

Dolors Egea Velardo

**EL BENEFICIO FISCAL EN EL IVTM PARA VEHÍCULOS HISTÓRICOS O
ANTIGUOS**

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Dirigido por el Dr. Joan Pagès y Galtés

Grado en Derecho



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Tarragona

2022

MODALIDAD TFG
TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Resumen

El beneficio fiscal en el IVTM para vehículos históricos o antiguos puede ser analizado desde una pluralidad de vertientes. Desde un punto de vista constitucional, entendemos que tiene difícil encaje dentro de la vigente Constitución española; y desde un punto de vista aplicativo, advertimos que es regulado de forma defectuosa en el alguna de las ordenanzas fiscales examinadas por nosotros.

Abstract

In this essay we will analyze tax benefit in the IVTM for historic or vintage vehicles, from the analysis of 4 towns in Catalonia and the consequent comparison between them.

Palabras clave

Beneficio fiscal – Bonificación – Exención – Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica – Vehículo antiguo – Vehículo histórico

Keywords

Tax Benefit – Improvement – Exemption – Vintage vehicle – Historic vehicle – Tax on Mechanical Traction Vehicles

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. CONFIGURACIÓN LEGAL DEL IVTM

2.1. Normativa

2.2. Naturaleza y estructura

3. BENEFICIOS FISCALES EN EL IVTM

3.1. Concepto de beneficio fiscal

3.2. Clases de beneficios fiscales

4. TEXTO DE LA NORMA LEGAL DE BONIFICACIÓN POR VEHÍCULOS HISTÓRICOS O ANTIGUOS

5. NATURALEZA DE LA BONIFICACIÓN POR VEHÍCULOS HISTÓRICOS O ANTIGUOS

5.1. Según la categorización fundamental

5.2. Según la finalidad

6. ASPECTO ESTRUCTURAL DE BONIFICACIÓN POR VEHÍCULOS HISTÓRICOS O ANTIGUOS

6.1. Aspecto subjetivo

6.2. Aspecto objetivo

6.3. Aspecto temporal

6.4. Aspecto cuantitativo

6.5. Aspecto procedimental

7. ANÁLISIS COMPARATIVO

7.1. Planteamiento

7.2. Ayuntamiento de Lleida

a) Regulación

b) Aspecto subjetivo

c) Aspecto objetivo

d) Aspecto temporal

- e) Aspecto cuantitativo
- f) Aspecto procedimental

7.3. Ayuntamiento de Tarragona

- a) Regulación
- b) Aspecto subjetivo
- c) Aspecto objetivo
- d) Aspecto temporal
- e) Aspecto cuantitativo
- f) Aspecto procedimental

7.4. Ayuntamiento de Valls

- a) Regulación
- b) Aspecto subjetivo
- c) Aspecto objetivo
- d) Aspecto temporal
- e) Aspecto cuantitativo
- f) Aspecto procedimental

7.5. Ayuntamiento de Balaguer

- a) Regulación
- b) Aspecto subjetivo
- c) Aspecto objetivo
- d) Aspecto temporal
- e) Aspecto cuantitativo
- f) Aspecto procedimental

7.6. Corolario comparativo

8. CRÍTICA

9. CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

1. INTRODUCCIÓN

El trabajo de fin de grado (TFG) que he elaborado, tiene por objeto el beneficio fiscal en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) recayente en los vehículos históricos o antiguos.

Primero analizaremos la configuración legal del impuesto, así como en qué categoría de beneficio fiscal se inserta el que es objeto de nuestro trabajo. Acto seguido pasaremos a estudiar su naturaleza y estructura. Con el bagaje doctrinal adquirido, procederemos a practicar un análisis comparativo de la manera en que se ha regulado por cuatro municipios. Finalmente realizaremos un examen crítico y enumeraremos las principales conclusiones a las que hemos llegado.

Por otra parte, quiero indicar que para la redacción del TFG he seguido las instrucciones exigidas a los artículos publicados en *Civitas – Revista Española de Derecho Financiero*.
1

2. CONFIGURACIÓN LEGAL DEL IVTM

2.1. Normativa

El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, de ahora en adelante IVTM, está fundamentalmente regulado en los artículos 92 a 99 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TR de la LRHL).

2.2. Naturaleza y estructura

En la normativa mencionada en el apartado anterior, más concretamente en el artículo 92.1 TR de la LRHL, el tributo que nos ocupa se configura como un impuesto directo que tiene por objeto gravar la titularidad de los vehículos de tracción mecánica aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría, considerándose el hecho imponible del impuesto la titularidad determinada por el permiso de circulación de los vehículos gravados.

¹ Nos referimos a las <instrucciones para los autores respecto a Civitas-Revista Española de Derecho Financiero>, publicadas en <https://www.thomsonreuters.es/es/tienda/revistas/Revista-Espanola-de-Derecho-Financiero/p/10001529#tab-3> (Visto e 20.11.2021).

Tal como menciona el propio artículo 92.1 TR de la LRHL, es un impuesto de carácter directo² y, más concretamente, de carácter real³, cuyo hecho imponible se ve modulado por algunos supuestos que el legislador califica como de no sujeción. Así mismo, el artículo 93 TR de la LRHL, establece que los efectos del hecho imponible se ven modulados por el establecimiento de una serie de exenciones.

En cuanto a los sujetos, encontramos que el sujeto activo, es decir el titular del crédito tributario, es el Ayuntamiento dónde, de acuerdo con el permiso de circulación, tenga su domicilio el sujeto pasivo. Por otro lado, como sujeto pasivo, encontramos al contribuyente del impuesto, es decir, al deudor del crédito tributario por realizar el hecho imponible, que será cualquier persona física o jurídica o cualquier entidad referida en el artículo 35.4 LGT (Ley 48/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria), a cuyo nombre conste el vehículo en el permiso de circulación.

Por lo que se refiere a su aspecto cuantitativo, debemos decir que, tal como establece el artículo 95.1 TR de la LRHL, se trata de un tributo de cuota variable, donde su base imponible está constituida por la clase del vehículo, que nos localiza el tipo de gravamen específico que coincide con la cuota tributaria, la cual podrá ser incrementada por los Ayuntamientos mediante la aplicación de un coeficiente.

La cuota tributaria determinada, serán los Ayuntamientos quienes podrán acordar la aplicación de una serie de bonificaciones, tal como menciona el artículo 95.6 TR de la LRHL.

Gracias a la exención que, a favor de los minusválidos, se establece de forma imperativa por el artículo 93.1.e) TR de la LRHL, puede calificarse el tributo como un impuesto subjetivo⁴.

² Los impuestos directos son aquellos que gravan la riqueza de manera inmediata, recaen sobre la obtención de renta o la detentación de patrimonio. (cfr. J.J. FERREIRO LAPATZA. *Curso de Derecho Financiero Español*, Ed. Marcial Pons, Barcelona-Madrid, 2006, pp. 341 y 342)

³ Los impuestos reales son aquellos que gravan una determinada manifestación de riqueza que puede ser pensada sin ponerla en relación con una determinada persona. (cfr. S. MAURICIO SUBIRANA S. *Derecho Financiero y Tributario*. Ed. Tirant lo Blanc, Valencia, 2013. p. 104)

⁴ Los impuestos subjetivos son aquellos que sí tienen en cuenta las circunstancias personales al determinar la existencia y cuantía de la obligación. (cfr. S. MAURICIO SUBIRANA S. *Derecho Financiero y Tributario*. Ed. Tirant lo Blanc, Valencia, 2013. p. 67)

Así mismo, destaca que estamos frente a un tributo periódico⁵, puesto que cuenta con un período impositivo que, por regla general, coincide con el año natural, devengándose el primer día del período impositivo (artículo 96 TR de la LRHL).

Por último, y partiendo de los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico, es el Ayuntamiento, como consecuencia de ser el sujeto activo, quien lo gestionará, pudiendo así exigirlo mediante autoliquidación. Es importante añadir que la matriculación de un vehículo, baja o transferencia no se pueden tramitar en las oficinas competentes de la Dirección General de Tráfico sin haber acreditado el pago del último recibo presentado el cobro del impuesto (artículo 99 TR de la LRHL).

3. BENEFICIOS FISCALES EN EL IVTM

3.1. Concepto de beneficio fiscal

Consideramos técnicas desgravatorias a todas aquellas figuras que suprimen, reducen o atenúan el gravamen⁶. Dichas técnicas tendrán naturaleza tributaria cuando se articulen de tal manera que estén integradas dentro de la estructura tributaria. Mientras que, tendrán naturaleza extra-tributaria⁷, las del caso contrario. Solamente las primeras, las de naturaleza tributaria, tienen la consideración de beneficios fiscales en sentido estricto.

Podemos identificar los beneficios fiscales con el concepto de exención si se adopta una acepción amplia del mismo. Efectivamente esta aceptación engloba todas las técnicas desgravatorias de naturaleza tributaria que involucren tanto la supresión del gravamen como una reducción o atenuación del mismo. No obstante, nuestro ordenamiento jurídico utiliza una aceptación restringida de dicho concepto de exención, limitándolo así a las técnicas desgravatorias de naturaleza tributaria que implican la supresión del gravamen, de tal forma que cuando estas técnicas desgravatorias implican solamente una reducción o atenuación del gravamen se califican como reducción, deducción o bonificación.

Si nos centramos en la aceptación restringida de exención, la podemos definir como la técnica desgravatoria de naturaleza tributaria donde se produce la eliminación del

⁵ Los tributos periódicos son aquellos impuestos cuyo presupuesto de hecho goza de continuidad en el tiempo, de forma que el legislador se ve obligado a fraccionarlo, de tal suerte que a cada fracción resultante asocia una deuda tributaria distinta. (cfr. S. MAURICIO SUBIRANA S. *Derecho Financiero y Tributario*. Ed. Tirant lo Blanc, Valencia, 2013. p. 104)

⁶ Cfr. J. ARRIETA MARTÍNEZ DE PISÓN. *Técnicas desgravatorias y deber de contribuir*, Ed. McGraw-Hill, Aravaca, 1999. P. 90.

⁷ Un ejemplo serían las subvenciones.

nacimiento de una obligación tributaria que, en el supuesto de no existir la exención, llegaría a producirse como resultado de un determinado hecho.

Debemos hacer énfasis en no confundir este concepto de exención con el de no sujeción. La principal distinción entre ambas radica en que mientras el presupuesto de hecho de la exención integra el hecho imponible del tributo, los supuestos de no sujeción quedan fuera de éste.⁸

Podemos observar, en lo que respecta al IVTM, que la ley contempla tanto los supuestos de no sujeción (regulados en el artículo 92.3 TR de la LRHL), como las exenciones en su aceptación restringida (reguladas en el artículo 93). Ambos conceptos tienen como consecuencia inmediata la ausencia de tributación, pero se diferencian por la realización del hecho imponible. Por un lado, en los supuestos de sujeción, el hecho imponible no llega a producirse; por otro lado, en el caso de las exenciones sucede lo contrario, se produce tanto el hecho imponible como el supuesto de hecho de la exención, lo que nos lleva a que se aborte el nacimiento de la obligación tributaria.

3.2. Clases de beneficios fiscales

De acuerdo con la doctrina anteriormente citada, los beneficios fiscales o exenciones se pueden clasificar de distintas maneras.

Una de las clasificaciones atiende al alcance cuantitativo y deriva de la posibilidad de distinguir dos acepciones en el propio concepto de exención. En esta clasificación se establece que existen dos tipos de exenciones: las totales y las parciales. Por lo que se refiere a los totales, se establecen cuando los efectos de la norma de imposición se suprimen y, por lo tanto, el tributo no se cuantifica o de cuantificarse, se cuantifica en cero unidades monetarias. Por otro lado, por lo que se refiere a las parciales⁹, se caracterizan por reducir la cuota tributaria en una determinada parte, por ejemplo, en un 50 por 100.

Asimismo, las exenciones se clasifican según la imperatividad de su aplicación. Es decir, de acuerdo con este criterio, pueden ser tanto de aplicación obligatoria o de aplicación potestativa.

⁸ Cfr. F. SAINZ DE BUJANDA <Teoría de jurídica de la exención tributaria>, en *Hacienda y Derecho*, vol. III, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1963, pp. 408 y ss; J.J. FERREIRO LAPATZA, Ob. Cit, 2006, pp. 386 y ss.

⁹ También conocidas en nuestro ordenamiento como bonificaciones, reducciones o deducciones.

Las exenciones de aplicación obligatoria, las podemos definir como aquellas que, por mandato legal han de ser necesariamente aplicación por el ente que es titular del tributo. En este caso, en el IVTM coinciden con las exenciones totales reguladas en el artículo 93 del TR de la LRHL.

Las exenciones de aplicación potestativa, podemos decir que son aquellas en que el ente titular del tributo puede decidir de manera discrecional su aplicación dentro del margen que contemple el legislador. En el caso del IVTM, coinciden con las bonificaciones reguladas por el artículo 95.6 del TR de la LRHL.

Por último, encontramos una clasificación en las que se atiende a la imperatividad de su reconocimiento. En otras palabras, una vez establecida la exención, cabe la posibilidad de que se ordene como de reconocimiento imperativo -el ente titular del tributo la ha de reconocer de oficio-, o de reconocimiento rogado -el ente titular del tributo tan sólo la reconocerá previa solicitud del interesado-.

En el caso que nos atañe, es decir el IVTM, son de reconocimiento imperativo las exenciones totales reguladas en las letras a), b), c), d) y f) del artículo 93.1 del TR de la LRHL y, por contrapartida, tendrán consideración de exenciones de reconocimiento rogados las totales reguladas en las letras e) y g) del artículo 93.1 del TR de la LRHL. Por lo que se refieren a las bonificaciones reguladas en el artículo 95.6 del TR de la LRHL serán de reconocimiento imperativo o rogado según lo que se establezca mediante Ordenanza fiscal.

4. TEXTO DE LA NORMA LEGAL DE BONIFICACIÓN POR VEHÍCULOS HISTÓRICOS O ANTIGUOS

La bonificación que nos ocupa fue establecida por la Ley 51/2002, de 27 de diciembre, de reforma de la LRHL, cuyo artículo 31.2 dio una nueva redacción al artículo 96.6 de la LRHL, el cual ha sido recogido por el artículo 85.6 del vigente TR de la LRHL.

El texto de este precepto que regula la bonificación es el siguiente:

<6. Las ordenanzas fiscales podrán regular, sobre la cuota del impuesto, incrementada o no por la aplicación del coeficiente, las siguientes bonificaciones:

a) [...]

c) Una bonificación de hasta el 100 por cien para los vehículos históricos o aquellos que tengan una antigüedad mínima de veinticinco años, contados a partir de la fecha de su fabricación o, si ésta no se conociera, tomando como tal la de su primera matriculación o, en su defecto, la fecha en que el correspondiente tipo o variante se dejó de fabricar.

