

ASUNTO: MEMORIA QUE CONTIENE LA VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS EN LAS RECLAMACIONES Y SUGERENCIAS PRESENTADAS EN RELACIÓN CON EL PROYECTO INICIAL DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA FISCAL REGULADORA DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

Vistos los escritos de alegaciones presentados por [REDACTED] en nombre y representación de ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A., con fecha de entrada en el Registro Municipal de 20 de noviembre de 2025; por [REDACTED] en nombre y representación de STELLANTIS ESPAÑA, S.L., con fecha de entrada en el Registro Municipal de 20 de noviembre de 2025; y por [REDACTED] actuando en nombre y representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LEASING Y RENTING (AELR), con fecha de entrada en el Registro Municipal de 24 de noviembre de 2025; referidos todos ellos al proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo de 23 de octubre de 2025.

Antecedentes

1º.- La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, a propuesta del titular del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda, y previos los informes de la Dirección General de Presupuestos, dependiente del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda, y de la Asesoría Jurídica, aprobó, en fecha 23 de octubre de 2025, el proyecto inicial de modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora del

Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

2º.- En fecha 24 de octubre de 2025 tiene lugar la publicación, en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 254, del anuncio de aprobación del proyecto inicial.

3º.- Abierto el período de exposición al público y de presentación de reclamaciones durante el plazo de treinta días naturales a contar desde el siguiente al de dicha publicación, tuvieron entrada, dentro de plazo, los escritos reseñados.

Valoración de las alegaciones

Primera. Por ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A. se expone, en primer lugar, y en relación con la nueva bonificación contemplada en el artículo 4 bis del proyecto inicial de modificación de la ordenanza fiscal, que «...la redacción incluida en el proyecto de Ordenanza en el referido apartado 7 del artículo 4 bis, implica que aquellos vehículos que, contando con etiqueta ECO o CERO, formen parte de una flota de vehículos y respecto de los que el sujeto pasivo haya solicitado la bonificación rogada recogida en el citado artículo 4 bis del proyecto de Ordenanza del IVTM, aplicarían una bonificación del 50%, dejando de resultarles de aplicación el porcentaje de bonificación del 75% que les resultaba de aplicación de oficio. Lo anterior supone, a juicio de esta parte, que la redacción propuesta empeora el régimen fiscal aplicable para los vehículos ECO o CERO, pues dichos vehículos vienen disfrutando hasta la fecha de una bonificación del 75% a causa de las características concretas de su motor y al bajo nivel de emisiones derivado del mismo, pasando con la nueva redacción a aplicar una bonificación del 50%, de carácter rogado, y cuya aplicación queda supeditada al cumplimiento de una serie de condiciones

adicionales». A continuación, indica que «...de la lectura del expediente de la Propuesta de modificación de la Ordenanza fiscal reguladora del IVTM se colige la evidente falta de motivación de la exclusión de los vehículos con distintivo ambiental ECO o CERO que formen parte de una flota de vehículos de la bonificación prevista en el artículo 4.4 del proyecto de Ordenanza, como establece el apartado 7 del artículo 4 bis». Asimismo, afirma que «...resulta paradójico que los vehículos con etiqueta ECO o CERO gocen de un mayor porcentaje de bonificación en caso de no resultarles de aplicación la bonificación del artículo 4 bis, esto es, en caso de no cumplirse los requisitos establecidos en dicho artículo». En consecuencia, señala que «...debería sustituirse el actual apartado 7 del artículo 4 bis del proyecto de Ordenanza, con una indicación expresa a que los vehículos con distintivo ambiental ECO o CERO disfrutaran de la bonificación del artículo 4.4 del proyecto de Ordenanza, a pesar de que formen parte de una flota de vehículos afecta a la actividad económica del grupo 854 del IAE».

En términos similares se pronuncia la representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LEASING Y RENTING (AELR), reclamando, para tales vehículos ECO y CERO la aplicación de la bonificación del 75%.

En relación con dichas alegaciones, en primer lugar, debe señalarse que la nueva bonificación en favor de titulares de flotas de vehículos tiene por objeto promover de forma paulatina la sustitución de los vehículos integrantes de dichas flotas hacia vehículos más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, de acuerdo con los criterios a que se refiere el artículo 95.6 letras a) y b) del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, (en adelante, TRLRHL) aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo. La ordenanza fiscal configura una bonificación de carácter

