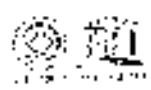




MUNICIPALIDAD DE LA LAGUNA



INFORME
ASOCIACIÓN EMPRESARIAL Y SERVICIOS ECONÓMICOS
SERVICIO DE TRÁFICO

INFORME SOBRE LA VIABILIDAD ESTABLECER UN TAMAÑO DE BONIFICACIÓN EN EL IMPUESTO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE Y LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS MOTORES.

Viso a los acuerdos Plenarios de fecha 05 de marzo veintiseis de noviembre de dos mil quince y uno de septiembre de 2016, en lo que afecta al establecimiento de una bonificación en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, a los tipos de vehículos respetando con el medio ambiente, en atención al tipo de combustible que utilizan y a las características de los motores del vehículo, se informa:

Primera.- El Ayuntamiento de La Laguna, en atención con el establecimiento de una bonificación en el IVTM, a determinadas clases de vehículos respetando con el medio ambiente, en función de la clase de combustible y a las características de los motores, ha adoptado las siguientes acuerdos:

1.- Acuerdo Plenario de 12 de marzo del 2015, punto segundo:

"PRIMERO.- considerar un estudio que permita la bonificación del Impuesto sobre Vehículo de Tracción Mecánica a los vehículos sostenibles (híbridos o eléctricos, registrados en este municipio".

2.- Acuerdo Plenario de veintiseis de noviembre de dos mil quince, punto 8 del Orden del Día:

"PRIMERO.- aprobar la transcrita en unión con las dos carpetas preservadas a la misma."

El punto 8 de la transcripción aprobada, referido a la bonificación del IVTM, dispone el siguiente contenido: *"9. de acuerdo con el 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 artículo 95 b), y también para desarrollar un acuerdo plenario de fecha de 12 de marzo de 2015 ("Considerar un estudio que permita la bonificación del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica a los vehículos sostenibles (híbridos o eléctricos) registrados en este municipio") establecer en los presupuestos de 2016 un bonificación del 75% del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica para los vehículos eléctricos que están propulsado total o parcialmente por energía eléctrica procedente de baterías que se recargan en la red eléctrica considerando como tal a los siguientes:*

Segundo. Vehículo híbrido enchufable (PHEV) vehículo que combine un motor de combustión interna (MCI) con un motor eléctrico e híbrido.

Tercero. Vehículo de motor PHEV propulsado únicamente por sus sistemas eléctricos y la batería de energía que depende de la autonomía almacenada en la batería que recibe carga a través de la red.

Cuarto. Vehículo de motor eléctrico (BEV) tiene las mismas características que los vehículos eléctricos de batería para llevar a cabo un PHEV (para hacer referencia) que funciona como un vehículo eléctrico que a través de la red permite almacenar la energía del vehículo.

El Ayuntamiento de Foz de Luz (PDLA) -Apudat la tractació anterior con las dos modalidades propuestas - la ciudad."

Vistos los antecedentes presentados, se observa que la segunda, afecta al establecimiento del beneficio fiscal propuesto, al referirse a "que tras la plantación se lleva a cabo teniendo en cuenta la situación financiera de nuestro municipio, al entender el alto costo que podría conllevar dichos actuaciones".

Se acordó firmar el día ocho de septiembre de dos mil dieciséis, punto 13 del Orden del día:

"RESOLUCIÓN.- Establecer una escala de bonificación del impuesto sobre vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía > 40 KM, vehículos híbridos no enchufables (HEV) vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural (GNL) y GNL o gas licuado del petróleo (GLP). Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2010 y diésel a partir de 2014 que cumplan la norma Euro 4.5 en gasolina y la Euro 6 en diésel."

Segundo. Los tipos de vehículos propuestos, para establecer la bonificación en el IIVTUM a los titulares de los mismos, se encuentran clasificados en el registro nacional de vehículos de la DGT como vehículos de cero emisiones que comprende los vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros, vehículo "ECO" Turismos, y furgonetas ligeras de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificado como vehículo híbrido enchufable con autonomía >40 km, vehículos híbridos no enchufable (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural (GNL) y GNL o gas licuado del petróleo (GLP) y "C", los turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y a diésel a partir de 2014, se trata, en consecuencia, de vehículos respetuosos con el medio ambiente, en función de las características de sus motores y del tipo de combustible que utilizan, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 887/2002, de 2 de agosto, por el que se adapta el derecho interno español a la Directiva Europea 1999/94/CE, de 13 de diciembre, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂.

Tercero. Consultado el Padrón del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, correspondiente al ejercicio tributario 2015, y en datos fiscales con fecha de día en el año 2016, generada e incorporadas, respectivamente, en base a la información

vinculada en los libros MOV de el mismo los gastos por mercancías de vehículos en sus diferentes tipos, agregando en este mismo rubro por reacciones por la Dirección General de Tráfico, en los que conste anterior a los valores de la tabla del presente libro como descripciones tipo de mercancías, cantidades COE, variable la información de estas para efectos de los vehículos de los de a los que se proyecta los 15 años de vida útil, el agente le suministra de los correspondientes.

A) Vehículos			
Categoría	Unidades	Cuota	Importe
De 6 hasta 11.99 cc	1	21.99	21.99
De 8 hasta 11.99 cc	1	59.29	59.29
De 12 hasta 15.99 cc	2	107.16	214.32
De 16 hasta 19.99 cc	1	201.50	201.50
B) Combustibles			
Categoría	Unidades	Cuota	Importe
Consumos de 1.000 kg logrando de gasolina	1	341.24	341.24
C) Vehículos			
Categoría	Unidades	Cuota	Importe
Mercaderías y artículos	7	711	4977
Totales	37		2,156.09

Categoría	Combustibles	Alimentación	Unidades	Cuota
Durables	GLP		1	59.29
Durables	GLP	B	1	355.74
Urbanos	GLP	N	2	116.58
Turísticos	GLP	S	2	165.50
Contenedores	GNL	M	1	341.24
Totales			17	1,034.35

Categoría	Unidades	Cuota	Total
Menos de 8 caballos fiscales	7	21.99	153.93
De 8 hasta 11.99 caballos fiscales	30	59.29	1778.70
De 12 hasta 15.99 caballos fiscales	2	107.16	214.32
De 16 hasta 19.99 caballos fiscales	1	201.50	201.50
Totales	42		2,568.45

Categoría	Unidades	Cuota	Total
De 8 hasta 11.99 caballos fiscales	7	59.29	415.03
De 12 hasta 15.99 caballos fiscales	7	107.16	750.32
De menos de 100 kg de carga útil	9	68.17	613.55
Totales	23		1,778.90

Vehículos eléctricos	31	2.156,49
Vehículos de más	171	321,21
Vehículos de más de 20 años de antigüedad a 2015	41	2.562,71
Vehículos de más de 20 años de antigüedad a 2017	23	741,89
Total	175	7.378,09

Quinto.- Por el Director del Área de Ingresos de la Dirección Municipal de Planeación a la luz de la información que consta en el expediente en su cuantía incorporada, en el expediente anterior, se muestra el a de vehículos eléctricos que se encuentran en 115 el día que se elaboró este estudio, y una cuota tributaria de 7.378,09 € de los que corresponden 2.156,49 € a los vehículos eléctricos que aplican la bonificación máxima del 75% resulta un coste fiscal total de 5.221,60 €, de los que 1.617,74 € corresponden a vehículos eléctricos.

Segundo.- Que visto los estados del plan de ajuste (2014-2017) y del plan presupuestario 2017-2018 se pone de manifiesto que la superación excesiva de beneficio fiscal en los actuales términos, no afecta a los principios de estabilidad económica y presupuestaria y de sostenibilidad financiera.

Por último, al tomar de una medida incentivadora para la adopción de una conducta, es preciso realizar un seguimiento de la evolución al objeto de poder analizar en cada ejercicio fiscal, el efecto en relación con los principios citados y esencialmente, en esa conducta o la controlada de forma que no tenga sentido la existencia del beneficio fiscal.

Asimismo, es preciso evaluar la compatibilidad de otros beneficios fiscales, existentes en el ámbito de este tributo, con el objeto de reducir de impacto medioambiental que se pretende con la implantación del beneficio fiscal a que se ha hecho referencia. En particular el caso fiscal que le supone a la flamante municipal pro-creación, podría constituir fuente de financiación de esta una medida sin incidencia en la sostenibilidad financiera de la entidad local."

Quinto.- La Ordenanza fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica publicada en el BOP, número 211, de fecha 28 de diciembre de 2017, no contempla la posibilidad de bonificar los vehículos en atención a la clase de carburante o las características de los motores y su incidencia en el medio ambiente. Estableciendo en el artículo 5.4, una bonificación del 100 por 100 en los siguientes casos:

a) De carácter general, que se aplican de oficio por este Ayuntamiento, para los vehículos que tengan una antigüedad mínima de 25 años, contados a partir de la primera matriculación; y

b) De carácter especial o solicitud de parte interesada, para los vehículos históricos, debiéndose acreditar la categorización conforme al vigente Reglamento de Vehículos Históricos."

Sexto.- Consultada las unidades fiscales de alta en el IVA, en el ejercicio tributario 2016, se obtiene el siguiente resultado de 35 con el 100 por 100 de beneficio fiscal, por tener el vehículo una antigüedad mínima de 25 años

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
 DIRECCIÓN GENERAL DE IMPUESTOS EXTERNOS
 DIRECCIÓN DE TRIBUTACIÓN EXTERNA
 México, D.F., a 15 de mayo de 2006

Se hace a saber a favor del País la Ley Regulatoria 2006, en el sentido de que se aprueba el texto refundido de la Ley Regulatoria de las Tarifas de Aduana, el cual establece como "Las Ordenanzas Fiscales que se aplican sobre la base del impuesto, en consecuencia, y en su aplicación del contenido de las siguientes modificaciones:

a) una bonificación de hasta el 75 por 100 en función de la clase de combustible por consumo el vehículo en cada la adquisición de la mercancía, la dicha bonificación en el medio ambiente;

b) una bonificación de hasta el 75 por 100 en función de las características de los motores de los vehículos y su instalación en el medio ambiente;

c) una bonificación de hasta el 100 por 100 para los vehículos nuevos o aquellos que tengan una antigüedad relativa de veinticinco años contados a partir de la fecha de su fabricación o, si ésta no se conociera, contados como tal lo de su primera matriculación o, en su defecto, la fecha en que el correspondiente tipo o modelo se dejó de fabricar;

La regulación de los restantes aspectos sustantivos y formales de las modificaciones a que se refieren los párrafos anteriores se establecerá en la ordenanza fiscal.

Séptimo.- La propuesta está referida al establecimiento de un beneficio fiscal de carácter preventivo, por lo que su establecimiento requiere modificar la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del TRLEF, así como regular, en la misma, los aspectos sustantivos y formales de la bonificación a que se refieren los apartados a) y b) del artículo 95 del TRLEF.

Octavo.- La modificación de la Ordenanza Fiscal ha de realizarse de acuerdo al procedimiento establecido en el artículo 17 del TRLEF.

Noveno.- Analizada la Ordenanza Fiscal del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, en particular el artículo 5 dedicado a la cuota tributaria, se observa la necesidad de aclarar la tributación de determinados vehículos, en atención a las definiciones, categoría y clasificaciones establecidas en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos aprobado por Resolución 2822/1998, de 29 de diciembre, a efectos de aplicar las cuotas del cuadro de tarifas del Impuesto fijadas en el artículo 95 del TRLEF, recogidas el citado artículo 5.1 de la Ordenanza, con objeto de dar una mayor seguridad jurídica en la aplicación efectiva de las tarifas, se considera convenientemente introducir en el texto de la Ordenanza Fiscal las siguientes modificaciones:

12.- A los efectos de la aplicación de las anteriores tarifas, y de la determinación de las diversas clases de vehículo, se está a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 330/1990, de 2 marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y disposiciones complementarias, especialmente el Real Decreto 2827/1985 de 23 de diciembre por el que

se aplicó el Reglamento General de Vehículos sobre el uso y uso de los otros vehículos de las clases, tanto en el caso de las clases, las siguientes clases:

a) los vehículos de las clases especiales y los vehículos de las clases especiales, tanto en el caso de los vehículos de las clases especiales, como en los casos del apartado 1) y 2) siguientes.

b) Si el vehículo está destinado para el transporte de más de una persona, cuando el conductor, viajara como conductor.

c) Si el vehículo está destinado para el transporte de más de una persona de carga, cuando el conductor no sea conductor.

d) Los vehículos especiales se considerarán como tales.

e) Los vehículos tendrán la consideración de vehículos de transporte de pasajeros.

f) Los vehículos aeromóviles o aeronáuticos que puedan circular por las vías públicas sin ser transportados o arrastrados por otros vehículos de tracción mecánica, estarán tributados por las tarifas correspondientes a los tractores o quads, comprendidos, entre otros, las matrículas y los impuestos y reglamentos para obras y terrenos.

Conclusiones

1.- Los vehículos propuestos, en función de tipo de combustible que utilicen y las características del motor, tienen la consideración de vehículos de transporte de pasajeros, en consecuencia, es posible establecer la beneficio fiscal que se propone, recogido en el artículo 95.1) apartados a) y b) del TRLRHL. Su establecimiento requiere de la modificación de la Ordenanza fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica y de regalar, en la misma, los aspectos sustantivos y formales para su aplicación.

2.- Como sugiere el Director del Área de Hacienda y Servicios Económicos teniendo en cuenta los recursos que fundamentan la propuesta de establecimiento del beneficio fiscal, en concreto la reducción del impacto medio ambiental, se considera necesario analizar la compatibilidad del beneficio establecido en el apartado 5) de la Ordenanza fiscal para "los vehículos que tengan una antigüedad mínima de 25 años contados a partir de la primera matriculación" con los nuevos propuestos.

3.- Para efectiva aplicación de las tarifas recogidas en el artículo 5) de la Ordenanza fiscal reguladora del impuesto, se considera conveniente incorporar al texto del mismo, las reglas detallada en el punto noveno de este informe.

En San Cristóbal de La Laguna a 4 de noviembre de 2016

Conforme

El Director del Área de Hacienda y
Servicios Económicos

En jefe de Servicio

Concejal Encargado de Hacienda y
Servicios Económicos

Edo. María Carlos Rodríguez