

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA FISCAL REGULADORA DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA Y MEMORIA ECONÓMICA DE REPERCUSIÓN PRESUPUESTARIA

I. Propuesta de modificación

Se proponen una serie de modificaciones de la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica de diversa consideración, que inciden, fundamentalmente, en el régimen de beneficios fiscales regulados en dicha ordenanza.

Concretamente, la propuesta tiene por objeto, por un lado, introducir una nueva bonificación de carácter medioambiental; por otro lado, configurar la bonificación vigente por clase de motor, carburante e incidencia en el medio ambiente desde la perspectiva de los distintivos ambientales de los vehículos y, finalmente, adaptar a la normativa sectorial la vigente regulación de la bonificación que, en favor de los vehículos históricos, contempla la ordenanza fiscal.

En primer lugar, se propone la modificación del artículo 4.3, que se refiere a la bonificación aplicable a los vehículos históricos. Esta reforma se hace necesaria para la adaptación del texto vigente a la normativa sectorial. Así, según el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, y cuya entrada en vigor tuvo lugar el pasado 1 de octubre de 2024, existen dos procedimientos de clasificación de los vehículos históricos: uno, que podría denominarse «abreviado», al que pueden acogerse aquellos vehículos matriculados en España que tengan una antigüedad de al menos treinta años, que se encuentren en circulación y con su Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en vigor (Grupo A), y otro procedimiento al que deberán someterse aquellos vehículos que no cumplan estos requisitos (Grupo B). Así, el procedimiento abreviado consistirá básicamente en el cambio de servicio a histórico de los vehículos matriculados en España que cumplan los requisitos indicados para el Grupo A, siendo necesario para aquellos vehículos del Grupo B, esto es, vehículos no matriculados en España o matriculados en España pero que estén en situación de baja definitiva o no estén en disposición de pasar la ITV, acudir a un procedimiento más complejo que requerirá la matriculación

como vehículo histórico previo informe favorable del Servicio Técnico de Vehículos Históricos.

En cualquier caso, lo destacable del nuevo Reglamento es que ya no se exige la declaración como vehículo histórico de la correspondiente comunidad autónoma, requisito este que se contenía en el Reglamento de Vehículos Históricos anterior, aprobado por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, ya derogado, y del que traía causa el vigente artículo 4.3 de la ordenanza fiscal. Procede, en consecuencia, la eliminación de la referencia que contiene dicho artículo respecto a la necesaria declaración por la correspondiente comunidad autónoma de vehículo histórico. En definitiva, de conformidad con la vigente norma reglamentaria reguladora de los vehículos históricos, lo decisivo en cuanto al acceso al derecho de bonificación regulado en el artículo 4.3 de la ordenanza fiscal será la inscripción en el registro de la Jefatura Provincial de Tráfico del vehículo catalogado como histórico, ya acceda dicho vehículo al indicado registro mediante cambio de servicio (Grupo A) o mediante matriculación (Grupo B).

En segundo lugar, se propone introducir, como nuevo artículo 4.bis de la ordenanza fiscal, una bonificación al amparo del artículo 95.6, letras a) y b), del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales (en adelante, TRLRHL), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo. En concreto, se propone la regulación de un nuevo beneficio fiscal, en favor de los vehículos de titularidad de grandes flotas, que dispongan de distintivo ambiental CERO, ECO o C. Es decir, el citado precepto del TRLRHL dispone que «Las ordenanzas fiscales podrán regular, sobre la cuota del impuesto, incrementada o no por la aplicación del coeficiente, las siguientes bonificaciones:

a) Una bonificación de hasta el 75 por ciento en función de la clase de carburante que consuma el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente.

b) Una bonificación de hasta el 75 por ciento en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente...».

