116	131	540,00	1.320,00
131	145	580,00	1.420,00
145	160	890,00	1.570,00
160	174	1.190,00	1.690,00
174	189	1.510,00	1.820,00
189	203	1.820,00	1.960,00
203	218	2.120,00	2.100,00
218	232	2.430,00	2.260,00
232	246	2.730,00	2.400,00
246	262	3.040,00	2.560,00
262	277	3.350,00	2.680,00
277	290	3.660,00	2.810,00
290	319	4.260,00	3.110,00
319	350	4.900,00	3.370,00
350	377	5.510,00	3.630,00
377	409	6.120,00	3.950,00
409	433	6.730,00	4.180,00
433	461	7.360,00	4.400,00
461	492	7.970,00	4.770,00
492	519	8.580,00	5.020,00
519	548	9.220,00	5.290,00
548	581	9.830,00	5.600,00
581	605	10.440,00	5.880,00
605	645	11.050,00	6.240,00
645		11.680,00	6.530,00

Impuesto verde para vehículos registrados por primera vez a partir del 3 de octubre de 2017 y hasta el 30 de junio de 2021

Vehículos de pasajeros		2021
Km/l (gasolina)		DKK Semi-anualmente
Mínimo 50		330,00
>	≤	
50	44,4	370,00
44,4	40	390,00
40	36,4	410,00
36,4	33,3	430,00
33,3	28,6	460,00
28,6	25	500,00
25	22,2	540,00
22,2	20	580,00
20	18,2	890,00
18,2	16,7	1.190,00
16,7	15,4	1.510,00
15,4	14,3	1.820,00
14,3	13,3	2.120,00
13,3	12,5	2.430,00
12,5	11,8	2.730,00
11,8	11,1	3.040,00
11,1	10,5	3.350,00

10,5	10	3.660,00
10	9,1	4.260,00
9,1	8,3	4.900,00
8,3	7,7	5.510,00
7,7	7,1	6.120,00
7,1	6,7	6.730,00
6,7	6,3	7.360,00
6,3	5,9	7.970,00
5,9	5,6	8.580,00
5,6	5,3	9.220,00
5,3	5	9.830,00
5	4,8	10.440,00
4,8	4,5	11.050,00
4,5	-	11.680,00

Estados Unidos

La mayoría de los impuestos y tasas sobre los vehículos se imponen a nivel estatal y no federal. No obstante, a nivel federal encontramos el denominado “impuesto sobre el consumo de gasolina” (*gas guzzler tax*). Recientemente, se ha incentivado la compra de vehículos eléctricos (EVs) y vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEVs) por parte de los consumidores mediante la concesión de deducciones fiscales al comprador.

Respecto al Impuesto sobre el consumo de gasolina (*gas guzzler tax*), su objetivo es desincentivar la producción y compra de vehículos de alto consumo. Las cifras de consumo de combustible utilizadas para determinar el impuesto dependen de los valores publicados por la Agencia de Protección del Medio Ambiente, que calcula el consumo de combustible de los vehículos en millas por galón, basándose en una estimación combinada de conducción en carretera y en ciudad. El importe del impuesto oscila entre los 0 euros para un índice de ahorro de combustible menor a 22,5 millas por galón y 6649,75 euros para índice de ahorro de combustible mayor o igual a 12,5 millas por galón.

Asimismo, todos los Estados de EE.UU. tienen un impuesto de vehículos que se exige respecto a todos los vehículos independientemente de su antigüedad, y se suele cobrar anualmente.

Por ejemplo, en el Estado de California, desde 1935, se exige un impuesto sobre vehículos (VLF) que atiende al precio de compra o el valor del vehículo en el momento de su adquisición. El VLF disminuye con cada renovación durante los primeros once años. El VLF es igual al 1,15 por ciento del valor de mercado del vehículo.

Los residentes de la ciudad de Nueva York y de varios condados del Estado de Nueva York deben pagar un impuesto sobre el uso de vehículos cuando matriculan o renuevan la matrícula de un vehículo de pasajeros. La cuantía se fija en función del peso del vehículo y oscila entre los 4,32 euros y los 17,28 euros al año.

Eslovaquia

La tasa de matriculación en el registro de vehículos de la República Eslovaca, incluidas las adaptaciones necesarias de los documentos correspondientes y la expedición de los mismos, asciende a un mínimo de 33 euros y depende de la potencia del motor y de la antigüedad del vehículo.

Aplica únicamente el impuesto de circulación con base en potencia del motor y la antigüedad. Por lo tanto, se considera irrelevante el detalle de cálculo del mismo.

Los vehículos eléctricos están exentos del impuesto.

Eslovenia

El impuesto sobre los vehículos de motor se paga por los vehículos que se comercializan o matriculan por primera vez en el territorio de la República de Eslovenia y por los vehículos de los códigos arancelarios individuales determinados en el arancel aduanero de la Unión Europea.

La base imponible es el precio de venta del vehículo, sin el IVA. Los tipos son progresivos, y dependen del tipo de combustible, de las emisiones de CO₂ y de la potencia del motor. Además, también se tiene en cuenta la categoría medioambiental que define la norma de emisiones EURO.

El componente de emisiones de CO₂ va de 0,4 euros a 50 euros por cada g/km de emisiones de CO₂ para los turismos de gasolina y de 0,5 euros a 60 euros por cada g/km de emisiones de CO₂ para los turismos de gasóleo.

El componente calculado en atención a las normas de emisión EURO es de 10 a 500 euros para los turismos de gasolina y de 15 a 1.000 euros para los turismos diésel.

El impuesto para las normas de emisión Euro es de 5 a 150 euros para las motocicletas, los vehículos de tres ruedas y los de cuatro ruedas.

Los vehículos eléctricos no están exentos, aunque se les aplica un gravamen muy reducido.

El impuesto sobre los vehículos de motor se paga por los vehículos que se comercializan o matriculan por primera vez en el territorio de la República de Eslovenia y por los vehículos de los códigos arancelarios individuales determinados en el arancel aduanero de la Unión Europea.

La base imponible es el precio de venta del vehículo, sin el IVA. Los tipos son progresivos, y dependen del tipo de combustible, de las emisiones de CO₂ y de la potencia del motor. Además, también se tiene en cuenta la categoría medioambiental que define la norma de emisiones EURO.

Estonia

Para matricular un vehículo hay que pagar una tasa estatal de 130 euros, así como una tasa de 62 euros por la expedición de placas de matrícula.

Estonia no ha establecido impuesto sobre la matriculación ni impuesto de circulación para los turismos, únicamente los vehículos pesados deben pagar un impuesto sobre la propiedad.