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

5. NATURALEZA DE LA BONIFICACIÓN POR VEHÍCULOS HISTÓRICOS O ANTIGUOS

5.1. Según la categorización fundamental

La categorización fundamental de las exenciones la hemos explicado en el subapartado 3.2. Ahora lo que debemos de tratar es de aplicar dicha categorización a la exención contemplada en el art. 62.4 del TR de la LRHL, para poder afirmar que estamos ante un beneficio fiscal caracterizado por:

i. Exención total o parcial, según indique la propia ordenanza fiscal.

A pesar de que el legislador la denomina “bonificación, se advierte que tal denominación no es precisa. Nos explicamos, según hemos indicado en el anterior subapartado 3.2, las bonificaciones son una serie de exención parcial, pues al consistir en un beneficio fiscal en virtud del cual se paga una cantidad inferior a la ordinaria, se está presuponiendo que nace la obligación tributaria. Ahora, resulta que el legislador permite que la bonificación sea de hasta el 100 por 100, cosa por la cual, está permitiendo que se convierta en una exención total en cuya virtud no nace la obligación tributaria, pues por definición una obligación tributaria cuantificada en cero es una obligación inexistente.

De ahí pues que quepa concluir, que la bonificación de referencia tan sólo será una bonificación en sentido estricto, esto es, una exención parcial, cuando la ordenanza fiscal la regule en u porcentaje inferior al 100 por 100. Caso contrario, que el porcentaje sea del 100 por 100, ya no estaremos ante una bonificación en sentido estricto, al tratarse de una exención total.

Así, A. GARCIA MARTÍNEX y F.A. VEGA BORRERO¹⁰, nos advierte que “la ordenanza fiscal del IVTM para 2005 del Ayuntamiento de Cáceres expresamente califica este supuesto de exención, al señalar en su artículo 4.1.g) dedicado a las exenciones que se establece una exención por aplicación de la bonificación del 200% de la cuota del impuesto (...) a favor de los vehículos de carácter histórico, o que tengan una antigüedad superior a 25 años”.

ii. De establecimiento potestativo.

Es así por tratarse de un beneficio fiscal que el Ayuntamiento puede decidir aplicar de manera facultativa ya que la ley no le impone su aplicación forzosa.

iii. De aplicación imperativa o rogada, según indique la propia ordenanza fiscal.

Dados los términos en que se regula por el legislador, es posible pensar que, si el Ayuntamiento decide establecer esta bonificación, puede regularla como una bonificación imperativa o rogada para el sujeto pasivo, puesto que la ley no dice nada al respecto.

Sin embargo, según PAGÈS¹¹, la necesidad de acreditarse por parte del sujeto pasivo los requisitos que se establezcan para su aplicación creemos que fuerza a sostener que lo lógico es que se regule como una bonificación rogada.

5.2. Según la finalidad

Hemos de tener en cuenta que el artículo 65.6.c) del TR de la LRHL contempla dos tipos de exención. Por un lado, la relativa a los vehículos históricos y, por otro lado, la relativa a los vehículos antiguos.

Por lo que se refiere a la exención relativa a los vehículos históricos, entiendo que tiene como principal finalidad preservar el parque de vehículos formalmente catalogados como históricos y, por tanto, se fundamenta constitucionalmente en el artículo 46 CE, según el cual: *“Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio”*.

¹⁰ A. GARCIA MARTÍNEZ y F.A. VEGA BORRERO, “El impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica”, en la obra colectiva *Los tributos locales*, Ed. Civitas, Madrid, 2005, p. 455.

¹¹ Cfr. J. PAGÈS, *Tratado de Ordenanzas fiscales*, Ed. Marcial Pons, Barcelona-Madrid, 2005, pp. 290-291.

En cuanto a la exención relativa a los vehículos antiguos, es más difícil encontrar su finalidad. El legislador que la estableció mediante la Ley 51/2002, no dio ninguna explicación al respecto. A nuestro modo de ver y entender, tiene como finalidad atender la escasa capacidad económica que tienen las personas con pocos recursos para poder cambiar el coche por uno nuevo y, por tanto, en este caso encontraría su fundamento constitucional en el artículo 31.1 CE, según el cual: “*Todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica*”.

6.ASPECTO ESTRUCTURAL DE BONIFICACIÓN POR VEHÍCULOS HISTÓRICOS O ANTIGUOS

6.1. Aspecto subjetivo

Dada la amplitud con que está legalmente regulada la bonificación, entendemos que la Ordenanza fiscal puede optar por:

- i. Aplicarse a todos los sujetos pasivos del IVTM que cumplimenten al aspecto objetivo.
- ii. Aplicarse solo a determinados sujetos, pues el Ayuntamiento puede establecer todas las limitaciones subjetivas que estime oportunas, siempre y cuando estén justificadas.

6.2. Aspecto objetivo

En el aspecto objetivo es donde se pone de manifiesto que en realidad estamos ante dos bonificaciones diferentes, pues la norma legal contempla dos presupuestos de hecho:

- i. Que sean vehículos históricos. El TR de la LRHL no especifica qué se entienden por vehículos históricos, por lo que tendremos que dirigirnos al RD 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos Históricos, de ahora en adelante RVH.

Así pues, tal como dice DEL AMO GALÁN¹², para que un vehículo tenga la condición de vehículo histórico es necesario que la Administración lo califique como tal, de acuerdo con el procedimiento establecido en el citado RVH.

- ii. Que tengan una antigüedad mínima de veinticinco años. El mismo artículo 95.6.c) del TR de la LRHL especifica que estos años han de ser “*...contados a partir de la fecha de*

¹² O. DEL AMO GALAN, <Bonificación en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica para vehículos históricos o antiguos>, a *Carta Tributaria*, núm. 76, 2020 pp. 18 a 21.

su fabricación o, si ésta no se conociera, tomando como tal la de su primera matriculación o, en su defecto, la fecha en que el correspondiente tipo o variante se dejó fabricas...”.

Para DEL AMO GALÁN¹³, también podrá aplicarse la bonificación del artículo 95.6.c) a los vehículos que tengan la antigüedad mínima de veinticinco años. En este caso, no es necesaria una resolución administrativa de declaración de vehículo histórico.

6.3. Aspecto temporal

Aun cuando la amplitud con que está legalmente regulada la bonificación permite que la Ordenanza fiscal regule como de vigencia limitada o ilimitada, entendemos que, dada la finalidad de esta bonificación, lo más normal será que se aplique con una temporalidad ilimitada. De hecho, si tenemos en cuenta que lo que se pretende es beneficiar la antigüedad, es difícil de justificar que los vehículos históricos o antiguos dejaran de bonificarse por el simple hecho de ser antiguos con motivo del transcurso de los años en que han gozado de la bonificación.

6.4. Aspecto cuantitativo

La Ordenanza fiscal será la que fijará la cuantía de la bonificación con un límite máximo del 100 por 100 de la cuota del Impuesto.

También se advierte la amplitud con que el legislador regula la bonificación, cosa por la cual el Ayuntamiento puede optar, no sólo por decidir qué tipo de porcentaje aplicar, sino también por:

- i. Establecer un único porcentaje de bonificación.
- ii. Establecer una pluralidad de porcentajes que discriminen entre varios supuestos, pudiendo, por ejemplo, atender a la antigüedad o al estado de conservación del vehículo.

En todo caso, recuérdese que cuando se establezca una bonificación del 100 por 100, ésta actuará como una exención total.

¹³ O. DEL AMO GALÁN, <Bonificación en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica para vehículos históricos o antiguos>, a *Carta Tributaria*, núm. 76, 2020 pp. 18 a 21.

6.5. Aspecto procedimental

Una vez más, la laxitud de la regulación legal permite al Ayuntamiento decidir entre varias opciones. Concretamente, en lo que se refiere al aspecto procedimental, el Ayuntamiento puede decidir entre regular la bonificación como imperativa o como rogada.