rogado, de tal forma que corresponde al sujeto pasivo decidir la procedencia de acogerse o no a la misma. En los supuestos en que el sujeto pasivo viniera disfrutando de la bonificación recogida en los apartados 4 y 5 del artículo 4 de la ordenanza fiscal, será, igualmente, él mismo quien determine si continúa acogándose a la citada bonificación o bien pasa a disfrutar de la nueva bonificación en favor de titulares de flotas mediante su solicitud. En este sentido, debe hacerse hincapié en que se trata de dos bonificaciones distintas, con sus propias características y requisitos, no pudiéndose hablar de una exclusión, como afirma el alegante, sino simplemente de alternativas diferentes, con un régimen propio cada una de ellas. Así, mientras que la bonificación de los apartados 4 y 5 del artículo 4 de la ordenanza fiscal es de un 75% y tiene un carácter indefinido si se trata de vehículos con distintivo ambiental CERO y limitada a un periodo de 6 años si se trata de vehículos con distintivo ambiental ECO, la nueva bonificación en favor de titulares de flotas de vehículos es de un 50% con carácter indefinido, pudiéndose acoger a ella no solo los vehículos con distintivo ambiental CERO y ECO, sino también los vehículos con distintivo ambiental C. Debe traerse a colación que en el documento de «Propuesta de modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica», se indica que «En cuanto a la tipología ambiental de los vehículos que componen la flota de renting, en su mayor parte son vehículos con distintivo ambiental C (alrededor de un 65,4% de los turismos y más de un 93% en los vehículos comerciales e industriales) y prácticamente no cuentan con vehículos con etiqueta B y sin etiqueta (un 0,6% de turismos y en torno a un 1% de los vehículos comerciales e industriales); alrededor de un 24% son vehículos ECO y los vehículos CERO representan, aproximadamente, un

10%».

De todo lo dicho anteriormente, se desprende que debe desestimarse la alegación formulada.

Segunda. A continuación, por ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A. se afirma que el requisito de renovación anual de la flota en un 10% mediante vehículos con etiqueta CERO o ECO, previsto en el apartado 1.d) del artículo 4 bis resulta excesivamente elevado y de difícil cumplimiento, indicando que «...no deja de resultar paradigmático que, de aplicarse la redacción propuesta en el proyecto de Ordenanza, un sujeto pasivo que gestione una flota constituida en un porcentaje importante por vehículos con distintivo ambiental ECO o CERO obtendría un tratamiento fiscal más favorable de evitar deliberadamente el cumplimiento del requisito de la renovación de su flota, puesto que de tal modo podría aplicar una bonificación del 75% sobre sus vehículos con etiqueta ambiental ECO o CERO, mientras que de continuar renovando su flota mediante la incorporación de nuevos vehículos con los referidos distintivos ambientales únicamente disfrutaría de una bonificación del 50%, siendo esta además de carácter rogado». En este sentido, se indica que «...para que el porcentaje objetivo de renovación de flota sea alcanzable, realista, razonable y con cierto margen para su cumplimiento, entendemos que ese porcentaje debería fijarse en el 5%» o, alternatively, «...considerar el 10% de renovación anual con carácter general, pero que bajaría a un 5% en el caso de que al menos un 30% de los vehículos de que sea titular el sujeto pasivo a 1 de enero dispongan del distintivo ECO o CERO».

En este mismo sentido, STELLANTIS ESPAÑA, S.L solicita reducir dicho porcentaje al 3%, «...lo que permitiría cumplir con la finalidad perseguida de renovación de las flotas hacia vehículos con

distintivo ECO y CERO, sin perder de vista la realidad operativa y económica que condiciona la actividad del sector».

Por su parte, la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LEASING Y RENTING (AELR) señala que «...este porcentaje resulta una carga significativamente elevada para su sostenimiento durante varios años. A fin de cuentas, si se quiere poner un incentivo éste debe ser con cifras alcanzables con facilidad. En este sentido, por tanto, sugerimos que la comparación interanual se haga sobre los incrementos (nuevos vehículos) del año anterior, no sobre el total de la flota existente».

Por lo que se refiere a estas alegaciones, resulta procedente estimar la propuesta por ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A. y parcialmente las de STELLANTIS ESPAÑA, S.L. y la de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LEASING Y RENTING (AELR), toda vez que el porcentaje de renovación puede ser considerado excesivo, siendo razonable su fijación en el 5%. En consecuencia, la letra d) del artículo 4.bis.1. quedará redactada en los siguientes términos:

«d) En cada ejercicio en el que se solicite la bonificación deberá renovarse, al menos, un 5% de la totalidad de la flota existente con domicilio en el término municipal de Madrid a 1 de enero del ejercicio correspondiente.

Dicha renovación deberá consistir en la incorporación de vehículos con distintivo ambiental ECO o CERO en sustitución de vehículos sin dichos distintivos».

La estimación de esta alegación carece de impacto económico relevante, en el conjunto de ingresos del Ayuntamiento de Madrid.