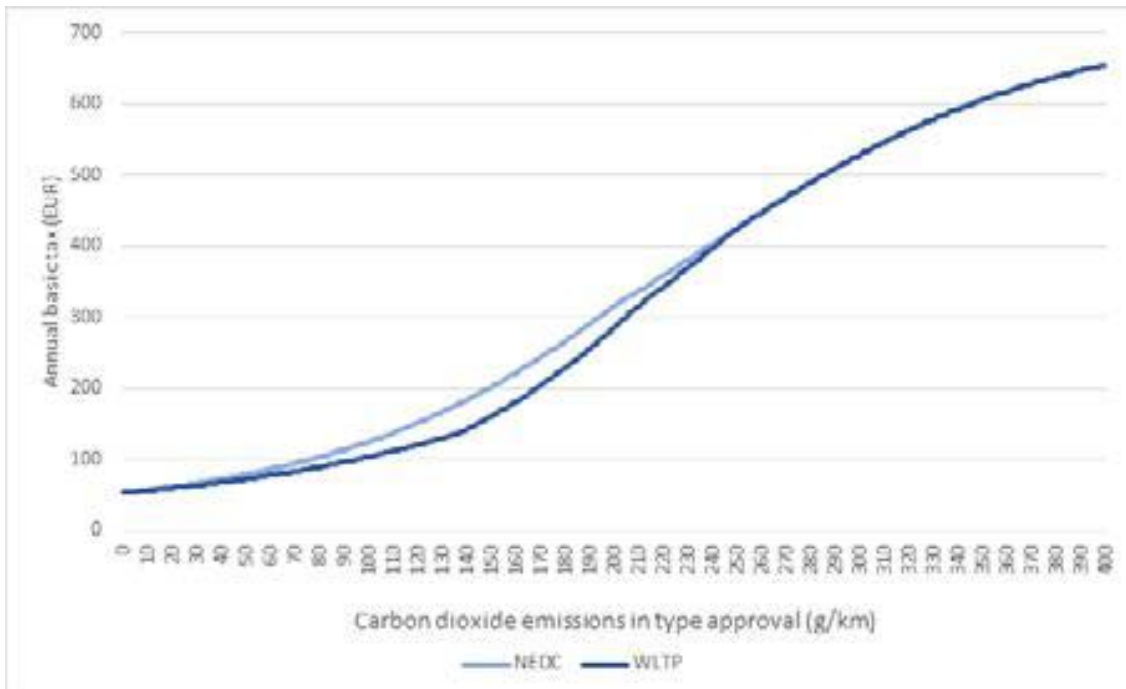
Finlandia

El impuesto se calcula a partir del valor de mercado (incluido el IVA) y de las emisiones de CO₂ (en g/km) del coche. El tipo impositivo mínimo es del 2,7 por ciento y el máximo del 50 por ciento.

El impuesto de circulación consta de dos elementos. El impuesto básico (*basic tax*) se aplica a todos los turismos, furgonetas y vehículos especiales que tengan una masa

total máxima permitida de 3.500 kg. El impuesto sobre la fuerza motriz (*power tax*) se aplica anualmente a todos los vehículos que utilizan, total o parcialmente, un tipo de combustible distinto de la gasolina, es decir, gasóleo, queroseno, gas licuado de petróleo o electricidad.

- Gravamen del *basic tax*: desde 2020, el importe oscila entre 14,6 y 179,3 céntimos al día para los turismos y las furgonetas de reparto y se determina en función del nivel de emisiones de CO₂ del vehículo. De este modo, el impuesto diario es de 14,6 céntimos al día (53 euros al año) cuando las emisiones de CO₂ son de 0 g/Km. El impuesto diario es de 179,3 céntimos por día (654 euros al año) cuando las emisiones de CO₂ son iguales o superiores a 400 g/Km.



Fuente: ACEDA TAX GUIDE 2021, pág. 81

- Tipo de gravamen del *power tax*:

Las tarifas por día son las siguientes:

- Coches (impuesto por 100 kg del peso total o fracción)
 - fuerza propulsora únicamente por electricidad 1,5 céntimos.
 - fuerza propulsora por electricidad y gasolina 0,5 céntimos.
 - fuerza propulsora por electricidad y diésel 4,9 céntimos.
 - fuerza propulsora por gas 3,1 céntimos.
 - fuerza propulsora por otros (por ejemplo, diésel) 5,5 céntimos.

- Autocaravanas y furgonetas de reparto 0,9 céntimos / 100 kg del peso total o una fracción del mismo

- Camiones
 - Dos ejes, 0,6 céntimos / 100 kg y hasta 12.000 kg, y 1,3 céntimos por cada 100 kg adicionales; para camiones de tres ejes 0,8 céntimos / 100 kg y para camiones de cuatro ejes 0,7 céntimos / 100 kg, y para camiones de cinco o más ejes 0,6 céntimos / 100 kg;

- Con construcción de bogie 2,2 céntimos / 100 kg si el vehículo tiene dos ejes, 1,3 céntimos / 100 kg, si tiene tres ejes, 1,2 céntimos / 100 kg, si tiene cuatro ejes, y 1,0 céntimos / 100 kg, si tiene cinco ejes o más;
- Con una construcción de bogie aprobada y utilizada para la tracción de semirremolques o remolques 2,1 céntimos / 100 kg si el vehículo tiene dos ejes, 1,4 céntimos / 100 kg si tiene tres ejes, 1,3 céntimos / 100 kg si tiene cuatro ejes, y 1,2 céntimos / 100 kg si tiene cinco ejes o más.

Francia

La adquisición de un vehículo genera el pago de dos impuestos, además del correspondiente IVA, que tendrían encaje en los denominados impuestos de matriculación.

El primero de estos impuestos se configura atendiendo a las emisiones de CO₂ y aplicando el sistema de “bonus-malus” consistente en la concesión de una bonificación (bonus) por la compra de un coche eléctrico o híbrido enchufable y de una penalización (malus) referida al pago de un impuesto cuando la compra es de un coche que supera un determinado nivel de emisiones de CO₂. Se aplica sobre los vehículos de pasajeros no sobre los vehículos comerciales ni los correspondientes a personas con discapacidad.

El cálculo del malus depende de si el vehículo está homologado (Whole Vehicle Type WVTA) o no, en todo caso la cuantía no podrá exceder del 50 por ciento del importe total de vehículo, IVA incluido. En el caso de los vehículos homologados, el cálculo se basa en las emisiones de CO₂ que, desde el 1 de marzo de 2020, se miden con el estándar WLTP (*Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure*) y se recoge en el siguiente cuadro:

CO ₂	Importe
Menos de 133 CO ₂	0 €
133 CO ₂	50 €
134 CO ₂	75 €
135 CO ₂	100 €
140 CO ₂	210 €
150 CO ₂	540 €
160 CO ₂	1.504 €
170 CO ₂	3.119 €
180 CO ₂	5.715 €
190 CO ₂	9.550 €
200 CO ₂	14.881 €

210 CO ₂	21.915 €
218 CO ₂	29.070 €
218+ CO ₂	30 000 €

Se recogen diversas reducciones:

- En el caso de los vehículos flexifuel que emiten menos de 250 g de CO₂/km, los valores de referencia de CO₂ se reducen en un 40 por ciento.

- Las familias numerosas pueden beneficiarse de la reducción en la compra de un vehículo de al menos cinco plazas y se limita a un vehículo por hogar. El índice de emisiones de CO₂ se reduce en 20 g/km por niño a partir del tercer hijo.

En el caso de los turismos no homologados por la WVTA, el malus se basa en la potencia fiscal. Se establece una escala en función de la potencia fiscal que varía desde una potencia fiscal de 4, cuyo importe será de 0 euros, a una potencia fiscal a partir de 21, cuyo importe será de 30 euros.

A partir del 1 de enero de 2022, se aplicará un nuevo componente basado en el peso de los vehículos para todos los turismos nuevos de más de 1.800 kg a razón de 10 euros por kg.

Respecto a la bonificación (bonus), los vehículos ligeros (turismos y vehículos comerciales ligeros) que emiten menos de 20 g de CO₂/km pueden optar a una bonificación en función del precio del vehículo y del tipo de cliente. Para 2021, la bonificación es la siguiente:

Tipo de vehículo ≤ 20g CO ₂ /km	Precio del vehículo (€)	Del 1 de junio de 2020 al 30 de junio de 2021 (€)	
		Bonificación para hogares	Bonificación para persona jurídica
Turismos y vehículos ligeros	≤ 45.000	7.000	5.000
Turismos y vehículos ligeros	≤ 45.000 y ≤ 60.000	3.000	
Turismos	60.000	0	
Turismos o vehículos ligeros de hidrógeno	60.000	3.000	
Tipo de vehículo > 21 y ≤ 50g CO ₂ /km con autonomía ZEV urbana > 50km			
Turismos y vehículos ligeros	≤ 50.000	2.000	
Turismos y vehículos ligeros	> 50.000	0	

A partir del 20 de enero de 2021, se introduce una bonificación para los vehículos eléctricos o de hidrógeno N2/N3 y M2/M3 cuyo importe oscila entre los 50.000 y los 30.000 euros. Para los vehículos eléctricos de dos o tres ruedas, la bonificación es de 900 euros. Para las bicicletas eléctricas adquiridas por hogares con bajos ingresos, la bonificación es de 200 euros.