Aun así, lo más normal será que se regule como una bonificación rogada, siendo preceptivo que la Ordenanza fiscal establezca la documentación y los trámites necesarios para evaluar si procede su concesión.

Dejamos apuntado que, algunas Ordenanzas fiscales como, por ejemplo, la de Badalona en su artículo 3.6, prevé que el Ayuntamiento pueda requerir documentación distinta a la que especifica la propia Ordenanza que, en opinión de los servicios municipales, pueda considerar válida y suficiente para el reconocimiento de dicho beneficio fiscal. Sin embargo, para el profesor PAGÈS,¹⁴ este tipo de requerimientos, no solo se ajustan al principio constitucional de seguridad jurídica, sino que suponen desreglamentar una materia que es competencia de la Ordenanza fiscal, atribuyendo así a los órganos gestores unas competencias que exceden de las que le son propias.

7. ANÁLISIS COMPARATIVO

7.1. Planteamiento

En este siguiente apartado procederemos a analizar cómo ha regulado el IVTM 4 Ayuntamientos distintos, 2 de la provincia de Lleida y 2 de la provincia de Tarragona.

En concreto, estos Ayuntamientos son los de los municipios de Lleida, Balaguer, Tarragona y Valls.

La elección del municipio de Tarragona radica en que es donde se ubica la sede de nuestra Facultad, en tanto que la elección del municipio de Valls radica en que es un municipio de población mediana en número y ubicada en la misma provincia de Tarragona.¹⁵ Así mismo, para no centrarnos sólo en la provincia de Tarragona hemos elegido similares municipios de la provincia limítrofe de Lleida, como son Lleida ciudad, que tiene en

¹⁴ J. PAGÈS, *Tratado de Ordenanzas fiscales*, Ed. Marcial Pons, Barcelona-Madrid, 2005, p. 291.

¹⁵ La población de Valls en el año 2021 era de 24.553 habitantes (cf. <https://www.idescat.cat> -visto el 14 de febrero de 2022)

común con la ciudad de Tarragona ser capital de provincia, y Balaguer, que tienen con común con Valls el ser una ciudad de población mediana.¹⁶

7.2. Ayuntamiento de Lleida

a) Regulación

El Ayuntamiento de Lleida regula el IVTM en su Ordenanza fiscal 1.3¹⁷, siendo en su artículo 6 donde se ocupa de las bonificaciones. Centrémonos en la bonificación objeto de nuestro TFG tenemos:

<Artículo 6. Bonificaciones:

a) Gozarán de una bonificación del 100% de la cuota del impuesto los vehículos históricos que cumplan con los requisitos que marca el RD 1247/95.

b) Gozarán de una bonificación del 100% de la cuota del impuesto los vehículos con una antigüedad superior a los cuarenta años y del 50% los de antigüedad superior a veinticinco años.

c) [...]

Para poder gozar de la bonificación, esta tendrá de ser solicitada por la persona interesada, sujeto pasivo del impuesto, durante el transcurso del año anterior al de su aplicación [...]>.

b) Aspecto subjetivo

Se advierte que la Ordenanza fiscal no contempla ninguna precisión respecto a los sujetos beneficiarios de la bonificación, cosa por la cual debe entenderse que serán todos los contribuyentes del IVTM.

c) Aspecto objetivo

Respecto a la bonificación que nos ocupa, el artículo 6.a) y b) de la Ordenanza fiscal contempla los dos supuestos legales:

¹⁶ La población de Balaguer en el año 2021 era de 17.409 habitantes (cf. <https://www.idescat.cat> -visto el 14 de febrero de 2022)

¹⁷ Ajuntament de Lleida – Seu electrònica (2022). Recuperado de: <https://seu.paeria.cat>. Visto el 23 de febrero de 2022)

a) Por un lado, la relativa a los vehículos históricos, considerándose como tales los que cumplan los requisitos del RD 1247/1995, esto es, aquellos a los que tácitamente se remite el legislador.

b) Y, por otro lado, la de los vehículos antiguos, considerándose como tales los de más de 25 años, esto es, la antigüedad mínima fijada por el legislador para ser aplicable la bonificación.

d) Aspecto temporal

En cuanto a su vigencia, debemos destacar que esta Ordenanza fiscal en concreto, entró en vigor el 1 de enero de 2020, por lo que tal como establece la Disposición Final, continuará vigente mientras no se acuerde su modificación o derogación.

e) Aspecto cuantitativo

De acuerdo con el artículo 6.a) y b) de la Ordenanza fiscal:

i) Cuando se trata de la bonificación por vehículos históricos, el porcentaje es el del 100 por 100. Se trata por tanto de un porcentaje único que convierte a la bonificación en una exención total.

ii) Cuando se trata de la bonificación por vehículos antiguos, se contempla dos porcentajes atendiendo a la antigüedad del vehículo el 100 por 100 cuando la antigüedad es superior a 40 años, y el del 50 por 100 cuando la antigüedad es superior a 25 años, pero no supera los 40 años.

f) Aspecto procedimental

De acuerdo con el último párrafo del artículo 6 de la Ordenanza Fiscal, para poder gozar de esta bonificación, el sujeto pasivo deberá solicitarlo durante el transcurso del año anterior al de su aplicación. Esto significa que la bonificación solicitada en un año determinado producirá efectos al año siguiente.

7.3. Ayuntamiento de Tarragona

a) Regulación

El Ayuntamiento de Tarragona regula el IVTM en su Ordenanza fiscal número 19¹⁸, siendo, por un lado, en su artículo 6.1.bis donde se ocupa de la bonificación relativa a los vehículos antiguos y, por otro lado, el artículo 6.4.a) donde se ocupa de la bonificación por vehículos históricos bajo el nombre de “vehículos de época”.

Por lo que nos respecta a la bonificación por vehículos antiguos tenemos:

<Artículo 6.

1. [...]

1. bis. Gozarán de una bonificación del 100%, las motocicletas con una antigüedad superior a 25 años y los turismos con una antigüedad superior a los 35 años.

2. [...]

Para gozar de estas bonificaciones, los interesados han de acompañar al escrito de solicitud la fotocopia de la documentación técnica del vehículo, donde se acredite la concurrencia del beneficio fiscal.

3. [...]>.

En el caso de la bonificación por vehículo histórico tenemos:

<Artículo 6.4. Vehículos de época:

a) Los vehículos de época que gozan de más de treinta años y no sobrepasen los 35 años de antigüedad, se les aplicarán las tarifas que se señalan en el Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real decreto legislativo 2/2004, en función de la potencia y la clase del vehículo

b) Los interesados tendrán de solicitar individualmente que se les aplique esta bonificación, aportando la documentación pertinente de la cual se desprenda la antigüedad del vehículo>.

¹⁸ Normativa y ordenanzas. Ajuntament de Tarragona (2022). Recuperado de: <https://seu.tarragona.cat/normativaAnunciPublic/categories?lang=es>. Visto el 23 de febrero de 2022.

b) Aspecto subjetivo

Se advierte que la Ordenanza fiscal no contempla ninguna precisión respecto a los sujetos beneficiarios de la bonificación, cosa por la cual debe entenderse que serán todos los contribuyentes del IVTM.

c) Aspecto objetivo

En relación a las bonificaciones objeto de este TFG, el artículo 6.1.bis y el artículo 6.4.a) de la Ordenanza fiscal contemplan los dos supuestos legales:

a) La relativa a los vehículos antiguos. Se advierte que la Ordenanza fiscal limita la bonificación a dos tipos de vehículos: las motocicletas y los turismos, cosa por la cual debe entenderse que se excluyen los demás vehículos gravados por el impuesto que, según el artículo 95 del TR de la LRHL son: los autobuses, los camiones, los tractores, los remolques y semirremolques, así como los ciclomotores.