Las grandes flotas de vehículos disponen de un elevado número de vehículos que circula por el término municipal de

Madrid. En este sentido, por ejemplo, de acuerdo con el último informe anual de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), que es de 2024, el parque de vehículos de *renting* en todo el territorio nacional era de 947.666 vehículos (un 4,93% más que en el año anterior, con un incremento de 44.521 vehículos). En la Comunidad de Madrid, dicho parque era de 375.507 vehículos (un 6,61% más que el año anterior, con un incremento de 23.281 vehículos), lo que representa un porcentaje del 39,62% del total de la flota nacional (frente a un 39,0% del año anterior). Lo que implica que el incremento de los vehículos de *renting* en la Comunidad de Madrid representa el 52,29% del incremento total de vehículos de *renting*.

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 acuerdo con los anteriores datos, que se han tomado como referencia, pero que podrían ser perfectamente trasladables a otras grandes flotas de vehículos (por ejemplo, alquiler de vehículos de turismo), el número de vehículos CERO y ECO con que cuentan estas flotas no resulta muy elevado para el conjunto de vehículos que tienen. Es por ello por lo que, con el beneficio fiscal que ahora se propone, lo que se pretende conseguir es que esos vehículos C, B y sin etiqueta vayan sustituyéndose, progresivamente, por vehículos CERO y ECO.

Las características de este beneficio fiscal son, concretamente, las que, a continuación, se indican.

En primer lugar, es necesario que el sujeto pasivo se encuentre, a 1 de enero del ejercicio para el que solicita la bonificación, dado de alta en la matrícula del Impuesto sobre Actividades Económicas del Ayuntamiento de Madrid en el grupo 854, «Alquiler de vehículos sin conductor», de las tarifas del impuesto.

En segundo lugar, es preciso que los vehículos, a esa misma fecha, sean de las clases turismo, camión, furgón, furgoneta, vehículo mixto adaptable, autobús, autocar, motocicleta o ciclomotor y que estén identificados por la Jefatura Provincial de Tráfico como vehículo de «Alquiler sin conductor».

Por otro lado, el porcentaje de bonificación, siendo, con carácter general del 75%, se reduce al 50% para todos los vehículos de la flota con distintivo CERO, ECO y C. En compensación, se incluyen en la bonificación los vehículos con distintivo C, a diferencia de lo que sucede con carácter general, en que la bonificación solo se aplica a los vehículos CERO y ECO.

Por otro lado, se delimita el concepto de gran flota, con diferenciación para aquellas compuestas solo por vehículos que podríamos considerar industriales, de las que tienen diversidad de tipología de vehículos. Para estas últimas se considera gran flota cuando el número de vehículos de la titularidad del sujeto pasivo es igual o superior a 20.000; para las industriales, el límite se establece en 2.500. Todo ello, en referencia a 1 de enero.

Asimismo, se exige que, del total de la flota, al menos, un 25% de la misma, a 1 de enero del ejercicio correspondiente, esté formada por vehículos con distintivo CERO y ECO.

Finalmente, y, con el objeto, precisamente, de que, de forma progresiva, el número de vehículos CERO y ECO vaya aumentando se establece la obligatoriedad de que, al final del ejercicio (31 de diciembre), se haya renovado la flota existente a 1 de enero, mediante la sustitución de unos vehículos por otros, siempre que el resultado final implique un aumento de los vehículos CERO y ECO en un 10% respecto del número inicial.

Desde el punto de vista de la gestión, la bonificación tendrá carácter rogado, debiéndose solicitar antes del 1 de febrero del año para el que se pretende que se aplique. En este sentido, la bonificación regulada en el artículo 4 vigente, apartados 4, 5 y 6, no incluye, como ya se ha dicho, su aplicación a los vehículos con distintivo C, pero, por el contrario, tiene un porcentaje de bonificación superior para los CERO y ECO, por lo que es necesario que se opte, expresamente, si así se desea, por este régimen especial de grandes flotas.