El segundo impuesto tiene carácter regional, por lo que puede variar en función de la región. Se calcula multiplicando la cifra base fijada por el ayuntamiento de cada región por la potencia fiscal del vehículo. Esa cifra base varía de 33 euros (mínimo) a 51,20 euros (máximo) en 2021. La potencia fiscal se basa en las emisiones de CO₂ y en la potencia del motor del vehículo.

La mayoría de las regiones conceden una exención (50 o 100 por cien) a los vehículos de bajas emisiones alimentados por gas natural comprimido (GNC), gas licuado de petróleo (GLP) o electricidad, así como a vehículos híbridos de petróleo/diésel E85. Además, en el caso de los vehículos (turismos y vehículos comerciales de menos de 3,5t) en uso durante más de 10 años, para los vehículos comerciales de más de 3,5t y para los tractores de carretera con menos de 10 años de uso, el tipo se reduce en un 50 por ciento. Para los vehículos comerciales de más de 3,5t y tractores de carretera en uso durante más de 10 años, el tipo se reduce en un 75 por ciento.

Grecia

El impuesto se determina teniendo en cuenta dos componentes: el precio neto de venta al público y el coeficiente de emisiones de CO₂.

Aunque se define como un impuesto sobre el consumo y la matriculación, el Impuesto de Matriculación (IM) debe liquidarse, junto con el IVA, cuando se despacha un coche en la aduana y es, por tanto, comparable a los derechos de aduana.

El impuesto de matriculación de un coche nuevo se calcula aplicando la siguiente fórmula:

$$RT = [\text{Sum (Tramo del precio neto de venta al público x Coef del tramo)}] \times \text{Coef CO}_2$$

Si el coche importado es usado, el impuesto se calcula de la misma manera, considerando el precio neto de venta al público (PNV) del coche en Grecia, en el momento de su primera matriculación en el país extranjero, luego se reduce, según su tipo de carrocería y antigüedad (hasta el 95 por ciento) y el kilometraje (hasta el 10 por ciento), y finalmente se ajusta, según su clasificación Euro.

Precio neto de venta al público (€)	Coeficiente del impuesto de matriculación (%)
≤ 14.000	4
14.001-17.000	26
17.001-20.000	53
20.001-25.000	62
25.001-30.000	71
> 30.000	80

Deducciones:

- Los vehículos híbridos y eléctricos (HEV) y los híbridos enchufables (PHEV) con emisiones de CO₂ iguales o superiores a 50 g/km obtienen una reducción del 50 por ciento.
- Los PHEV con emisiones de CO₂ inferiores o iguales a 50 g/km obtienen una reducción del 75 por ciento.

En cuanto al coeficiente de emisiones de CO₂, si un coche es nuevo o importado usado y se matriculó por primera vez en la UE después del 1 de enero de 2021, el coeficiente de emisiones de CO₂ es el siguiente (ciclo WLTP):

CO ₂ (g/km) – WLTP	Coeficiente
≤ 130	0,95
131-156	1,00
157-182	1,10
183-208	1,20

209-234	1,30
235-260	1,40
261-325	1,60
> 325	2,00

Si un coche se importa usado y se matricula por primera vez hasta el 31 de diciembre de 2020, el coeficiente de emisiones de CO₂ es el siguiente (ciclo NEDC):

CO ₂ (g/km) – NENC	Coeficiente
≤ 100	0,95
101-120	1,00
121-140	1,10
141-160	1,20
161-180	1,30
181-200	1,40
201-250	1,60
> 250	2,00

El impuesto de circulación se basa en los siguientes criterios en función del tipo de vehículo:

- Turismos privados: cilindrada o emisiones de CO₂ (para los coches más nuevos)
- Autocares y autobuses: número de plazas
- Vehículos comerciales: peso bruto del vehículo

El impuesto se recauda anualmente (año natural) y se paga durante el último mes del año anterior. No se aplica reducción alguna si el vehículo se matricula más tarde en el año.

La cantidad a satisfacer por el impuesto se fija diferenciando entre el tipo y el uso del vehículo (turismos, vehículos comerciales y autobuses) y la fecha de matriculación. En todos estos casos se elaboran unas tablas indicando la cuantía en función de la cilindrada del vehículo y su fecha de adquisición. Así, en el caso de turismos matriculados en Grecia antes del 31 de octubre de 2010 la tabla a tener en cuenta es la siguiente:

Cilindrada (cc)	Impuesto anual de circulación (€) para los coches con primera fecha de matriculación anterior a 2000	Impuesto anual de circulación (€) para coches con primera fecha de matriculación en 2001-2005	Impuesto anual de circulación (€) para coches con fecha de primera matriculación en 2006-2010
0-300	22,00	22,00	22,00
301-785	55,00	55,00	55,00
786-1.071	120,00	120,00	120,00
1.072-1.357	135,00	135,00	135,00
1.358-1.548	225,00	240,00	255,00
1.549-1.738	250,00	265,00	280,00
1.739-1.928	280,00	300,00	320,00
1.929-2.357	615,00	630,00	690,00
2.358-3.000	820,00	840,00	920,00
3.001-4.000	1.025,00	1.050,00	1.150,00
> 4.000	1.230,00	1.260,00	1.380,00

Los coches híbridos con una cilindrada de hasta 1.549 cc y una fecha de primera matriculación anterior al 31 de octubre de 2010 están exentos del impuesto de circulación. Los coches híbridos con una cilindrada igual o superior a 1.550 cc y una fecha de primera matriculación anterior al 31 de octubre de 2010 están sujetos a un impuesto de circulación anual equivalente al 60 por ciento de los valores indicados en la tabla anterior en función de su primera fecha de matriculación.

A los turismos matriculados después del 1 de noviembre de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 se les aplica una tabla en la que la cuantía a satisfacer por el impuesto se fija en función de las emisiones de CO₂. Una tabla distinta corresponde a los turismos matriculados a partir del 1 de enero de 2021 como puede verse a continuación:

Turismos matriculados después del 1 de noviembre de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020		Turismos matriculados a partir del 1 de enero de 2021	
Emisiones de CO ₂ (g/km) - NEDC	Tipo de gravamen	Emisiones de CO ₂ (g/km) - ciclo WLTP	Tipo de gravamen
0-90	0	0-122	0
91-100	0,90	123-139	0,64
101-120	0,98	140-166	0,70
121-140	1,20	167-208	0,85
141-160	1,85	209-224	1,87
161-180	2,45	225-240	2,20
181-200	2,78	241-260	2,50
201-250	3,05	261-280	2,70
>250	3,72	>281	2,85

Para todos los coches híbridos, independientemente de su cilindrada, matriculados después del 31 de diciembre de 2010 el impuesto se determinará teniendo en cuenta el tipo de gravamen fijado en la tabla anterior en función de sus emisiones de CO₂. Lo mismo ocurre respecto a los coches usados importados, siempre que las emisiones de CO₂ del coche se indiquen explícitamente en el permiso de circulación. En caso contrario, el impuesto de circulación se calcula en función de la cilindrada del coche usado importado.

Respecto a los vehículos comerciales, la cantidad a pagar oscila entre los 75 euros como mínimo (vehículos con un peso bruto que no excede de 1.500 kg) y los 1.490 euros como máximo (vehículos con un peso bruto superior a 40.000 kg). En el caso de los autobuses, el impuesto será de 210 euros cuando el número de asientos sea igual o inferior a 33, 410 euros cuando el número de asientos se encuentre entre 34 y 50, y 510 euros cuando el número de asientos sea superior a 50.

Finalmente, cabe hacer referencia al impuesto sobre el lujo que recae sobre la propiedad privada de turismos con una cilindrada superior a 1.929 cc y que no tengan más de 10 años de antigüedad. Este impuesto se basa en la renta presunta del propietario del vehículo, que se calcula a partir de la cilindrada del vehículo, y se determina aplicando un porcentaje sobre dicha renta del 5 por ciento para los coches con una cilindrada superior a 1.929 cc y hasta 2.500 cc y del 13 por ciento para los coches con una cilindrada superior a 2.500 cc.

Hungría

Ni el impuesto de matriculación ni el impuesto de circulación tienen en cuenta las emisiones de CO₂. En concreto, el impuesto de matriculación se basa en cilindrada y emisiones estándar (normas EURO).

Por su parte, el impuesto de circulación se determina en función de la cilindrada y el año de fabricación.

Los vehículos eléctricos están exentos de ambos impuestos.

Irlanda

El impuesto se aplica a los vehículos privados y a los vehículos comerciales y se determina a partir de un porcentaje fijado en función de las emisiones de CO₂, que se aplicará sobre el precio de venta del vehículo en el mercado que incluye el IVA y el propio impuesto de matriculación y el de CO₂.

En concreto, para todas las primeras matriculaciones (importaciones nuevas y usadas) en Irlanda a partir del 1 de enero de 2021 el impuesto se determinará conforme al siguiente cuadro:

Banda	Emisiones de CO₂ (g/km)	Tipo de gravamen (%)
A1	0-50	7
A2	51-80	9
A3	81-85	9,75
A4	86-90	10,50
B1	91-95	11,25
B2	96-100	12
C	101-105	12,75
D	106-110	13,50
E	111-115	14,25
F	116-120	15
G	121-125	15,75
H	126-130	16,50
I	131-135	17,25
J	136-140	18
K	141-145	19,50
L	146-150	21
M	151-155	23,50
N	156-170	26
O	171-190	31
P	191-600	37

En el caso de turismos y algunos vehículos comerciales (los que tienen más de tres plazas y un peso bruto inferior a 3.500 kg), excluidos los eléctricos pero incluidos los híbridos, matriculados después del 31 de diciembre de 2019, tributarán teniendo en cuenta además sus emisiones de óxido de nitrógeno (NOx).

La escala que se muestra a continuación indica el importe a pagar por este concepto que se aplica de forma acumulativa, se calcula por separado y deberá añadirse al importe derivado de la tabla anterior para determinar la cuantía total del impuesto de matriculación a satisfacer.

Emisiones de NOx (NOx mg/km o mg/kWh)	Importe a pagar por mg/km o mg/kWh (€)
0-40	5
41-80	15
> 80	25

La cantidad a satisfacer por emisiones de NOx tendrá un límite máximo de 4.850 euros para los vehículos diésel y de 600 euros para los demás vehículos.

En definitiva, el impuesto se calcula en función de las emisiones de CO₂ a las que, en algunos casos se sumarán las emisiones de NOx.

Se utiliza la cilindrada del vehículo como criterio para el cálculo del impuesto anual de circulación para vehículos matriculados por primera vez en Europa antes del 1 de julio de 2008 y las emisiones de CO₂ para los vehículos matriculados por primera vez después de esa fecha. En el caso de autocares y autobuses se atenderá al número de plazas y para los vehículos comerciales a su peso.

La cuantía a pagar en concepto de impuesto de circulación a partir de las emisiones de CO₂ se fija en una tabla en la que se indica la cuantía con carácter anual, semestral, trimestral y mensual. La cuantía anual oscila entre los 12 euros, cuando las emisiones son 0 g/km, y los 2.400 euros, cuando las emisiones son superiores a 225 g/km.

Italia

Se recauda un impuesto (*Imposta provinciale di trascrizione* - IPT) a nivel provincial sobre la matriculación y la transferencia de vehículos nuevos y de segunda mano. El cálculo del impuesto dependerá del tipo, la potencia y las emisiones de CO₂ (sistema bonus/malus).

Junto a este impuesto también deberá abonarse una cantidad por la inscripción del vehículo en Registro Público de Automóviles cuyo importe es:

- Primera matriculación del vehículo: 150 euros.
- Transferencia de propiedad (vehículo de segunda mano): 100 euros.

La cuantía a pagar por el IPT será, en el caso de vehículos de motor con una potencia ≤ 53kW y autobuses y tractores de carretera con una potencia ≤ 110kW de 150,81 euros y sumará 3,51 euros por cada kW adicional.

Cada provincia podrá incrementar el impuesto hasta un 30 por ciento.

Las leyes estatales han fijado exenciones y/o reducciones del importe del IPT:

- Los vehículos de al menos treinta años de antigüedad tienen un tipo fijo de IPT de 51,65 euros.
- Los vehículos (diésel < 2.800cc; gasolina o híbridos < 2.000cc; eléctricos < 150kW) para discapacitados están exentos.
- Las ventas de particulares a concesionarios de vehículos de motor están exentas.
- Para los vehículos especiales (por ejemplo, hormigoneras o cisternas de leche), el IPT es una cuarta parte del tipo habitual.

Cada provincia puede reducir el IPT para determinados tipos de vehículos o propietarios (por ejemplo, vehículos ecológicos, organizaciones nacionales sin ánimo de lucro).

La Ley de Presupuestos italiana introdujo en 2019 un nuevo régimen de incentivos denominado "Bonus/Malus" para la sustitución de vehículos contaminantes. El "malus" se aplicará a todos los vehículos nuevos con emisiones de CO₂ superiores a 160 g/km adquiridos desde el 1 de marzo de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2021 y su importe varía entre 1.100 euros y 2.500 euros en función de las emisiones. El "bonus" será de hasta 6.000 euros para los coches menos contaminantes, eléctricos e híbridos.

El impuesto de circulación se aplica a todos los vehículos y se fija de forma diversa en función del tipo de vehículo. Así, en el caso de turismos se atiende a la potencia del motor calculada sobre la base de los kW y las normas Euro (excepto los coches propulsados por electricidad, GLP o GNC y coches híbridos). Para los autocares y autobuses se atiende a la potencia del motor calculada en función de los kW. Para los vehículos comerciales se atiende al peso y para los vehículos especiales (tractores de carretera, autocaravanas) a la potencia del motor calculada sobre la base de kW. A partir de 2012, para los coches con una potencia superior a 185kW se les aplica un suplemento de 20 euros por cada kilovatio que supere los 185kW. Este suplemento se reduce a los 5, 10 y 15 años a contar desde la fecha de fabricación del vehículo en un 40, 70 y 85 por ciento, respectivamente, y después de 20 años desde la fecha de fabricación el suplemento desaparece.

Entre las exenciones destacan:

- 100 por ciento para vehículos híbridos y para coches eléctricos, en ambos casos, durante cinco años desde la primera matriculación;
-
- 75 por ciento para coches eléctricos, de GNC y GLP (durante cinco años desde la primera matriculación).

Japón

Existen distintos impuestos que afectan a la adquisición de un vehículo:

A) Impuesto sobre el tonelaje.

Es un impuesto nacional relacionado con el peso de los vehículos. En este impuesto se recoge un sistema de incentivos fiscales para los coches ecológicos que será aplicable hasta abril de 2023.

La tabla a tener en cuenta es la siguiente a efecto de estos incentivos: Tipo de vehículo	Emisiones	Eficiencia del combustible	Tipo de gravamen
Eléctrico			Exento
Pila de combustible			Exento
Gas natural	2009 + reducción de NOx 10% o 2018		Exento
Híbrido enchufable			Exento
Gasolina (incluido el híbrido de gasolina) Gas licuado de petróleo (GLP) (incluido el híbrido de GLP)	2005 + 75% de reducción o 2018 + 50% de reducción	2030 + 20%	Exento
		A partir de 2030 exento	Exento
		2030 - 10%	Exento
		2030 - 25%	50% de reducción
		2030 - 40%	25% de reducción
Diésel	2009 o 2018	2030 + 20%	Exento
		A partir de 2020 exento	Exento
		Hasta 2020 exento	Exento (vehículo matriculado de mayo de 2021 a abril de 2022). No exento para vehículo matriculado de mayo de 2022 a abril de 2023
Otros			Sin reducción de impuestos

B) Impuesto sobre el rendimiento medioambiental de los automóviles

El impuesto sobre el rendimiento medioambiental es un impuesto local que se introdujo junto con la subida del impuesto sobre el consumo al 10 por ciento (octubre de 2019) y se aplica a la adquisición de un *kei-car* y de vehículos de tamaño pequeño y estándar. Deberá satisfacerlo la persona que adquiere el vehículo y se aplicará tanto sobre vehículos nuevos como usados. La base imponible es el 90 por ciento del precio de adquisición del vehículo y se fija una exención de 3.811 euros. Este impuesto se exigirá hasta marzo de 2023.

Los tipos impositivos aplicables a los vehículos de uso privado oscilan entre el 0 y el 3 por ciento, y para los vehículos de uso profesional entre el 0 al 2 por ciento, ambos en función del rendimiento medioambiental diferenciando según el tipo de vehículo, el combustible utilizado (eléctrico, pila de combustible gas natural, híbrido enchufable, diésel, gasolina, GLC u otro), las emisiones y eficiencia del combustible.

En lo referente a los impuestos que gravan la propiedad de un vehículo:

Japón tiene un impuesto local de circulación. Los contribuyentes son los propietarios a partir del 1 de abril y el impuesto se paga por adelantado durante un año hasta el próximo mes de marzo. En caso de compra a mitad de año, el impuesto se prorratea mensualmente desde el siguiente mes de matriculación hasta el próximo mes de marzo. La cuota a pagar depende del tipo de vehículo. Así, en el caso del turismo, dependerá de la cilindrada y la fecha de matriculación, de tal manera que para un turismo la cuota a satisfacer oscila entre 190,55 y 846,04 euros.

Está previsto el incremento o reducción del impuesto en función del daño que suponen los vehículos de motor para el medio ambiente. Así, se recoge una reducción del 75 por ciento para turismos con capacidad para diez personas o menos, eléctricos, con pila de combustible o híbrido enchufable, entre otros. Estos criterios los establece el gobierno central y los gobiernos locales pueden establecer sus propios criterios adicionales. Por su parte, se incrementa en un 15 por ciento el importe respecto a vehículos de gasolina o GLP de trece o más años de antigüedad y vehículos diésel de once o más años de antigüedad. Este incremento no es aplicable a los vehículos eléctricos, los vehículos de gas natural, los vehículos de metanol, los autobuses de transporte público ni los remolques.

A partir de abril de 2021, se paga una cantidad adicional en función de la antigüedad del vehículo.

Finalmente, cabe hacer referencia al denominado impuesto sobre minivehículos (*kei car*). Se trata de un impuesto local que grava la propiedad de tales vehículos. Un minivehículo es aquel cuya longitud máxima es de 3,4 m, su anchura máxima es de 1,48 m, su altura máxima es de 2 m y su cilindrada máxima de 660 cc.

La cuota a satisfacer por este impuesto depende del tipo de vehículo, las emisiones y eficiencia del combustible y tipo de vehículo. Así, para un turismo eléctrico la cantidad a satisfacer será de 20,58 euros.

Letonia

Los costes de matriculación (que se desglosan en placas de matrícula, inspección del documento de matriculación, tasa de matriculación y certificado de matriculación) ascienden a 43,93 €

Además, cada vehículo matriculado en Letonia debe pagar un impuesto sobre los recursos nacionales que asciende a 55 euros y se paga al matricular un turismo.

El impuesto de circulación se determina en función del peso del vehículo y la potencia del motor. Por lo tanto, se considera irrelevante el detalle del cálculo del mismo.

Lituania

Se aplican diversas tasas de matriculación (matriculación, control de identidad del vehículo y placas de matrícula) en función del tipo de vehículo que, para un turismo nuevo, suponen un total de 44,89 €

Luxemburgo

Se exigen timbres por valor de 50 euros, a los que hay que añadir 24 euros en caso de transferencia de un número de matrícula existente a un vehículo nuevo, o 50 euros en el caso de una matrícula personalizada asignada por primera vez. Las placas de matrícula las expide una empresa privada y cuestan unos 15 euros (IVA incluido) por placa.

El impuesto de circulación en Luxemburgo se determina de la siguiente manera:

$$\text{Impuesto} = a * b * c$$

donde "a" representa el valor de la emisión de CO₂ en g/km

donde "b" representa un multiplicador, que se fija en:

- 0,9 para los vehículos propulsados por diésel
- 0,6 para los vehículos propulsados por un motor que no sea diésel

y donde "c" representa un factor exponencial que equivale a 0,5 cuando las emisiones de CO₂ no superan los 90 g/km y que se incrementa de 0,10 por cada tramo adicional de 10 g de CO₂/km.

Emisiones CO2 (g/km)	Factor exponencial	Emisiones CO2 (g/km)	Factor exponencial
1-90	0,5	291-300	2,6
91-100	0,6	301-310	2,7
101-110	0,7	311-320	2,8
111-120	0,8	321-330	2,9
121-130	0,9	331-340	3,0
131-140	1,0	341-350	3,1
141-150	1,1	351-360	3,2
151-160	1,2	361-370	3,3
161-170	1,3	371-380	3,4
171-180	1,4	381-390	3,5
181-190	1,5	391-400	3,6
191-200	1,6	401-410	3,7
201-210	1,7	411-420	3,8
211-220	1,8	421-430	3,9
221-230	1,9	431-440	4,0

231-240	2,0	441-450	4,1
241-250	2,1	451-460	4,2
251-260	2,2	461-470	4,3
261-270	2,3	471-480	4,4
271-280	2,4	481-490	4,5
281-290	2,5	491-500	4,6

El impuesto mínimo es de 30 euros.

Malta

El impuesto de matriculación se exige al comprar un vehículo nuevo y su importe se determinará aplicando la siguiente fórmula:

Impuesto de matriculación total = (X% x CO₂ x RV) + (Y% x longitud x RV)

Donde:

X% es el porcentaje extraído de la tabla de emisiones de CO₂ que se multiplicará por el valor de las emisiones de CO₂ (en g/km) y por el valor de matriculación (RV) del vehículo,

Y% es el porcentaje extraído de la tabla sobre la longitud.

RV es el valor de matriculación.

La cantidad a pagar variará en función de si el vehículo tiene un motor diésel o de gasolina. No obstante, cuando un vehículo con motor diésel tenga un nivel de partículas no superior a 0,005 g/km (nivel Euro 5) se aplicarán las tasas aplicables a los vehículos con motor de gasolina.

Se paga un impuesto anual de circulación por el uso real del vehículo en las carreteras maltesas. El impuesto se basa en las emisiones de CO₂ y en la antigüedad del vehículo. Durante los primeros cinco años la cuantía del impuesto oscila desde los 100 euros para emisiones entre 0 y 100 g/km y los 180 euros para emisiones entre 151 y 180 g/km. Después de los primeros cinco años de circulación, el impuesto aumenta para todas las clases de vehículos.

Noruega

En este país se determina el impuesto de matriculación en función de tres elementos como como son el peso, las emisiones de CO₂ y las emisiones de NOx. A continuación, se muestra el método de cálculo:

Peso del vehículo

NOK ¹⁶ 0,00/kg por los primeros 500 kg de peso
NOK 26,81/kg para los siguientes 700 kg
NOK 66,81/kg para los siguientes 200 kg
NOK 208,78/kg para los siguientes 100 kg
NOK 242,81/kg para el peso restante

¹⁶ 1 euro equivale a 9,91 NOK (15 de noviembre de 2021)

Emisiones de CO₂

* NOK -965,57 por g/km debajo de 50g/km de emisiones CO ₂
* NOK -820,70 por g/km debajo de 87g/km (incluyendo los primeros 50g/km de emisiones CO ₂)
NOK 0.00 por g/km por los primeros 87g/km de emisiones CO ₂
NOK 985,23 por g/km por los siguientes 31g/km de emisiones CO ₂
NOK 1.104,05 por g/km por los siguientes 37g/km de emisiones CO ₂
NOK 2.352,10 por g/km por los siguientes 70g/km de emisiones CO ₂
NOK 3.752,05 por g/km para la emisión de CO ₂ restante

* Solo para vehículos con emisiones totales de CO₂ por debajo de 50g/87g.

Emisiones de NOx

NOK 77,14 POR g/km de emisiones de óxido de nitrógeno

Los vehículos que funcionan con combustible de etanol E85 reciben una reducción del impuesto de NOK 10.000.

Para los vehículos híbridos, la máxima reducción es el 23% de la parte del impuesto calculada en función del peso del vehículo, pero para lograr una reducción total, la autonomía eléctrica debe ser de al menos 50 km (WLTP). Los vehículos con una autonomía eléctrica inferior a 50 km obtienen una reducción menor (es decir, la autonomía homologada dividida por 50).

Para coches puramente eléctricos no hay impuesto de matriculación.

En el caso de los vehículos de motor usados importados, la base imponible se reduce en función de la antigüedad de los vehículos de la siguiente manera:

Más de 1 mes: 2%	Más de 2 años: 30%
Más de 2 meses: 4%	Más de 2 años y 6 meses: 33%
Más de 3 meses: 6%	Más de 3 años: 36%
Más de 4 meses: 8%	Más de 3 años y 6 meses: 39%
Más de 5 meses: 10%	Más de 4 años: 42%
Más de 6 meses: 11%	Más de 5 años: 45%
Más de 7 meses: 12%	Más de 6 años: 50%
Más de 8 meses: 13%	Más de 7 años: 55%
Más de 9 meses: 14%	Más de 8 años: 59%
Más de 10 meses: 15%	Más de 9 años: 63%
Más de 11 meses: 16%	Más de 10 años: 67%
Más de 1 año: 17%	Más de 11 años: 70%
Más de 1 año y 2 meses: 19%	Más de 12 años: 73%
Más de 1 año y 4 meses: 21%	Más de 13 años: 76%
Más de 1 año y 6 meses: 23%	Más de 14 años: 78%
Más de 1 año y 8 meses: 25%	15-29 años: 80%
Más de 1 año y 10 meses: 27%	30 años o más: NOK 3.447,00

Un “vehículo de motor usado” es un vehículo que fue registrado en el momento del despacho de aduana. La antigüedad del vehículo debe ser acreditada mediante documentos oficiales que indiquen la fecha de la primera matriculación en el extranjero.

En el caso de furgonetas con unas determinadas características sobre las dimensiones de espacio de su caja (largo 140 cm, altura 105 cm y ancho 90 cm) se establecen unas cantidades de pago por emisiones de CO₂ distintas a las establecidas para los vehículos que se han indicado anteriormente, y son las siguientes:

NOK 0,00 por g/km por los primeros 84g/km de emisiones CO ₂
NOK 259,52 por g/km para los siguientes 30g/km de emisiones CO ₂
NOK 290,83 por g/km para los siguientes 36g/km de emisiones CO ₂
NOK 635,07 por g/km para el resto de emisiones CO ₂

Países Bajos

El impuesto de matriculación se aplica a los turismos nuevos y también (de acuerdo con un plan de amortización) a los usados cuando se matriculan por primera vez en los Países Bajos.

El impuesto se calcula sobre las emisiones de CO₂ del vehículo, en función de su rendimiento de combustible. La tributación es un sistema de cinco tramos de emisión y una tasa impositiva progresiva.

La tarifa consiste en un recargo fijo mencionado en la columna III, incrementado por la cantidad basada en emisiones (tasa por g CO₂/km por encima del mínimo del tramo):

En caso de emisión de dióxido de carbono mayor que	Pero no mayor que	El siguiente cálculo aplica: la cantidad que se menciona en la columna III, aumentada con: la cantidad de la columna IV multiplicada por la cantidad de emisión de dióxido de carbono en gramos por kilómetro por encima de la cantidad mencionada en la columna I.	
I	II	III	IV
0	86	372 €	1 €
86	111	458 €	60 €
111	155	1.958 €	132 €
155	172	7.766 €	216 €
172		11.438 €	432 €

Además, para los coches diésel, se aplica un recargo de 83,59 € por gramo de CO₂ / km a las emisiones superiores a 77 gramos / CO₂ / km.

Vehículos de pasajeros que emite más de 0 gramos de CO₂ por kilómetro, pero no más de 50 gramos por kilómetro (enchufar en vehículos eléctricos híbridos)

En caso de emisión de dióxido de carbono mayor que	Pero no mayor que	El siguiente cálculo aplica: la cantidad que se menciona en la columna III, aumentada con: la cantidad de la columna IV multiplicada por la cantidad de emisión de dióxido de carbono en gramos por kilómetro por encima de la cantidad mencionada en la columna I.	
I	II	III	IV
0	30	0 €	27 €
30	50	810 €	111 €
50		3.030 €	267 €

Caravanas:

37,7 por ciento del precio neto del catálogo, reducido en 1.283 € para coches de gasolina
37,7 por ciento del precio neto del catálogo, incrementado en 273 € para coches diésel.

Motocicletas:

La tarifa para motocicletas hasta un precio neto de 2.133 € es el 9,6 por ciento del precio neto de catálogo.

La tarifa para motocicletas a un precio neto de más de 2.133 €, la tarifa es el 19,4 por ciento del precio neto de catálogo reducido en 210 €.

Coches y motocicletas usados:

Para vehículo de pasajeros, motocicletas y furgonetas usados, el impuesto se reduce en función de la disminución del valor del vehículo. Opcionalmente, se pueden utilizar porcentajes fijos para determinar esta disminución. Un vehículo usado de más de 25 años está exento de este impuesto.

El impuesto de circulación se determina para los turismos en función del peso, el tipo de combustible (gasolina, gasóleo, GLP) y las emisiones de CO₂ (hay un régimen especial de CO₂ para los turismos que emiten menos de 50 g/km). Al mismo hay que añadir un impuesto regional.

En el caso de las furgonetas y los autobuses el gravamen se determina en función del peso mientras que para las motocicletas se establece una tasa fija. Por último, en el caso de los camiones, el gravamen se determina en función del peso, el número de ejes, la suspensión y la clasificación EURO.

Los vehículos eléctricos están exentos del impuesto hasta 2024. A partir de esa fecha se comenzarán a gravar de manera progresiva.

Polonia

Se aplica un impuesto monofásico que, para los vehículos nuevos y de segunda mano, depende del tipo de vehículo y de la cilindrada.

El impuesto se calcula aplicando al valor del vehículo los siguientes tipos impositivos:

Vehículos eléctricos: 0,0%.

Vehículos eléctricos híbridos enchufables ≤ 2.000cc: 0,0%.

Vehículos eléctricos híbridos enchufables 2.000 < x ≤ 3.500cc: 9,3%.

Vehículos híbridos ≤ 2.000cc: 1,5%.

Vehículos híbridos 2.000 < x ≤ 3.500cc: 9,3%.

Otros, ≤ 2.000cc: 3,0%.

Otros, > 2.000cc 18,6%.

Portugal

El impuesto de matriculación, denominado impuesto sobre vehículos (ISV), se paga una sola vez cuando el vehículo se matricula por primera vez en Portugal, ya sea nuevo o usado. El ISV se calcula en función de dos criterios: la cilindrada y las emisiones de CO₂ (WLTP) del vehículo.