Es más, sí bien las motocicletas se consideran antiguas a efectos de la bonificación cuando tengan más de 25 años, esto es, la antigüedad fijada por el legislador para ser aplicable la bonificación; cuando se trate de turismos tan sólo se les aplicará la bonificación cuando tengan más de 35 años, de tal manera que para los turismos se aumenta en 10 años dicha antigüedad mínima fijada por el legislador.

b) La relativa a los vehículos históricos. La Ordenanza fiscal utiliza el curioso nombre de “vehículos de época”, pero, una vez regulado por la Ordenanza fiscal el supuesto de bonificación relativo a los vehículos antiguos, la denominada bonificación por vehículos de época tan sólo puede encontrar cobijo legal en el supuesto de bonificación relativo a los vehículos históricos. En este marco, aunque la Ordenanza fiscal no lo diga debe entenderse que los vehículos de época son los históricos y, por ende, son aquellos que cumplen con los requisitos del RD 1247/1995, pues es al que se remite tácitamente el legislador.

Tal y como se encuentra regulado este segundo supuesto de bonificación, entendemos que debe interpretarse que no alcanza a todos los vehículos históricos. Adviértase que para aquellos que tengan una antigüedad superior a 30 años y no sobrepasen los 35 años, se establece que se les aplicarán las tarifas del TR de la LRHL. Estas tarifas están reguladas en el artículo 95.1 del TR de la LRHL y, por supuesto, no están bonificadas por

ningún concepto. Esto induce a sostener que los vehículos históricos que se incluyan entre la franja de antigüedad que va de los 30 a 35 años no están bonificados por la Ordenanza.

Debe tenerse en cuenta que los vehículos pueden ser calificados de históricos con independencia de su antigüedad, cosa por la cual pueden tener una antigüedad incluso inferior a 30 años (cfr. Arts. 1 y 2 del RD 1247/1995). En este marco, se da el sorprendente resultado que, desde un punto de vista objetivo, la bonificación tan sólo se aplicará a los vehículos históricos cuya antigüedad sea inferior a 30 años o superior a 35 años.

El motivo por el cual se excluyen los vehículos catalogados como históricos que están entre 30 y 35 años de antigüedad es para nosotros un misterio, y dado que no encontramos justificación lógica alguna, creemos que semejante exclusión es susceptible de ser declarado nulo por incurrir en arbitrariedad y, por ende, contravenir el artículo 9.3 de la Constitución.

Sin embargo, como veremos al tratar el aspecto cuantitativo, no acaba aquí la sorprendente regulación de este supuesto de bonificación.

d) Aspecto temporal

En cuanto a su vigencia, la presente Ordenanza se modificó por acuerdo del Consejo Plenario el 15 de octubre de 2021 y entró en vigor el 1 de enero de 2013, y tal como establece el art. 8, continuará en vigor hasta que no se acuerde su modificación o derogación.¹⁹

e) Aspecto cuantitativo

De acuerdo con los artículos 6.1.bis y 6.4 de la Ordenanza fiscal:

- i) Cuando se trata de vehículos antiguos, el porcentaje es el del 100 por 100. Se trata, por tanto, de un porcentaje único que convierte a la bonificación en una exención total.
- ii) Cuando sea un vehículo histórico, la Ordenanza fiscal vuelve a sorprendernos pues no fija porcentaje de bonificación alguno, lo cual impide que sea aplicable.

Este efecto, adviértase que el legislador tan sólo contempla un porcentaje máximo de bonificación [*<De hasta el 100 por 100>*, dice el artículo 95.6.c) del TR de la LRHL].

¹⁹ Posteriormente en el 30 de septiembre de 2016 se acordó por Consejo Plenario, la modificación del art. 6.2 relativo a las bonificaciones aplicables en los vehículos bimodales, que entró en vigor el 20 de diciembre de 2016 y permanecerá vigente hasta que no se acuerde su modificación o derogación.

En modo alguno contempla un porcentaje de aplicación supletoria, de tal manera, pues, que, si la Ordenanza fiscal no fija ningún porcentaje de bonificación, ésta no puede aplicarse.

Lo anterior nos lleva a concluir que, la defectuosa redacción del precepto de la Ordenanza fiscal en que se regula la bonificación por vehículos históricos o de época (el art. 6.4) comporta que no resulte aplicable.

Ahora bien, según nuestro parecer, ello no impedirá que a los vehículos históricos les resulta de aplicación el supuesto de bonificación de vehículos antiguos regulada en el artículo 6.1.bis de la Ordenanza.

f) Aspecto procedimental

En cuanto al aspecto procedimental, para gozar de la bonificación fiscal por vehículo antiguo, el artículo 6.2, el último párrafo de la Ordenanza fiscal exige la presentación de una solicitud acompañada de la fotocopia de la documentación técnica del vehículo, donde se acredite la concurrencia del beneficio fiscal.

Dado que se trate de un beneficio fiscal rogado, no será aplicable hasta que se presente la solicitud.

Por su lado, el artículo 6.4.b) de la Ordenanza fiscal, también se ocupa de los aspectos procedimentales de la bonificación para vehículos históricos, reclamando la presentación de solicitud acompañada de la documentación pertinente. En todo caso, por los motivos expuestos, entendemos que la defectuosa redacción del precepto regulador del beneficio fiscal impide su aplicación.

7.4. Ayuntamiento de Valls

a) Regulación

El Ayuntamiento de Valls regula el IVTM en su Ordenanza fiscal número 2²⁰, siendo el artículo 4.3 el que regula las bonificaciones objeto de este trabajo.

Su texto es el siguiente:

<Artículo 4.3. Bonificaciones:

²⁰ *Ordenanzas fiscales*. Ayuntamiento de Valls (2022). Recuperado de <https://seu.valls.cat/ordenances-fiscals>. Visto el 23 de febrero de 2022.

a) De acuerdo con el art. 95.6 del Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, los vehículos de carácter histórico según el RD 1247/1995, de 14 de julio, por el cual se aprueba el Reglamento de vehículos históricos, serán bonificados con el 100% de la cuota liquidable. Así mismo, los vehículos que tengan como mínimo 25 años de antigüedad desde su matriculación o, en su defecto, desde la fabricación o fecha en que el modelo dejó de producir, serán bonificados con el 50% de la cuota liquidable.

b) [...]

Para gozar de esta bonificación los interesados han de solicitar su concesión para el ejercicio siguiente al de la solicitud y no tendrá efectos retroactivos, en la cual se tendrá que indicar la antigüedad del vehículo, matrícula y presentar copia del documento que acredite su antigüedad, como por ejemplo el permiso de circulación>.

b) Aspecto subjetivo

Se observa que la Ordenanza fiscal no contempla ninguna precisión en relación a los sujetos beneficiarios de la bonificación, entendiéndose que serán estos todos los contribuyentes del IVTM.

c) Aspecto objetivo

Respecto de la bonificación que nosotros estamos analizando, del artículo 4.3 de la Ordenanza fiscal podemos extraer los siguientes presupuestos:

i) Bonificación para vehículos históricos, considerándose tales los que cumplan con los requisitos establecidos en el RD 1247/1995, es decir, aquellos a los que el legislador remite tácitamente.

ii) Bonificación para vehículos antiguos, considerándose tales los de más de 25 años, optándose así por la antigüedad mínima que fija el legislador para que se le pueda aplicar la bonificación.

d) Aspecto temporal

Por lo que se refiere a su vigencia, la Ordenanza en su Disposición adicional, establece que entrará en vigor el mismo día de su publicación y que será aplicable a partir del 1 de enero del 2016 y, estará en vigor hasta que se modifique o se derogue.

e) Aspecto cuantitativo

De acuerdo con el artículo 4.3 de la Ordenanza fiscal:

- i) Cuando se trate de una bonificación fiscal por vehículos históricos, el porcentaje de bonificación será del 100 por 100, estableciéndose así una exención total de la cuota liquidable.
- ii) Cuando se trate de una bonificación fiscal por vehículos antiguos, el porcentaje de bonificación será del 50 por 100, estableciéndose así un único porcentaje de bonificación.

f) Aspecto procedimental

De acuerdo con el segundo apartado del artículo 4.3 de la Ordenanza fiscal, para poder gozar de esta bonificación, serán los interesados los que tendrán que solicitar su concesión para el ejercicio siguiente al año de la solicitud. Se trata, por ende, de un beneficio fiscal rogado.