Solicitada la bonificación, por la Agencia Tributaria Madrid se comprobará el cumplimiento de los tres requisitos iniciales: que se trata de gran flota, que el 25% de los vehículos son CERO y ECO y que los vehículos que forman la flota pertenecen a la tipología indicada. Para ello, se exige que, junto con la solicitud, se aporte declaración responsable firmada por el representante legal de la entidad titular de la flota, en la que se manifieste que se cumplen dichos requisitos; así como relación de los vehículos que, a 1 de enero, forman parte de la flota para la que se solicita la bonificación, firmada por la entidad titular, con indicación de la matrícula y el tipo de vehículo, el servicio a que se destina cada uno, el distintivo ambiental y la fecha de alta.

El cumplimiento de estos requisitos permitirá conceder, de forma provisional, la bonificación. Antes del 1 de febrero del ejercicio siguiente deberá acreditarse el cumplimiento del requisito de renovación, en cuyo caso, se concederá definitivamente el beneficio fiscal. De no cumplirse dicho requisito, se denegará de manera definitiva la bonificación, y se liquidará al sujeto pasivo la parte correspondiente, sin necesidad de iniciar un procedimiento de revisión específico.

Se regulan, además, unas reglas concretas para los grupos de sociedades, fundamentalmente, en cuanto a la documentación que tienen que aportar para la acreditación de los diferentes requisitos. En cualquier caso, en los grupos de sociedades solo se computarán los vehículos de aquellas empresas del grupo que tributen por el grupo del Impuesto sobre Actividades Económicas indicado, y la bonificación solo afectará a los vehículos de la titularidad de estas últimas.

A continuación, se dispone la incompatibilidad de esta bonificación con la regulada en el artículo 4, apartados 4 y 5. Teniendo en cuenta que el beneficio regulado en este artículo 4 se aplica de oficio, se dispone que la denegación definitiva de la nueva bonificación determinará la aplicación de aquella de las anteriores que procediera, desde ese mismo ejercicio.

Finalmente, se aclara que los vehículos dados de alta a lo largo del ejercicio por el sujeto pasivo que ya tiene reconocida provisionalmente la bonificación que nos ocupa, podrán aplicarse esta, siempre que se trate de vehículos C, ECO o CERO, en la

autoliquidación que practiquen y sin perjuicio de la regularización que proceda al final del ejercicio en los términos expuestos.

La tercera de las propuestas está directamente relacionada con la anterior y persigue reformular la vigente bonificación, contemplada en los apartados 4, 5 y 6 del artículo 4, para su establecimiento en atención a los distintivos ambientales. De esta forma se uniformiza, no solo con el beneficio fiscal de nueva incorporación, sino también con los recargos y reducciones establecidos para otros tributos, como la Tasa por estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la capital, que utiliza, precisamente, los distintivos de los vehículos para incorporar recargos o reducciones en las tarifas.

Los distintivos ambientales responden a una clasificación de automóviles que la Dirección General de Tráfico incorporó al Registro de Vehículos en el año 2016, en función de sus emisiones contaminantes, y que se basa en la normativa «Euro» sobre emisiones. Por tanto, se considera que es el momento oportuno de actualizar la terminología que utiliza el texto vigente.

De esta forma, la referencia a los tipos de vehículos por motor y carburante se sustituye por la referencia a los distintivos correspondientes. Así, la bonificación del 75%, con carácter indefinido, se aplicará a los vehículos con distintivo CERO, que son los siguientes: eléctrico, de pila de combustible (hidrógeno), los híbridos enchufables (PHEV) con autonomía eléctrica igual o superior a 40 km y los eléctricos de rango extendido (REEV). Por su parte, la bonificación del 75% durante seis años se aplicará a los vehículos ECO: híbridos no enchufables (HEV), vehículos de gas (GNC, GNL, GLP) y vehículos de bioetanol que cumplan la normativa «Euro» 4 o superior. Estas bonificaciones continuarán aplicándose de oficio tal y como sucede en la vigente regulación.