Algunos tipos de vehículos, como los vehículos comerciales y las motocicletas, pagan el ISV únicamente en función de la cilindrada. Se recogen tres tablas (A, B y C) cada una de ellas para un tipo de vehículo distintos (A: turismos, B: vehículos de mercancías, autocaravanas y los clásicos anteriores a 1970 y C: motocicletas y vehículos similares), además en la tabla A se diferenciará entre diésel y gasolina

Así para los turismos, en función de la cilindrada se aplicará el siguiente cuadro:

Cilindrada (cc)	Cuota ISV
≤ 1.000	ISV = 0,99 x cc - 769,80
1.001-1.250	ISV = 1,07 x cc - 711,31
> 1.250	ISV = 5,08 x cc - 5.616,80

Y, en función de las emisiones de CO₂, se diferenciará entre motor diésel o gasolina. Para determinar la cuantía total del impuesto se deberán sumar las cantidades correspondientes a los dos componentes: cilindrada y emisiones de CO₂.

Gasolina		Diésel	
CO ₂	Cuota	CO ₂	Cuota
<110	0,40 x CO ₂ -39,00	<110	1,56 x CO ₂ -10,43
111-115	1,00 x CO ₂ -105,00	111-120	17,20 x CO ₂ -10,43
116-120	1,25 x CO ₂ -134,00	121-140	58,97 x CO ₂ -6.673,96
121-130	4,78 x CO ₂ -561,40	141-150	115,50 x CO ₂ -14.580,00
131-145	5,79 x CO ₂ -691,55	151-160	145,80 x CO ₂ -19.200,00
146-175	37,66 x CO ₂ -5.276,50	161-170	201,00 x CO ₂ -26.500,00
176-195	46,58 x CO ₂ -6.571,10	171-190	248,50 x CO ₂ -33.536,42
196-235	175,00 x CO ₂ -31.000,00	>190	256,00 x CO ₂ -34.700,00

Exenciones:

- Sólo pagarán el 60% de la cuota fijada en la tabla A los vehículos con motores híbridos (gasolina/diésel más energía eléctrica/energía solar) y alquiler. Vehículos con emisiones de CO₂ inferiores a 138g/km WLTP, o emisiones de CO₂ inferiores a 120g/km NEDC.
- Sólo pagarán el 50% de cuota fijada en la tabla A, los vehículos de familias con tres o más niños, con menos de ocho años, con más de cinco plazas, con emisiones de CO₂ inferiores o iguales a 150g/km NEDC o con emisiones de CO₂ inferiores o iguales a 173 g/km WLTP.
- Sólo pagarán el 40% de cuota fijada en la tabla A, los vehículos de doble uso para pasajeros/carga con un peso superior a 2,5t e inferior o igual a 3,5t y que no tengan tracción a las cuatro ruedas.
- Sólo pagarán el 40% de cuota fijada en la tabla A, los vehículos de baja cilindrada alimentados exclusivamente por gas natural.

- Sólo pagarán el 30% de cuota fijada en la tabla A, los vehículos de baja cilindrada (taxis) con emisiones de CO₂ inferiores a 184 g/km WLTP o emisiones de CO₂ inferiores a 160 g/km NEDC.
- Sólo pagarán el 25% de cuota fijada en la tabla A, los vehículos con motores híbridos enchufables (modo totalmente eléctrico hasta 50km o más) y con emisiones oficiales de CO₂ inferiores a 50 g/km.
- Estarán exentos los vehículos alimentados exclusivamente por energía eléctrica o energía renovable.
- Además del ISV total (cc + componentes de CO₂), se aplica un impuesto de 500 euros a los vehículos diésel con emisiones de partículas superiores o iguales a 0,001g/km.

Además, por la expedición de una nueva matrícula hay que abonar 45 euros, y, para la primera matriculación en el Registro de la propiedad, 55 euros.

El impuesto de circulación (Imposto Único de Circulação - IUC) para turismos, vehículos todoterreno y vehículos polivalentes de hasta 2,5 t combina un componente de cilindrada con un componente medioambiental (basado en las emisiones de CO₂). Para los demás vehículos, el impuesto se basa exclusivamente en el peso bruto.

Se aplican diversas tablas en función del tipo de vehículo, peso y año de matriculación. Así, en el caso de los turismos, vehículos todoterreno y vehículos polivalentes de hasta 2,5 t y matriculados después del 1 de julio de 2007 la tabla es:

Cilindrada		Emisiones	
Cilindrada (cm3)	Impuesto (€)	Emisión de CO ₂ (g/km WLTP)	Impuesto (€)
≤ 1.250	29,39	≤ 140	60,28
1.251-1.750	58,97	141-205	90,33
1.751-2.500	117,82	206-260	196,18
> 2.500	403,23	> 260	336,07

Los turismos, vehículos todoterreno y vehículos polivalentes de hasta 2,5t de peso y matriculados después del 1 de julio de 2007 deberán pagar una cantidad adicional dependiendo de sus emisiones conforme a lo recogido en el siguiente cuadro:

Emisión de CO ₂ (g/km WLTP)	Impuesto (€)
205 < CO ₂ < 260	29,39
> 260	58,97

Para determinar el valor total del IUC, el resultado obtenido de estas tablas debe multiplicarse por los siguientes coeficientes, en función del año de compra del vehículo:

Año de compra	Coefficiente
2007	1
2008	1,05
2009	1.10
2010	1,15

Todos los vehículos utilizados para el transporte de mercancías, incluidos los automóviles y los tractores agrícolas cuyo peso máximo autorizado sea superior a 2,5 t y los remolques, excepto las flotas de las empresas de transporte, se gravan sobre el

peso bruto del vehículo y varían entre 32,52 y 209,31 euros. Los impuestos anuales para vehículos con un peso bruto igual o superior a 12 t dependen del año de primera matriculación, el número de ejes y el tipo de suspensión y varían entre 190 y 893 euros.

El impuesto para los vehículos articulados y los vehículos combinados depende del año de la primera matriculación, el número de ejes y el tipo de suspensión, y varían entre 189 y 1.179 euros.

Reino Unido

Los vehículos matriculados por primera vez están sujetos al impuesto en función de las emisiones de CO₂ del vehículo.

Emisiones de CO₂ (g/km)	Tarifa de matriculación
0	0 £ ¹⁷
1-50	10£
51-75	25£
76-90	110£
91-100	130£
101-110	150£
111-130	170£
131-150	210£
151-170	530£
171-190	855£
191-225	1.280£
226-255	1.815£
Más de 255	2.135£

Nota: estas cantidades son referentes a los años 2018/2019

Además del impuesto sobre matriculación se aplica una cantidad anual fija para el segundo año y siguientes al de matriculación, que podría equipararse a un impuesto sobre circulación. Sin embargo, no todos los vehículos deben abonarla, como, por ejemplo, los vehículos considerados como cero emisiones. Además, los vehículos con un precio de catálogo superior a 40.000 libras, cuando son nuevos, pagan 320 libras adicionales además de la tarifa plana anual, durante cinco años.

Rep. Checa

La tasa por el acto administrativo de matriculación (es decir, por la inclusión en el Registro de Vehículos) es de CZK 800,00.

Cuando se solicite la placa "EL", el proceso de matriculación será gratuito. Esta placa de matrícula especial se dedicará a los vehículos eléctricos de batería completa (BEV), a los vehículos eléctricos de pila de combustible (FCEV) y a los vehículos con cadenas cinemáticas alternativas (eléctricas o de hidrógeno) con emisiones de CO₂ de hasta 50 g/km.

Por otro lado, se aplican recargos para la matriculación de vehículos M1 y N1 que no cumplan al menos la norma Euro 3. Estos recargos no se describen oficialmente como un "impuesto", pero pueden considerarse como tributos sobre la adquisición y son, de hecho, una especie de impuesto medioambiental, que contribuye al coste de la renovación del parque de vehículos. El nivel de los recargos varía en función de los límites de emisiones que cumple el vehículo, de la siguiente manera:

¹⁷ 1 libra equivale a 1,18 euros (15 de noviembre de 2021)

- Sin recargo – cumple Euro 3 y superiores.
- 3.000 CZK - cumple Euro 2.
- 5.000 CZK - cumple Euro 1.
- 10.000 CZK - no se cumple la norma Euro 2 ni Euro 1.