7.5. Ayuntamiento de Balaguer

a) Regulación

El Ayuntamiento de Balaguer regula el IVTM en su Ordenanza fiscal número 3²¹, siendo el artículo 4 el que regula las bonificaciones. Por lo que a nosotros interesa, tenemos:

<Artículo 4. Exenciones y bonificaciones.

Estarán exentos de este impuesto:

1. [...]

9. *Gozarán de una bonificación del 100% de la cuota del impuesto los vehículos históricos que cumplan con los requisitos que establece el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el cual se aprueba el Reglamento de vehículos históricos. El carácter histórico del vehículo se acreditará aportando certificación de la catalogación como tal por el órgano competente de la Generalitat.*

10. *Gozarán de una bonificación del 100% de la cuota del impuesto los vehículos con una antigüedad superior a los cuarenta años. El período de antigüedad se computará desde la fecha de fabricación del vehículo, y en el caso de desconocimiento de esta, desde*

²¹ *Reglamentos y ordenanzas* (2022). Ayuntamiento de Balaguer. Recuperado de: <http://www.balaguer.cat/portal/36/?EC=ReadArticle&ArticleID=910>. Visto el 23 de febrero de 2022.

la fecha de su primera matriculación. Si tampoco hay posibilidad de saber esta última fecha, se tomará como referencia a aquella en que se dejó de fabricar el modelo correspondiente.

No se considerarán vehículos con derecho a bonificación cuando se utilice, bien regularmente o bien coyunturalmente, a actividad comercial o de índole económica en general.

11. [...]>.

b) Aspecto subjetivo

Se percibe, que en la Ordenanza fiscal no se contempla ninguna precisión con respecto a los sujetos beneficiarios de la bonificación, por lo que podemos entender que serán los contribuyentes del IVTM.

c) Aspecto objetivo

En relación con la bonificación que nos ocupa, el artículo 4.9 y 4.10 de la Ordenanza fiscal contempla los siguientes supuestos legales:

- i) Por un lado, la relativa a los vehículos históricos, siendo estos los que cumplan con los requisitos del RD 1247/1995, es decir, a los que el legislador nos remite.
- ii) Por otro lado, la de los vehículos antiguos, siendo estos los de más de 40 años, de tal manera que se aumenta en 15 años la antigüedad mínima fijada por el legislador.

Así mismo, destaca que la Ordenanza contempla una exclusión de este segundo supuesto de beneficio fiscal, pues establece que no se aplicará cuando el vehículo se destine regular o coyunturalmente a una actividad económica. A nuestro modo de ver, ello implica que no se aplicará el beneficio fiscal a los vehículos antiguos que estén afectos, siquiera sea de forma ocasional, a una actividad económica, de tal manera que solamente gozarán del beneficio fiscal por vehículos antiguos los que utilicen exclusivamente para uso particular.

d) Aspecto temporal

En relación a la vigencia de la Ordenanza fiscal, su artículo 11 establece que dicha ordenanza tendrá efectos a partir del 1 de enero de 2020 y que continuará en vigor mientras no se produzca modificación o se acuerde su derogación.

e) Aspecto cuantitativo

De acuerdo con el artículo 4.9 y 4.10 de la Ordenanza fiscal diferenciamos lo siguiente:

i) Cuando se trate de un vehículo histórico que cumpla con los requisitos del RD 1247/1995, de 14 de julio, gozará de una bonificación del 100 del 100, convirtiéndose la bonificación en una exención total.

ii) Cuando se trate de vehículos con una antigüedad superior a los cuarenta años, gozará de una bonificación del 100 por 100, de tal manera que también se trata de un porcentaje de bonificación único que tiene los efectos propios de la exención total.

f) Aspecto procedimental

Tal y como refleja el artículo 5 de la Ordenanza, la concesión de estas bonificaciones tiene carácter rogado, por lo que deberá ser el sujeto pasivo el que lo solicite al Ayuntamiento entregando toda la documentación acreditativa de que cumplimiento los requisitos exigidos.

En este caso, si se concede la petición se fijará en el ejercicio des del cual el beneficio sea concedido.

7.6. Corolario comparativo

a) Regulación

Cada Ayuntamiento regula el IVTM en una ordenanza propia. En el caso del Ayuntamiento de Lleida se encuentra en la Ordenanza fiscal número 1.3, dónde en un solo artículo, el artículo 6, regula las dos bonificaciones.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Tarragona, la encontramos regulada en la Ordenanza fiscal número 19, recogidas las bonificaciones en el artículo 6.1.bis y 6.4.

El Ayuntamiento de Valls la tiene regulada en la Ordenanza fiscal número 2, concretamente en un único apartado, el artículo 4.3.

Por último, el Ayuntamiento de Balaguer regula el IVTM en la Ordenanza fiscal número 3, siendo el artículo 4 el que regula íntegramente las exenciones y las bonificaciones.

Ayuntamiento de Lleida	Ayuntamiento de Tarragona	Ayuntamiento de Valls	Ayuntamiento de Balaguer
Ordenanza Fiscal número 1.3, artículo 6	Ordenanza Fiscal número 19, artículo 6.1.bis y 6.4	Ordenanza Fiscal número 2, artículo 4.3	Ordenanza Fiscal número 3, artículo 4

Tabla 1. Resumen de regulación. Elaboración propia.

b) Aspecto subjetivo

En cuanto al aspecto subjetivo encontramos que los cuatro municipios analizados, la Ordenanza fiscal no contempla ninguna precisión específica en relación a quienes serán los sujetos beneficiarios de la bonificación, por lo que se entiende que serán todos los contribuyentes del IVTM.

c) Aspecto objetivo

En relación a aspecto objetivo, en primer lugar, encontramos que tanto el Ayuntamiento de Lleida como el Ayuntamiento de Valls regulan de forma pareja los dos supuestos de bonificaciones, no estableciendo ninguna limitación objetiva para los vehículos históricos y limitando la bonificación de los vehículos antiguos a los que tengan una antigüedad superior a 25 años.

En el Ayuntamiento de Tarragona encontramos que se regula la bonificación por vehículo antiguo y la bonificación por vehículo histórico bajo el sobrenombre de vehículo de época. Respecto a vehículos antiguos, la antigüedad en el caso de las motocicletas será de más de 25 años y la de los turismos superior a 35 años. Por otro lado, en el caso de los vehículos históricos será de aplicación para los vehículos de entre 30 y 35 años. Se advierte, pues, que las bonificaciones son más restrictivas.

Por último, en el caso del Ayuntamiento de Balaguer, encontramos que, por un lado, regula de igual manera que los Ayuntamientos de Lleida y de Valls la bonificación por vehículos históricos pero, por otro lado, en el caso de los vehículos antiguos establece una limitación objetiva al exigirse una antigüedad superior a 40 años.

De este apartado podemos destacar que los dos ayuntamientos de Lleida y Valls cumplen con los mínimos establecidos por la normativa y, en cambio, los ayuntamientos de Tarragona y Balaguer establecen determinadas limitaciones.

Ayuntamiento de Lleida	Ayuntamiento de Tarragona	Ayuntamiento de Valls	Ayuntamiento de Balaguer
- Vehículos históricos que cumplan con los requisitos del RD 1247/1995 - Vehículos antiguos con antigüedad superior a 25 años	- Vehículos históricos (vehículos de época) que cumplan con los requisitos del RD 1247/1995 y, además, que estén entre 30 y 35 años de antigüedad - Vehículos antiguos: a) Motocicletas con antigüedad de más de 25 años b) Resto de vehículos con antigüedad de más de 35 años	- Vehículos históricos que cumplan con los requisitos del RD 1247/1995 - Vehículos antiguos con antigüedad superior a 25 años	- Vehículos históricos que cumplan con los requisitos del RD 1247/1995 - Vehículos antiguos con antigüedad de más de 40 años, a excepción de los vehículos que se destinen regularmente a una actividad económica.

Tabla 2. Resumen del aspecto objetivo. Elaboración propia.

d) Aspecto temporal

En cuanto a la temporalidad de las Ordenanzas, encontramos que los Ayuntamientos de Lleida y Balaguer la aprobaron el 1 de enero de 2020 y en la actualidad continua vigente puesto que no se ha realizado ninguna modificación.

En esta línea, el Ayuntamiento de Valls aprobó la Ordenanza en el año 2016 y en la actualidad continua vigente ya que no se ha realizado ninguna modificación desde su aprobación.

En el caso del Ayuntamiento de Tarragona, se aprobó la Ordenanza en el año 2013 y se modificó el 15 de octubre de 2021 siendo esta última versión la que está vigente actualmente.

Ayuntamiento de Lleida	Ayuntamiento de Tarragona	Ayuntamiento de Valls	Ayuntamiento de Balaguer
En vigor des del 1 de enero de 2020	En vigor des del 2013 modificada el 15 de octubre de 2021	En vigor des del 2016	En vigor des del 1 de enero de 2020

Tabla 3. Resumen del aspecto temporal. Elaboración propia

e) Aspecto cuantitativo

En relación al porcentaje aplicable a las bonificaciones, encontramos que el Ayuntamiento de Lleida establece un porcentaje del 100 por 100 de bonificación para los vehículos históricos convirtiéndose así en una exención total. En cuanto al porcentaje relativo a los vehículos antiguos se establecen dos porcentajes, el primero, 100 por 100 de bonificación para aquellos vehículos cuya antigüedad sea superior a los 40 años y, el segundo, 50 por 100 de bonificación para aquellos vehículos cuya antigüedad sea superior a 25 años y menor a 40.

En el caso del Ayuntamiento de Tarragona, encontramos que los vehículos antiguos gozarán de una bonificación del 100 por 100 siendo una exención total. El caso de los vehículos históricos, encontramos que no fija un porcentaje de bonificación cosa que impide su aplicación.

El Ayuntamiento de Valls, establece una bonificación del 100 por 100 para vehículos históricos, convirtiéndose en una exención total y, una bonificación del 50 por 100 para aquellos considerados vehículos antiguos.

Por último, el Ayuntamiento de Balaguer, establece que los vehículos históricos gozaran de una bonificación del 100 por 100 siendo esta una exención total. En el caso de los vehículos antiguos, los que tengan una antigüedad superior a los 40 años también gozarán de una bonificación del 100 por 100, volviendo a ser en este caso, una exención total.

Por tanto, se advierte que existe una tendencia a regular la bonificación como una exención total y que cuando se regula como una auténtica bonificación, esto es, como una exención parcial, el porcentaje es del 50 por 100. El caso de la bonificación de vehículos históricos de Tarragona ya sale de todo análisis estadístico, pues su errónea técnica normativa comporta que resulte inaplicable.

Ayuntamiento de Lleida	Ayuntamiento de Tarragona	Ayuntamiento de Valls	Ayuntamiento de Balaguer
<ul style="list-style-type: none"> - Bonificación del 100 por 100 para vehículos históricos - Bonificación para vehículos antiguos: <ul style="list-style-type: none"> a) Porcentaje del 100 por 100 cuando tenga una antigüedad superior a 40 años b) Porcentaje del 50 por 100 cuando tenga una antigüedad superior a 25 años 	<ul style="list-style-type: none"> - Bonificación del 100 por 100 para vehículos antiguos - No se establece un porcentaje cuando se trate de un vehículo histórico 	<ul style="list-style-type: none"> - Bonificación del 100 por 100 para vehículos históricos - Bonificación del 50 por 100 para vehículos antiguos 	<ul style="list-style-type: none"> - Bonificación del 100 por 100 para vehículos históricos - Bonificación del 100 por 100 para vehículos antiguos con antigüedad superior a 40 años

Tabla 4. Resumen aspecto cuantitativo. Elaboración propia

f) Aspecto procedimental

Por lo que se refiere a los Ayuntamiento de Lleida y Valls, establecen que el sujeto pasivo deberá solicitar la aplicación de dicha bonificación durante el transcurso del año anterior a su aplicación, es decir, producirá efectos para el año siguiente al de la solicitud.

En el Ayuntamiento de Tarragona, dada la singularidad de la redacción de las dichas bonificaciones es importante hacer la siguiente diferenciación. En primer lugar, en el caso de las bonificaciones por vehículos antiguos, se exige al sujeto pasivo la presentación de una solicitud acompañada de una fotocopia de la documentación técnica del vehículo para acreditar que cumple con los requisitos legalmente establecidos. Al tener carácter rogado no se podrá aplicar la bonificación hasta que no se presente la solicitud pertinente. En segundo lugar, en el caso de la bonificación por vehículos históricos y dado los motivos expresados los apartados anteriores, a consecuencia de la redacción defectuosa de este beneficio fiscal se impide su aplicación.

Por último, el Ayuntamiento de Balaguer regula que estas bonificaciones deberán ser solicitadas por el sujeto pasivo y, si se concede, el beneficio se aplicará en el año solicitado.

Está claro, pues, que se regulan como beneficios fiscales rogados.

Ayuntamiento de Lleida	Ayuntamiento de Tarragona	Ayuntamiento de Valls	Ayuntamiento de Balaguer
El sujeto pasivo deberá de solicitarla durante el año anterior al de su aplicación.	En el caso de la bonificación por vehículos antiguos, la solicitud la deberá de presentar el sujeto pasivo acompañada de la documentación necesaria. Será de aplicación una vez se haya presentado la solicitud. En el caso de los vehículos históricos, dada las características de su redacción, se impide su aplicación.	Los interesados deberán solicitar la concesión y, será de aplicación para el año siguiente al de la solicitud.	La solicitud deberá presentarla el sujeto pasivo con la documentación acreditativa necesaria. Se procederá a su aplicación en el mismo año de la solicitud.

Tabla 5. Resumen aspecto procedimental. Elaboración propia

8. CRÍTICA

Como hemos explicado en el subapartado 5.2, la finalidad de este beneficio fiscal busca amparo constitucional, ya que en el principio de protección de patrimonio histórico²², ya en el principio de capacidad económica.²³ Ahora bien, la doctrina ha puesto de manifiesta que choca con el principio de protección del medio ambiente establecido constitucionalmente en el artículo 45, según el cual:

<1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.