Por otra parte, y siguiendo con el artículo 4, se suprime su apartado 6, que contempla las bonificaciones anteriores para aquellos vehículos que se adaptan para la utilización del gas como combustible. En este caso, no es que se elimine la bonificación, sino que el cambio o la adaptación del motor de un vehículo da lugar al cambio de etiqueta previa solicitud del interesado, cuya apreciación pasa a hacerse de oficio. Del mismo modo se suprimen también sus apartados 7, 8 y 9. El contenido de los apartados 7 y 9 pasa a integrarse en la nueva redacción dada al apartado 4,

mientras que el contenido del apartado 8 se suprime por resultar incompatible con dicho apartado 4.

Por último, se modifica la disposición transitoria, al objeto de determinar que, el régimen aplicable a las bonificaciones dependerá de la fecha de matriculación del vehículo. En este sentido, la nueva regulación solo será aplicable para los vehículos que se matriculen a partir del 1 de enero de 2026. Los matriculados con anterioridad a dicha fecha mantendrán los beneficios fiscales que ya tuvieran reconocidos, hasta su total extinción.

II. Memoria económica de repercusión presupuestaria

El artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera exige, en la fase de elaboración y aprobación de las disposiciones legales y reglamentarias que afecten a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, una valoración de sus repercusiones y efectos, supeditándose de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. En términos similares se pronuncia el artículo 61 de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento para 2025.

De conformidad con lo anterior y en relación con el efecto económico presupuestario de la incorporación de una bonificación a favor de las grandes flotas de vehículos que adquieran y cumplan compromisos de renovación anual de dichas flotas se estima para el ejercicio 2026 en una pérdida o disminución de ingresos de -1.357.628 euros en términos de derechos reconocidos netos (DRN), así como de -1.176.437 euros en términos de recaudación líquida o Caja. No obstante, la estabilidad presupuestaria y la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento de Madrid en el ejercicio 2026 se prevé que no se verá afectada por esta bonificación dado que se estima que esta disminución de ingresos se verá compensada por la incorporación de los vehículos de las grandes flotas a la matrícula del impuesto, con un aumento en DRN por importe de 2.838.108 euros.

Por otro lado, la propuesta de modificación de la bonificación a favor de vehículos históricos es una mera adaptación a la normativa sectorial, al igual que la propuesta de modificación de la vigente bonificación medioambiental, contemplada en los apartados 4, 5 y 6 del artículo 4, persigue su reformulación para su establecimiento en función a los distintivos ambientales. Ambas propuestas carecen de impacto presupuestario.

A los efectos anteriores, se incorpora al expediente informe de la Dirección General de Presupuestos, de fecha 9 de octubre de 2025, en el que se concluye que, dicha Dirección General, «...como órgano competente de la elaboración del Proyecto de Presupuesto General del Ayuntamiento de Madrid, así como de la elaboración de estudios, informes y dictámenes presupuestarios en relación a todo proyecto de ordenanza, reglamento, resolución o acuerdo cuya aprobación y aplicación pudiera suponer un incremento del gasto público o una disminución de ingresos del Ayuntamiento de Madrid respecto de los autorizados y previstos en el Presupuesto, por Decreto de 5 de julio de 2023 de la Delegada del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda, tendrá en cuenta los cambios normativos arriba citados en la elaboración del presupuesto del ejercicio 2026, dando estricto cumplimiento de la normativa de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera».

De conformidad con lo expuesto y, a tenor de lo establecido en el artículo 48 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, y, asimismo, en virtud de lo dispuesto en el artículo 15.2.1.c) de los Estatutos de la Agencia Tributaria Madrid, aprobados por Acuerdo Plenario de 22 de diciembre de 2008, corresponde a la Junta de Gobierno Local, a propuesta del titular del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda, previo informe de la Asesoría Jurídica, la aprobación de los proyectos inicial y definitivo de ordenanzas, y al Pleno, previo dictamen de la Comisión Permanente de Economía, Innovación y Hacienda, la aprobación definitiva de la norma.



En su virtud, se propone la aprobación del proyecto inicial de 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