Rumanía

Solo se exige el importe de las placas de matrícula (RON 40). De hecho, existe un plan de incentivos para la renovación del parque automovilístico, que se aplica si la adquisición del vehículo va unida al desguace y achatarramiento de uno de más de ocho años.

El impuesto de matriculación se determina en función de la cilindrada del vehículo. Los vehículos eléctricos están exentos del impuesto.

Suecia

Se aplica un sistema de bonificaciones para la adquisición de vehículos eficientes en forma de "bonificación climática" (*Klimatbonus*). Esto significa que los vehículos que tengan unas emisiones de CO₂ de un máximo de 60 g/km reciben una bonificación de hasta 60.000 coronas suecas, en función de las emisiones de CO₂.

En el impuesto de circulación Suecia aplica dos sistemas en función de la fecha de matriculación del vehículo. El nuevo sistema de cálculo se aplica a los turismos matriculados a partir de 2006 y tiene en cuenta el tipo de vehículo, el combustible y las emisiones de CO₂.

El sistema anterior se basaba en el tipo de vehículo, el combustible y el peso.

En concreto:

Tipo de vehículo	Impuesto básico (SEK) ¹⁸	Impuesto CO ₂ SEK por gramo de dióxido de carbono sobre 111 gramos	Impuesto adicional CO ₂ SEK por gramo de dióxido de carbono entre 95-140 gramos	Impuesto adicional CO ₂ SEK por gramo de dióxido de carbono superior a 140 gramos
A. Motocicletas	180			
B. Coches				
1. Sistema basado en CO ₂ (desde 2006)				
1.1 Impuestos sobre el dióxido de carbono				
a) coches impulsados por				

¹⁸ 1 euro equivale a 10 SEK (15 de noviembre de 2021)

combustibles alternativos.	360	11		
b) coches sin motor diésel	360	22		
c) coches diésel	1.103,2	52,1		
1.2 Aumento del impuesto sobre vehículos para los vehículos ligeros durante los primeros 3 años (a partir del 1 de julio de 2018).				
Coches diésel	610	13,52	82	107
Coches gasolina	360		82	107
2. Sistema de peso base (antiguo)		Impuesto adicional CO ₂ SEK por gramo de dióxido de carbono por unidad de 100 kg por encima de 900 kg		
Coches sin motor diésel	913	214		
Coches diésel	2.298	564		

Suiza

El impuesto de circulación es un impuesto anual recaudado por los cantones de este país y para su cálculo recurren a diferentes parámetros como son: potencia fiscal, capacidad de cilindrada, peso en bruto del vehículo, potencia en kilovatios, y la combinación de dos elementos de los indicados con anterioridad

Varios cantones han reducido este impuesto para coches eléctricos e híbridos; también se han establecido reducciones para los coches alimentados por gas natural comprimido.

10. REFERENCIAS NORMATIVAS:

Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia:

<https://boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2021-80170>

Constitución Española:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-31229>

Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1980-21166>

Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1997-28053>

Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2001-24965>

Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-13616>

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>

Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático (Comunidad Autónoma de Cataluña):

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2017-11001>

Ley 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-11991>

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:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-4214>

Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-5392>

Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-28741>

Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1994-28968>

Ley 36/2006, de 29 de noviembre, de medidas para la prevención del fraude fiscal:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2006-20843>

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1996-29117>

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-19744>

Ley 4/2008, de 23 de diciembre, por la que se suprime el gravamen del Impuesto sobre el Patrimonio, se generaliza el sistema de devolución mensual en el Impuesto sobre el Valor Añadido, y se introducen otras modificaciones en la normativa tributaria:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2008-20802>

Ley 11/2009, de 26 de octubre, por la que se regulan las Sociedades Anónimas Cotizadas de Inversión en el Mercado Inmobiliario:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-17000>

Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2010-19703>

Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-11331>

Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-13616>

Ley 11/2021, de 9 de julio, de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, de transposición de la Directiva (UE) 2016/1164, del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, de modificación de diversas normas tributarias y en materia de regulación del juego:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-11473>

Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-28740>

Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria:
<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23186>

Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-20375>

Ley 21/2001, de 27 de diciembre, por la que se regulan las medidas fiscales y administrativas del nuevo sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía:

<https://boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2001-24962>

Decreto Legislativo 1/2018, de 19 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones dictadas por la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de tributos cedidos:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOJA-b-2018-90363>

Ley 12/2012, de 26 de septiembre, de medidas tributarias para la reducción del déficit de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears:

<https://boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2012-14022>

Decreto Legislativo 62/2008, de 19 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Medidas Fiscales en materia de Tributos cedidos por el Estado:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOCT-c-2008-90028>

Decreto Ley 3/2010, de 29 de mayo, de medidas urgentes de contención del gasto y en materia fiscal para la reducción del déficit público:

<https://boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2010-10217>

Decreto Legislativo 1/2018, de 10 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de Extremadura en materia de tributos cedidos por el Estado:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2018-8159>

Decreto Legislativo 1/2010, de 5 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en la Región de Murcia en materia de tributos cedidos:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-10542>

Ley 13/2016, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat:

<https://boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2017-1291>

Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales:

<https://boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1988-29623>

Ley 48/1966, de 23 de julio, sobre modificación parcial del Régimen Local:

<https://boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1966-10372>

Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1986-9865>

Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-30155>

Ley 51/2002, de 27 de diciembre, de reforma de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales:

<https://boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2002-25286>

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-1826>

Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:01983L0182-20130701&from=EN>

Directiva 83/183/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables a las importaciones definitivas de bienes personales de los particulares procedentes de un Estado miembro:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:31983L0183&from=EN>

Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 443/2009 y (UE) nº 510/2011.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:02019R0631-20211202&from=EN>

Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) no 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:02008R0692-20190901&from=EN>

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en

relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 293/2012:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32017R1152&from=ES>

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1014/2010:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:02017R1153-20200101&from=EN>

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1014/2010:

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2017-81345>

Ley 11/2021, de 9 de julio, de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, de transposición de la Directiva (UE) 2016/1164, del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, de modificación de diversas normas tributarias y en materia de regulación del juego:

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-11473>

Propuesta de Reglamento del Parlamento europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0556&from=ES>

11. BIBLIOGRAFÍA

Anuario estadístico general 2020. Dirección General de Tráfico.

Comisión de Expertos para la Reforma del Sistema Tributario Español (2014), Informe de la Comisión de Expertos para la Reforma del Sistema Tributario Español, Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Comisión de Expertos para la Revisión del Modelo de Financiación Autonómica (2017), Informe de la Comisión de Expertos para la Revisión del Modelo de Financiación Autonómica, Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Comisión de Expertos para la Revisión del Modelo de Financiación Local (2017), Informe de la Comisión de Expertos para la Revisión del Modelo de Financiación Local, Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Comisión Europea (2019) – Directorate-General for Mobility and Transport, Wijngaarden, L., Schrotten, A., Essen, H., et al., Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities, Publications Office.

Comisión Europea (2021) – “«Fit for 55»: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática”. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Bruselas, 14 de julio.

Comité de personas expertas para elaborar el Libro Blanco sobre la reforma tributaria (2022) - Libro Blanco sobre la reforma tributaria, Informe en cumplimiento de la Resolución de 12 de abril de 2021, de la Secretaría de Estado de Hacienda, por la que se crea el Comité de personas expertas para elaborar el Libro Blanco sobre la reforma tributaria.

IMF - International Monetary Fund (2022), “SPAIN - SELECTED ISSUES”, Country Report No. 2022/046, IMF Publication Services, Washington, D.C.

OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development (2019), van Dender, K., "Taxing vehicles, fuels, and road use: Opportunities for improving transport tax practice", OECD Taxation Working Papers, No. 44, OECD Publishing, Paris.