

## ACTUALIDAD UNIÓN EUROPEA

### La reforma de la fiscalidad del automóvil en la Unión Europea

La Comisión Europea ha presentado recientemente una propuesta de Directiva para la reforma de la fiscalidad aplicable a los automóviles de turismo<sup>54</sup>. La propuesta incluye, entre otros aspectos, la eliminación del impuesto de matriculación de vehículos durante un periodo de transición de entre 5 y 10 años, junto con una transferencia gradual de rentas desde el impuesto de matriculación hacia el impuesto de circulación.

El objetivo de la propuesta es mejorar el funcionamiento del Mercado Interior eliminando los actuales obstáculos fiscales al traslado de automóviles de turismo de un Estado miembro a otro. También fomentaría la sostenibilidad mediante una reestructuración de la base imponible tanto del impuesto de matriculación como del impuesto anual de circulación, de modo que incluyeran elementos directamente relacionados con las emisiones de dióxido de carbono de los automóviles de turismo. Con esta propuesta se pretende el establecimiento de una estructura europea de los impuestos aplicables a los automóviles de turismo. La Directiva no armonizaría los tipos impositivos ni obligaría a los Estados miembros a introducir nuevos impuestos.

La propuesta de Directiva, incluye además las siguientes medidas:

Un sistema transitorio que estaría en vigor hasta la supresión del impuesto de matriculación, según el cual, los Estados miembros estarían obligados a reembolsar una parte del impuesto de matriculación en los casos en que un automóvil de turismo matriculado en un Estado miembro fuera posteriormente exportado o trasladado con carácter permanente a otro Estado miembro. El objetivo de esta medida sería evitar la doble imposición que en la actualidad tiene lugar en algunos casos, y hacer más equitativo este tipo de impuestos vinculándolo a la utilización efectiva del automóvil en el Estado miembro en cuestión. Un sistema similar de reembolso se aplicaría respecto del impuesto anual de circulación.

La introducción de un elemento CO<sub>2</sub> en la base imponible de los impuestos anuales de circulación y de los impuestos de matriculación, basado en el número de gramos de dióxido de carbono emitidos por kilómetro por un determinado automóvil. El 31 de diciembre de 2008, el 25 % como mínimo de los ingresos fiscales totales procedentes de los impuestos de matriculación y de los impuestos anuales de circulación debería derivarse del elemento CO<sub>2</sub> de los impuestos y esta cifra debería elevarse hasta el 50 % antes de 2010.

54 [Com (2005) 261]: *Proposal for a Council Directive on passenger related taxes*

En los últimos años la fiscalidad de los vehículos en la Unión Europea ha sido objeto de numerosos estudios y propuestas por parte de la Comisión Europea con el objeto de identificar y eliminar las distorsiones tributarias en el funcionamiento del Mercado Único.

En 1997 la Comisión Europea publicó un estudio sobre la fiscalidad de los automóviles en la UE<sup>55</sup>. El estudio distinguía tres tipos de impuestos sobre vehículos:

1. Impuestos sobre la adquisición, compra o matriculación del vehículo. Todos los Estados miembros aplican el IVA en la compra de nuevos vehículos. Antes de 1993 algunos Estados miembros, entre los que se encontraba España aplicaban un tipo incrementado del IVA en vehículos, pero fue suprimido con la entrada en vigor del régimen transitorio del IVA. En la mayoría de los casos esta supresión de los tipos incrementados del IVA fue sustituida por los impuestos sobre la matriculación de vehículos, que depende de las características del vehículo. Actualmente el impuesto de matriculación está en vigor en 16 de los 25 Estados miembros, entre los que se encuentra España.
2. Impuestos sobre la posesión o propiedad de vehículos o impuesto anual de circulación. Estos impuestos pueden aplicarse a un tipo fijo o variable dependiendo de las características o antigüedad del vehículo, existiendo asimismo grandes divergencias de unos países a otros.
3. Impuestos sobre el uso de vehículos, o impuestos sobre el combustible. El combustible es gravado en todos los Estados miembros con el IVA y los impuestos especiales.

Diversos estudios han puesto de manifiesto que el precio antes de impuestos de un mismo modelo de automóvil puede variar más del 20% de un país a otro. La segmentación del mercado es el resultado de las grandes diferencias entre los sistemas fiscales entre países. Particularmente, el impuesto de matriculación de un mismo modelo de vehículo puede variar entre un 0% del precio antes de impuestos en el Reino Unido y el 180% en Dinamarca. Los precios antes de impuestos más bajos se encuentran en aquellos países con los impuestos más elevados. El estudio de 1997 señalaba que los países con una mayor industria automovilística tienden a tener los impuestos de matriculación más bajos o incluso nulos. Varios problemas también surgieron en el caso de vehículos usados con la aplicación de la 7ª Directiva del IVA.