Tercera. ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A

considera que la redacción del apartado 2 del artículo 4 bis del proyecto de ordenanza resulta ambigua y confusa, de manera que «...podría concluirse que, en el caso de sujetos pasivos pertenecientes a un grupo de sociedades, los distintos requisitos previstos en el artículo 4 bis del proyecto de Ordenanza para el disfrute de la bonificación deben ser cumplidos de manera individual por cada una de las entidades integradas en el grupo».

Por lo que se refiere a dicha alegación, debe señalarse que la pretensión del proyecto normativo que se cuestiona no es otra que la de que los mencionados umbrales deben referirse al conjunto de empresas que forman parte del grupo; y no, como manifiesta la entidad alegante, a cada una de las empresas individualmente consideradas.

Por ello, y con finalidad aclaratoria, se estima esta alegación, quedando redactado dicho apartado 2 del artículo 4.bis, en los términos que propone la entidad alegante:

«2. Cuando el sujeto pasivo sea una entidad que forme parte de un grupo de sociedades, en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio, los umbrales anteriores deberán referirse al grupo de sociedades en su conjunto, y la bonificación solo se aplicará, en su caso, a los vehículos de las sociedades del grupo que cumplan el requisito de estar dadas de alta en el grupo 854 de la matrícula del Impuesto sobre Actividades Económicas del Ayuntamiento de Madrid.

Se entenderá que los casos del artículo 42 del Código de Comercio son los recogidos en la sección 1.ª del capítulo I de las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas aprobadas por Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre».

Cuarta. A continuación, ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A. considera que debe incrementarse el

porcentaje de bonificación hasta alcanzar el 65% de la cuota del impuesto. En este sentido, se expone que «...no debe obviarse el hecho de que las referidas entidades no utilizan sus vehículos con fines de consumo, sino que los afecta a una actividad económico, arrendándolos a sus clientes, que son quienes los utilizan». En este mismo sentido, STELLANTIS ESPAÑA, S.L. solicita aumentar el porcentaje de bonificación hasta el 75%.

Por lo que se refiere a dicha alegación, debe señalarse, por un lado, que de acuerdo con el artículo 95.6 del TRLRHL, las bonificaciones que se recogen en las letras a) y b) tienen un carácter potestativo para el municipio, es decir, es el propio municipio quien decide establecerlas o no en base a su autonomía local, decidiendo, en caso afirmativo, determinar o fijar su porcentaje, en tanto la ley únicamente contempla un máximo de un 95%, dejando en manos de la ordenanza fiscal «...la regulación de los restantes aspectos sustantivos y formales». A este respecto, debe tenerse en cuenta que las medidas fiscales deben adoptarse desde el respeto al necesario cumplimiento de las obligaciones municipales, así como desde el imprescindible sostenimiento de las finanzas municipales, sostenimiento este esencial para la consecución de tales obligaciones. En este sentido, la propuesta para elevar a un 65% o 75% la bonificación en favor de titulares de flotas de vehículos supondría una merma de ingresos que podría no resultar razonable, a tenor de su elevado coste, ni compatible con el sostenimiento de las finanzas municipales, siendo, por lo tanto, inasumible teniendo en cuenta la coyuntura económica actual.

Quinta. Por parte de STELLANTIS ESPAÑA, S.L. se expone, en relación con la nueva bonificación contemplada en el

artículo 4.bis del proyecto inicial de modificación de la ordenanza fiscal, que el requisito relativo a la necesidad de que el sujeto pasivo se encuentre dado de alta en el grupo 854 "Alquiler de vehículos sin conductor" impide el acceso a la bonificación a otras grandes flotas de vehículos que podrían verse atraídas por esta novedad.

Por lo que se refiere a dicha alegación ya se ha dicho que se trata de una bonificación potestativa que el Ayuntamiento ha decidido establecer y que, del mismo modo, corresponde al Ayuntamiento la regulación de los aspectos materiales y formales de la misma. Y se ha considerado razonable que el beneficio fiscal se extienda, exclusivamente, a quienes desarrollan su actividad en el ámbito del alquiler de vehículos sin conductor.

En este sentido, debe tenerse en cuenta que, sin perjuicio de la finalidad extrafiscal de esta bonificación, de naturaleza medioambiental, también servirá para atraer grandes flotas que venían tributando en otros municipios, de escasa población y con cuotas del impuesto mucho más reducidas; municipios en los que no desarrolla su actividad la entidad titular de los mismos. Y estas prácticas de tributar en dichos ayuntamientos se llevan a cabo, en su mayoría, por este tipo de sociedades, esto es, las que actúan en el ámbito del alquiler de vehículos sin conductor.

Por tanto, en un primer momento, se considera que la bonificación debe circunscribirse a este tipo de sociedades, sin perjuicio de que, en ejercicios sucesivos, pueda valorarse su extensión a otros ámbitos de actividad, si se considera conveniente.

Sexta. Por parte de ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A. se solicita habilitar un proceso de gestión ágil que permita la matriculación por lotes y el pago diferido del impuesto.

Por lo que se refiere a dicha alegación, debe tenerse en cuenta que la gestión del impuesto viene determinada por lo establecido en el artículo 99 del TRLRHL, según el cual, «Quienes soliciten ante la Jefatura Provincial de Tráfico la matriculación o la certificación de aptitud para circular de un vehículo, deberán acreditar previamente el pago del impuesto». Es decir, el pago del impuesto debe ser previo a la matriculación del vehículo.

Eso no significa que no se puedan establecer mecanismos técnicos que simplifiquen esa gestión (en los cuales ya se está avanzando por parte del Ayuntamiento de Madrid), pero es esta una cuestión que tiene que recogerse en la ordenanza fiscal, de manera expresa.

Séptimo. Por parte de STELLANTIS ESPAÑA, S.L. se afirma que «...limitar el acceso de la bonificación a flota de vehículos de renting que estén por encima de 20.000 vehículos sería limitar la bonificación a un número muy reducido -por no decir nulo- de flotas. Actualmente, y de acuerdo con la realidad económica de esta tipología de flotas, lo más acertado -en términos de atraer el mayor número posible de contribuyentes- sería reducir el umbral mínimo a 5.000 vehículos».

Por lo que se refiere a dicha alegación, debe reiterarse que se trata de una bonificación potestativa y que su fin extrafiscal tiene que ser medioambiental, porque así lo dispone el TRLRHL. De esta forma, los requisitos que contiene el proyecto inicial se han establecido con el objeto de que las entidades o sociedades beneficiadas se comprometan a hacer

un esfuerzo para la consecución de esos objetivos medioambientales. No puede desconocerse, en este sentido, que este tipo de beneficio fiscal debe constituir un verdadero incentivo que justifique su aplicación. Es por ello por lo que es preciso establecer un baremo que, sin ser inalcanzable, porque carecería de razón de ser, resulte razonable y lo suficientemente atractivo para las grandes flotas de vehículos.

En virtud de lo anteriormente expuesto,

PROCEDE:

Primero. Estimar la alegación formulada por ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A., así como estimar parcialmente las alegaciones formuladas por STELLANTIS, S.L. y por la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LEASING Y RENTING, relativas todas ellas a la modificación del porcentaje de renovación anual exigible para tener derecho a la bonificación de grandes flotas de vehículos del artículo 4.bis.

Dicho porcentaje se reduce al 5%, en los términos propuestos por ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A.; en consecuencia, el artículo 4.bis.1.d) del proyecto definitivo de modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica queda redactado de la siguiente manera:

«d) En cada ejercicio en el que se solicite la bonificación deberá renovarse, al menos, un 5% de la totalidad de la flota existente con domicilio en el término municipal de Madrid a 1 de enero del ejercicio correspondiente.

Dicha renovación deberá consistir en la incorporación de vehículos con distintivo ambiental ECO o CERO en sustitución de vehículos sin dichos distintivos».

Segundo. Estimar la alegación formulada por ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A., relativa a la determinación de la forma en que los grupos de sociedades deben cumplir los umbrales mínimos exigidos para tener derecho al beneficio fiscal aplicable a las grandes flotas; en consecuencia, el artículo 4.bis.2 del proyecto definitivo de modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica queda redactado de la siguiente manera:

«2. Cuando el sujeto pasivo sea una entidad que forme parte de un grupo de sociedades, en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio, los umbrales anteriores deberán referirse al grupo de sociedades en su conjunto, y la bonificación solo se aplicará, en su caso, a los vehículos de las sociedades del grupo que cumplan el requisito de estar dadas de alta en el grupo 854 de la matrícula del Impuesto sobre Actividades Económicas del Ayuntamiento de Madrid.

Se entenderá que los casos del artículo 42 del Código de Comercio son los recogidos en la sección 1.ª del capítulo I de las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas aprobadas por Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre».

Tercero. Desestimar el resto de las alegaciones formuladas por ALPHABET ESPAÑA FLEET MANAGEMENT, S.A. y las formuladas por STELLANTIS ESPAÑA, S.L., todas ellas en relación con el proyecto inicial de la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción

Mecánica, aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo de 24 de octubre de 2025.

En consecuencia, y a tenor de lo establecido en el artículo 48.3 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, procede que, a propuesta del titular del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda, por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, se resuelvan las alegaciones presentadas, aprobando el proyecto definitivo, y se proponga al Pleno, previo dictamen de la Comisión Permanente de Economía, Innovación y Hacienda, la aprobación de la modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

Firmado electrónicamente,

LA DIRECTORA DE LA AGENCIA TRIBUTARIA MADRID
Gema T. Pérez Ramón