2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

²² Supuesto relativo a la bonificación para vehículos históricos.

²³ Supuesto relativo a la bonificación para vehículos antiguos.

3. [...]>

Y es que los vehículos antiguos suelen ser lo que más contaminan. Es más, su bonificación está en clara contradicción con la finalidad que buscan las otras dos bonificaciones reguladas en el artículo 95.6 del TR de la LRHL.²⁴

De ahí que MADRIGAL VELÁZQUEZ ²⁵sostiene que en el supuesto de que el Ayuntamiento decidiese la aplicación de dicha bonificación “convendría que se limitase a los vehículos históricos, es decir, aquellos que, tras la tramitación del correspondiente expediente, han sido clasificados como tales, y no meramente para los de más de veinticinco años, puesto que esto último fomentaría que el parque móvil del municipio envejeciese”.

9. CONCLUSIONES

Las principales conclusiones arribadas en el presente TFG pueden esquematizarse como sigue:

1. El IVTM es un impuesto cuyo objeto es objeto de grabar la titularidad de los vehículos de tracción mecánica aptos para circular por las vías públicas. Destacamos que el sujeto activo, el titular del crédito tributario, es el Ayuntamiento del domicilio del sujeto pasivo que figure en el permiso de circulación, siendo que el sujeto pasivo, a título de contribuyente, es el titular del vehículo que conste en dicho permiso de circulación. En relación al aspecto cuantitativo, el tributo que nos ocupa se configura como un impuesto de cuota variable, en que la base imponible está constituida por la clase del vehículo que nos localiza el tipo de gravamen aplicable.

2. Existen diversas figuras que suprimen, reducen o atenúan el gravamen, que, doctrinalmente se encuadra dentro del aspecto de exención tributaria. Una de estas exenciones es la regulada en el artículo 85.6 del TR de la LRHL, que tiene por objeto los vehículos históricos o antiguos.

3. Se trata de una exención doble, en el sentido que contempla dos objetos. Por un lado, la exención relativa a los vehículos históricos, cuya finalidad principal es la de preservar el parque de vehículos formalmente catalogados como históricos y, por tanto, se

²⁴ Bonificación a favor de los vehículos que consuman carburantes medioambientales y bonificación a favor de los vehículos cuyos motores tengan características medioambientales.

²⁵ M. MADRIGAL VELÁZQUEZ, *Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica*, Ed. Bayer Hnos., Barcelona, 2001, pp. 58-59.

fundamenta constitucionalmente en el artículo 46 CE. Por otro lado, la exención relativa a los vehículos antiguos, cuya finalidad principal es la escasa capacidad económica que tienen las personas con pocos recursos para poder cambiar el coche por uno nuevo y, por tanto, se fundamenta en el artículo 31.1 CE.

4. En ambos supuestos, estamos ante una exención de establecimiento potestativo por parte de los Ayuntamientos quienes, si deciden establecerlas y dentro del marco legal, pueden regularla como exención total (impidiendo el nacimiento de la obligación tributaria) o parcial (reduciendo el impuesto ordinario de la obligación tributaria). Así mismo, el legislador deja a los Ayuntamientos un considerable margen de maniobra para regular vía ordenanza fiscal los aspectos subjetivo, objetivo, temporal, cuantitativo y procedimental de la exención.

5. Un análisis comparativo de la regulación que de la exención que nos ocupa han realizado los Ayuntamientos de Lleida, Valls, Balaguer y Tarragona, pone de manifiesto que, en relación al aspecto subjetivo, la propia ordenanza no contempla ninguna especificidad sobre quienes serán los sujetos beneficiarios por lo que entendemos que serán todos los contribuyentes del IVTM. Así mismo, en lo que se refiere al aspecto temporal, ninguno de los municipios examinados ha establecido ninguna cláusula de vigente limitada en el tiempo ni de transitoriedad, todas están en vigor actualmente. Igualmente, el aspecto procedimental no presenta ninguna peculiaridad digna de remarcar.

6. Las diferencias empiezan cuando nos ocupamos del aspecto objetivo. Concretamente, Lleida y Valls no establecen limitación objetiva para los vehículos históricos y limitan la bonificación de los vehículos antiguos a aquellos que tengan una antigüedad superior a 25 años. Por su lado, el Ayuntamiento de Tarragona, para el caso de los vehículos antiguos, establece una antigüedad superior a 35 años en el caso de los turismos y de más de 25 en el caso de las motocicletas. Para los vehículos históricos, se establece una antigüedad entre 30 y 35 años. Por último, el Ayuntamiento de Balaguer tampoco establece limitación objetiva para los vehículos históricos, pero, para los vehículos antiguos establece una limitación objetiva de antigüedad superior a 40 años.

7. Las diferencias también se advierten en el aspecto cuantitativo. Concretamente, el Ayuntamiento de Lleida establece un porcentaje del 100 por 100 para los vehículos históricos. Para los vehículos antiguos, será un 100 por 100 respecto a los vehículos cuya

antigüedad es superior a los 40 años y un 50 por 100 respecto a los vehículos cuya antigüedad sea superior a 25 años y menos a 40. El Ayuntamiento de Tarragona establece una bonificación del 100 por 100 para los vehículos antiguos, pero no establece un porcentaje de bonificación para los vehículos históricos, lo que, a nuestro juicio, impide su aplicación. El Ayuntamiento de Valls establece una bonificación del 100 por 100 para los vehículos históricos y un 50 por 100 para aquellos considerados vehículos antiguos. Por último, el Ayuntamiento de Balaguer establece una bonificación del 100 por 100 para los vehículos históricos y, en el caso de los vehículos antiguos una bonificación del 100 por 100 para aquellos vehículos con antigüedad superior a 40 años.

Sobre el aspecto cuantitativo debemos destacar dos observaciones técnicas: (i) Cuando se establece una bonificación del 100 por 100, técnicamente estamos ante un supuesto de exención total. (ii) La ordenanza fiscal del Ayuntamiento de Tarragona es técnicamente errónea pues al no establecer un porcentaje de bonificación para los vehículos históricos impide su aplicación.

BIBLIOGRAFÍA

ARRIETA MARTÍNEZ DE PISÓN J., *Técnicas desgravatorias y deber de contribuir*, Ed. McGraw-Hill, Aravaca, 1999.

DEL AMO GALÁN, O. <Bonificación en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica para vehículos históricos y antiguos>, a *Carta Tributaria*, núm. 67, 2020, pp. 18 a 21.

FERREIRO LAPATZA J.J. *Curso de Derecho Financiero Español*, Ed. Marcial Pons, Barcelona-Madrid, 2006.

FERREIRO LAPATZA J.J, MARTÍN FERNÁNDEZ J. y RODRÍGUEZ MÁRQUEZ J, *Curso de Derecho Tributario. Parte especial*, Ed. Marcial Pons, 2007, Barcelona-Madrid-Sao Paulo, 2007.

GARCÍA MARTÍNEZ A. y VEGA BORRERO F.A., “El impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica”, en la obra colectiva *Los tributos locales*, Ed. Civitas, Madrid, 2005.

MARÍN-BARNUEVO FABO D. *La Tributación local en espuenas*, Ed. Tirant lo Blanc, Valencia, 2021. P. 89

MAURICIO SUBIRANA S. *Derecho Financiero y Tributario*. Ed. Tirant lo Blanc, Valencia, 2013.

PAGÈS i GALTÉS, J., *Tratado de Ordenanzas fiscales*, Ed. Marcial Pons, Barcelona-Madrid, 2005.

SAINZ DE BUJANDA F., <Teoría de jurídica de la exención tributaria>, en *Hacienda y Derecho*, vol. III, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1963.