

Suxestión ao concello de Santiago de Compostela de favorecer a mobilidade con vehículos que minoren a emisión de carbono, a través de bonificacións fiscais.

Expediente: L.4.Q/1948/22

Santiago de Compostela, 22 de xuño

Sra. Alcaldesa:

Ante esta institución, mediante escrito de queixa, compareceu solicitando a nosa intervención unha veciña dese Concello amosando a súa desconformidade coa Ordenanza fiscal de IVTM.

No seu escrito, esencialmente, indicábanos:

Merquei un coche híbrido (toyota auris) no ano 2016 por concienciación co medio ambiente. O imposto municipal sempre se calculou en función da potencia "real" e a carga contaminante, por iso os coches diesel pagaban máis que os de gasolina. Durante tres anos fixéronme un desconto do 75% do imposto, pero este ano teño que pagar 121,40 euros, xa que o meu coche ten 12.49 cv fronte aos 11.02 cv que teñen por exemplo os coches diesel con maior potencia co meu. O meu coche dispón dunha batería eléctrica, para consumir menos, ademais da impulsión a través de gasolina, polo que para facer este cálculo de cv, se suman os cv da batería e da impulsión por gasolina. É totalmente desproporcionado pagar 121,40 euros polo meu coche Toyota auris hibrid, fronte aos 57.50 euros que paga por exemplo un Renault megane sport tourer con motor diesel. Non ten sentido pagar máis do dobre que un coche diesel, que está considerado moito máis contaminante e con determinadas restricións de circulación.

Ante iso requirimos informe a esa Administración en datas 02/05/2022, 07/06/2022 e 17/08/2022. O día 09/11/2022 solicitouse, por parte dese concello, unha ampliación do prazo para responder catorce queixas (entre elas a presente) expoñendo a situación de IT dunha empregada pública da área responsable das mesmas.

O día 14/04/2023 requiriuse de novo informe sobre o presente expediente. O día 26/05/2023 rexistrouse nesta institución informe procedente dese concello no que se expón, esencialmente, o seguinte:

- Que a carga de traballo da área, así como a implantación da administración electrónica e o feito de non incrementarse o persoal dificultan a resposta das queixas en prazo
- Que era esencial identificar á persoa interesada para a resposta da queixa.
- Que na solicitude de informe non se recolle o acto ou resolución concreta que motive a queixa
- Que o concello é incompetente á hora de aplicar as taxas correspondentes porque veñen reguladas no artigo 95 do Real decreto legislativo 2/2004. Literalmente, indícase: "(..) A competencia municipal no imposto sobre vehículos de tracción mecánica está definida no Texto refundido da lei reguladora das facendas locais, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2004 (TRFL). No artigo 95 do TRFL defínese o cadro de tarifas que os Concellos deben aplicar aos distintos tipos de vehículos. No caso dos turismos a tarifa defínese exclusivamente en función dos cabalos fiscais e non, como di a interesada, da potencia e da carga contaminante. Sobre este cadro de tarifas, o propio artigo 95 prevé a posibilidade de que os Concellos apliquen coeficientes de incremento, pero só por clase de vehículo."
- Que: "(..) En aplicación do artigo 6 da ordenanza fiscal 1.02 do imposto sobre vehículos de tracción mecánica correspóndelle unha tarifa de 121,40 euros, que é a efectivamente aplicada"
- Que: "(..)cabe concluír por unha banda que a actuación municipal foi correcta, e por outra que dende a oficina da valedora ben se podería ter constatado a incompetencia do Concello para modificar a Lei do Estado"

ANÁLISE

Á vista do contido do escrito de queixa, da documentación achegada pola persoa que promoveu este expediente e do que se manifesta no informe da Administración, é preciso facer as seguintes consideracións:

PRIMEIRA. A xestión, liquidación, inspección e recadación, así como a revisión dos actos ditados en vía de xestión tributaria corresponden ao Concello do domicilio que conste no permiso de circulación do vehículo. Os artigos 92 e seguintes do Real Decreto Legislativo 2/2004, do 5 de marzo, polo que se aproba o texto refundido da Lei Reguladora das Facendas Locais regulan o IVTM, sendo este un tributo directo, aprobado no ano 1990, que

grava a titularidade dos vehículos desta natureza, aptos para circular polas vías públicas, calquera que sexan a súa clase e categoría.

Ao abeiro da Lei 36/2006, do 29 de novembro, de Medidas para a Prevención da Fraude Fiscal introducíronse modificacións que esixen a acreditación do pago do último recibo para levar a cabo calquera modificación que afecte ao vehículo (cambio domicilio, titularidade, clasificación, transferencia..).

SEGUNDA. O artigo 95 do Real Decreto Legislativo 2/2004, do 5 de marzo regula o cadro de cotas mínimas aplicables polos concellos ao IVTM. As cotas aplícanse segundo a “potencia e clase” dos vehículos. O propio artigo indica que o cadro poderá ser modificado pola Lei dos Orzamentos Xerais do Estado. A Lei 22/2021, do 28 de decembro, de Orzamentos Xerais do Estado para o ano 2022 non modificou ditas cotas como tampouco o fixo a Lei de Orzamentos Xerais para o ano 2023. A cota mínima para un vehículo entre 12 e 15,99 cabalos fiscais é de 71,94 euros anuais.

Ao ser un imposto de carácter obrigatorio, para a súa exacción non se precisa a adopción do acordo de imposición nin a aprobación de ningunha ordenanza fiscal. Con todo, si serán necesarios acordo expreso e adopción da correspondente ordenanza fiscal nos seguintes casos: bonificacións, incrementos das cotas mínimas ou posibilidade de autoliquidacións.

No seu punto 4) o artigo 95 sinala:

“Os concellos poderán incrementar as cotas fixadas no apartado 1 deste artigo mediante a aplicación sobre elas dun coeficiente, o cal non poderá ser superior a 2.

Os concellos poderán fixar un coeficiente para cada unha das clases de vehículos previstas no cadro de tarifas recollido no apartado 1 deste artigo, o cal poderá ser, á súa vez, diferente para cada un dos tramos fixados en cada clase de vehículo, sen exceder en ningún caso o límite máximo fixado no parágrafo anterior.”

O artigo 95.6 dispón o seguinte:

“As ordenanzas fiscais poderán regular, sobre a cota do imposto, incrementada ou non pola aplicación do coeficiente, as seguintes bonificacións:

a) Unha bonificación de ata o 75 por cento en función da clase de carburante que consuma o vehículo, en razón á incidencia da combustión do devandito carburante no medio ambiente.

b) Unha bonificación de ata o 75 por cento en función das características dos motores dos vehículos e a súa incidencia no medio ambiente. (..)”

TERCEIRA. No caso que nos ocupa, unha veciña de Santiago manifesta o seu desacordo co feito de que as bonificacións fiscais dun vehículo híbrido rematen aos seis anos da matriculación do mesmo. No texto de queixa sublíñanse as características do vehículo: trátase dun modelo híbrido, polo tanto con gasolina e unha batería eléctrica, de 12,49 cabalos fiscais.

Argumenta, a interesada, que tratándose dun vehículo que utiliza en parte enerxía eléctrica debería contar con maiores beneficios fiscais que os vehículos diesel dado que son menos contaminantes.

A Ordenanza Fiscal 1.02 do concello de Santiago de Compostela dispón no seu artigo 6º que a cota tributaria para os turismos de entre 12 e 15,99 cabalos fiscais é de 121,40 euros, resultado de multiplicar a cota tributaria regulada polo artigo 95 do Real Decreto Legislativo 2/2004 polo coeficiente 1,686901870.

O artigo 5.2.c) da mesma Ordenanza regula como bonificación:

“75% de bonificación durante 5 anos naturais, contados desde a data de primeira matriculación, para os vehículos que, segundo os datos obrantes na base de datos de vehículos do Rexistro Público da DXT, figuren clasificados na táboa de identificación de vehículos híbridos e eléctricos como vehículos eléctricos híbridos”

Segundo o informe municipal o concello é incompetente para a definición da cota tributaria que, ademais, se regula exclusivamente en relación á potencia e clase de vehículos. Porén, como se ten exposto, os concellos son competentes á hora de definir bonificacións fiscais segundo o tipo de carburante, o tipo de motor e a incidencia ambiental de ambos e, a maiores, poden incrementar a cota ou non.

De feito, pódese comparar a táboas de cotas tributarias do mesmo tipo de vehículos do concello de Santiago coas reguladas polas ordenanzas fiscais 2023 doutros concellos galegos así como as bonificacións para vehículos híbridos:

- Concello da Coruña: Cota tributaria 71,94 euros. Bonificación 75% seis anos
- Concello de Lugo: cota tributaria 123,72 euros. Bonificación tres anos.

- Concello de Vigo: cota tributaria 140,30 euros. Bonificación dous anos.

CUARTA. Desde a entrada en vigor do Protocolo de Kioto, en febreiro de 2005, púxose de manifesto que era necesario traballar para desenvolver un réxime climático global de loita contra o cambio climático que incluíse a todos os países nos esforzos de redución de emisións de gases de efecto invernadoiro.

En decembro de 2015 adoptouse o Acordo de París, tratado internacional, xuridicamente vinculante, que cobre todos os aspectos da loita contra o cambio climático, tanto a mitigación, como a adaptación e os medios de implementación. Cada 5 anos, todos os países deben comunicar e manter contribucións nacionais ou plans de loita contra o cambio climático que deben incluír obxectivos de redución de emisións de gases de efecto invernadoiro. Ademais, todos os países deben poñer en marcha políticas e medidas nacionais para alcanzar os devanditos obxectivos.

Unha das liñas de traballo nos países foi a de redución das emisións no eido do transporte. Así fóronse poñendo en marcha bonificacións fiscais, tanto no Imposto de matriculación como no IVTM, para os vehículos que utilizan carburantes que contribúen a reducir as emisións de carbono ao tempo que se promovía a utilización de vehículos eléctricos e híbridos en transporte público e a implementación de plans de mobilidade que priorizan o tráfico peonil.

A Lei 7/2021, do 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética sinala que a obrigação de limitar as emisións condiciona as políticas sectoriais e implica cambios nos patróns de consumo. O título I recolle os obxectivos mínimos nacionais de redución de emisións de gases de efecto invernadoiro, enerxías renovables e eficiencia enerxética da economía española para os anos 2030 e 2050. Neste texto indícase que os municipios de máis de 50.000 habitantes e os territorios insulares adoptarán plans de mobilidade urbana sustentable coherentes cos plans de calidade do aire que introduzan medidas de mitigación que permitan reducir as emisións derivadas da mobilidade. Xa que logo, a bonificación dos vehículos que reducen as emisións de carbono é unha das liñas estratéxicas para o conxunto das administracións.

CONCLUSIÓN

Por todo o anterior, considerase necesario, en aplicación do disposto no artigo 32.1 da Lei 6/1984, do 5 de xuño, do Valedor do Pobo, facer chegar a ese concello a seguinte suxestión:

Dentro da súa capacidade organizativa, favorecer a mobilidade con vehículos que minoren a emisión de carbono, a través de bonificacións fiscais.



Agradézolle de antemán a acollida ao manifestado nesta resolución da Valedora do Pobo, e recórdolle a necesidade de que no prazo dun mes (art. 32.2), dea conta a esta Institución da aceptación da resolución formulada, de ser o caso, e das medidas adoptadas para darlle efectividade, tamén se é o caso.

Ademais, facémolle saber que, en aplicación do principio de transparencia, a partir da semana seguinte á data na que se ditou a presente resolución, esta incluírase na páxina web da institución.

O principio de publicidade das resolucións desta institución refórzase no artigo 37 da Lei 6/1984, cando prevé que a Valedora do Pobo, no seu informe anual ao Parlamento de Galicia, dará conta do número e tipos de queixa presentadas; daquelas que foron rexeitadas e as súas causas, así como das que foron obxecto de investigación e o seu resultado, con especificación das suxestións ou recomendacións admitidas pola administración pública galega.

Saúdoo atentamente.

María Dolores Fernández Galiño
Valedora do Pobo