En 1998 la Comisión realizó una propuesta de Directiva por la que se establece el régimen fiscal de los vehículos automóviles de turismo trasladados con carácter permanente a otro Estado miembro a raíz de un cambio de residencia, o utilizados temporalmente en un Estado miembro distinto de aquel en que estén matriculados<sup>56</sup>. Esta propuesta incluía medidas que afectaban tanto a los traslados de vehículos permanentes como temporales. Entre otros aspectos, se proponía la prohibición en la aplicación de nuevos impuestos de matriculación en el caso de cambio de residencia. No obstante, esta propuesta puso en evidencia otros problemas que afectaban a la fiscalidad de los vehículos y que requerían un estudio más con detenimiento. En la Comunicación de 2001<sup>57</sup>, la Comisión se

55 *Vehicle Taxation in the European Union*. 1997. Ref. XXI/306/98

56 COM (1998) 30 final

57 *Tax policy in the European Union - Priorities for the years ahead*, COM(2001)260, May 2001.

comprometió a efectuar un completo estudio sobre la fiscalidad de los vehículos, con el objetivo de remediar algunos de los defectos del sistema mediante la aplicación de procedimientos de cooperación, más que de legislación. En el estudio realizado<sup>58</sup> se pusieron de manifiesto las distorsiones derivadas de la existencia de 15 sistemas fiscales diferentes. Para el ciudadano, no existe un pleno funcionamiento del Mercado Único al influir en las decisiones de compra los impuestos que paga al matricular el vehículo en uno u otro Estado. Para la industria automovilística, la variedad de sistemas fiscales tiene un efecto negativo en la competitividad y la capacidad de creación de nuevos puestos de trabajo. Aproximadamente el 20% de las diferencias de precios de automóviles de un Estado a otro son por las divergencias impositivas.

En septiembre de 2002 la Comisión presentó una propuesta sobre la fiscalidad de los vehículos en la Unión Europea<sup>59</sup>. La Comisión identifica los siguientes obstáculos en el funcionamiento de la libre circulación de vehículos de un Estado a otro:

Doble tributación: aunque el impuesto anual de circulación es a veces reembolsado, el de matriculación no se reembolsa.

Procesos complejos: hasta cinco niveles de procedimientos y costes administrativos a los que se enfrenta el automovilista, junto con una ausencia de información en este campo.

Excesiva valoración de los valores residuales de los vehículos usados: los vehículos de segunda mano procedentes de otro Estado miembro son a veces gravados a tipos altos en el impuesto de circulación. Si la transferencia del vehículo de un Estado a otro coincide con un cambio de residencia de su propietario, no se ha de pagar un nuevo impuesto de matriculación, sólo se paga el impuesto anual de circulación desde el momento en que llega el vehículo al nuevo país de residencia. Sin embargo, a veces los costes administrativos son tan elevados que se pueden confundir con impuestos de matriculación.

La Comisión realiza sus propuestas con dos objetivos:

1. Suprimir los obstáculos fiscales al funcionamiento del Mercado Interior para los coches de pasajeros.
2. Adoptar medidas fiscales como una de las herramientas para reducir las emisiones de CO2 de los automóviles.

La prioridad es asegurar el normal funcionamiento del Mercado Interior y avanzar con los objetivos del Protocolo de Kyoto. Con la finalidad de alcanzar sus objetivos, la Comisión realiza las siguientes propuestas:

- Una reducción progresiva del impuesto de matriculación hasta su total eliminación. Esta acción debería realizarse en un periodo transitorio de entre 5 y 10 años y deberían tenerse en cuenta las condiciones específicas de cada Estado miembro.

58 COWI Study (SEC(2002)858)

59 *Taxation of Passenger Cars in the European Union - options for action at national and Community levels*. COM(2002)431, 06.09.2002

- Una transferencia gradual de rentas desde el impuesto de matriculación al impuesto de circulación con la finalidad de proporcionar mayor estabilidad al presupuesto, dado que el impuesto de circulación es un recurso más estable que el impuesto de matriculación.
- Un sistema de reembolso del impuesto de matriculación debería asegurar durante el periodo transitorio un reembolso proporcional del impuesto de matriculación en aquellos casos en los que un coche de pasajeros, matriculado en un Estado miembro sea exportado o trasladado permanentemente a otro Estado miembro, resolviendo, de este modo, la doble tributación del impuesto de matriculación.

Además, la Comisión propone que el impuesto de matriculación y el de circulación deberían reestructurarse y establecerse sobre la base de las emisiones de CO2, con el propósito de que la fiscalidad contribuya a las reducciones en las emisiones de este gas.

Finalmente, en la reciente Comunicación realizada por la Comisión presentada en julio de 2005, la Comisión reafirma estos objetivos y propuestas, puntualizando y concretando algunos aspectos que se desarrollan, y haciendo hincapié, especialmente, en las medidas para evitar la doble imposición, y en la búsqueda de un sistema más equitativo en este tipo de impuestos mediante el establecimiento de una estructura europea de los impuestos aplicables a los automóviles de turismo.

Alicia Martínez Serrano  
Universidad de Murcia

### Leg. General Tributaria. Autonomías y sucesiones

Resolución de la Dirección General de Tributos de 14 de mayo de 2005 (BOE 14/05/2005)

El presente artículo trata de los aspectos más relevantes de la Ley General Tributaria de 2003, en relación con el impuesto de sucesiones y donaciones, y el impuesto de transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados (en el ámbito mercantil y de garantía real). En concreto, se analizan los cambios introducidos en el artículo 105 de la Ley General Tributaria, que establece el principio de igualdad de trato entre los sucesores y donatarios, y el artículo 106, que establece el principio de igualdad de trato entre los sucesores y donatarios en el ámbito de las transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados.

Como se verá a lo largo del artículo, el principio de igualdad de trato se aplica tanto a los sucesores y donatarios en el ámbito de las transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, como a los sucesores y donatarios en el ámbito de las transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados en el ámbito mercantil y de garantía real.

El artículo 105 de la Ley General Tributaria establece el principio de igualdad de trato entre los sucesores y donatarios, y el artículo 106 establece el principio de igualdad de trato entre los sucesores y donatarios en el ámbito de las transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados.

El artículo 105 de la Ley General Tributaria establece el principio de igualdad de trato entre los sucesores y donatarios, y el artículo 106 establece el principio de igualdad de trato entre los sucesores y donatarios en el ámbito de las transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados.