



San Sebastián, 20 de abril de 2021

EL RACVN CONSIDERA ABUSIVA LA TASA DEL IMPUESTO MUNICIPAL DE VEHÍCULOS EN LOS MUNICIPIOS VASCOS Y RECHAZA LA DIFERENCIA CON OTRAS CAPITALES DEL ESTADO

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

El Real Automóvil Club Vasco Navarro considera abusivas las tarifas del Impuesto Municipal sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IMVTM) del País Vasco en relación con las de otras capitales del Estado, según los datos de un informe publicado recientemente por Automovilistas Europeos Asociados (AEA). El RACVN considera que se deberían eliminar diferencias que en algunos casos alcanzan un 365%. Actualmente existen tantos criterios como ayuntamientos.

Las diferencias entre tarifas desvirtúan la finalidad del IMVTM y hacen olvidar la esencia de esta tasa. En realidad, se trata de una contraprestación que pagan los ciudadanos al Ayuntamientos por los servicios que éste presta para el uso de sus vehículos en la ciudad, concretamente por poner a su disposición las vías urbanas de las localidades.

Según parece, hay municipios que establecen tarifas altas para desincentivar y castigar el uso del automóvil, así como utilizan el IMVTM como un elemento recaudatorio (dese incluso una desviación de tinado a usos distintos al que deberían usarse), lo que supone una irregularidad.

Si esto es así, si las tasas elevadas tienen como finalidad desincentivar el uso de los vehículos y establecer una fuente recaudatoria con una finalidad diferente a la que debiera ser en origen, el RACVN considera que no es justa la arbitrariedad de cada municipio y aboga por un mecanismo que, respetando las especificidades fiscales de cada territorio, busque una homogeneización. La consecuencia de esta arbitrariedad no solo repercute en el ciudadano, sino que conlleva incluso anomalías económicas como la incentivación de los denominados "paraísos fiscales", que atraen a empresas de flotas de vehículos.

El RACVN denuncia la doble moral política en muchos municipios respecto a los vehículos. Por una parte, quieren que haya automóviles censados en el municipio, o por lo menos los ingresos derivados de la compra, posesión y uso de los mismos, pero al mismo tiempo rechazan que los automovilistas hagan uso de sus vehículos y que dispongan de las vías públicas por cuyo uso pagan, y se les pone todo tipo de trabas (con tarifas más altas cada vez, más dificultades de uso, menos espacio y menos garantías de uso).

Para el RACVN, estos ingresos deberían repercutir en una mejora de la movilidad para todos los ciudadanos (automovilistas y motoristas) que pagan el citado impuesto (mejora de asfaltado, marcas viales, señales, establecimiento de parkings o garantías de movilidad y uso de los vehículos, etc). Sin embargo, la realidad demuestra que los usuarios pagan cada vez más por poder utilizar menos sus vehículos y tener menos garantías de uso y más restricciones.

El RACVN pone en valor el automóvil como elemento indispensable de la movilidad de las personas y como creador de riqueza (para las personas, empresas y entes públicos) y de puestos de trabajo. ¿Los consistorios serían capaces de cuadrar sus cuentas sin los ingresos derivados del uso y posesión del automóvil? El club automovilista considera que no.



Según un informe publicado recientemente por la organización Automovilistas Europeos Asociados (AEA), el Consistorio donostiarra encabeza el ranking de capitales del Estado con el Impuesto Municipal sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IMVTM) más caro. Sin embargo, hay municipios en Guipúzcoa en los que se paga todavía más (en función de los caballos fiscales). En el citado ranking de capitales, Vitoria y Bilbao también se encuentran entre las más caras.

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Según dicho informe, un donostiarra llega a pagar un 46% más de IMVTM por su vehículo que un madrileño y hasta un 150% más que un tinerfeño. Hay diferencias entre municipios que llegan a ser de más de un 365%. El RACVN considera injusta la diferencia existente entre los municipios, especialmente en aquellos que cuentan con unas tarifas más altas, como es el caso de las capitales vascas y especialmente la donostiarra.

El club automovilista alerta de que los municipios con el IMVTM más caro pueden estar haciendo un uso irregular de esta tasa. Una posible solución pasaría por arbitrar un sistema que tendiera a homogeneizar las tarifas para evitar las diferencias que conllevan consecuencias tan graves como castigar el uso del vehículo y propiciar la creación de “paraísos fiscales”. De hecho, empresas con flotas de vehículos o de alquiler han abierto sucursales en los municipios con tarifas más bajas (aunque realmente no se utilicen ni estén en estos lugares). En definitiva, estas diferencias desvirtúan la verdadera finalidad de esta tasa.

¿Cuál es o cuál debería ser la función del IMVTM?

El RACVN recuerda que esta tasa es una contraprestación que pagan los ciudadanos al Ayuntamiento por los servicios que éste presta para el uso de los vehículos. Su finalidad es garantizar los servicios e infraestructuras (y su mantenimiento) que hacen posible la movilidad y el uso de vehículos motorizados en la ciudad.

Función equivocada y perjudicial para los automovilistas

Esta tasa no es una carga fiscal que penaliza el uso del automóvil o que busca desincentivar el uso de los vehículos motorizados. Al RACVN le preocupa que los consistorios puedan estar haciendo un uso equivocado de esta tasa, que la estén utilizando para dificultar el uso y posesión de vehículos. Y le preocupa que los consistorios destinen estos ingresos a otras finalidades distintas al mantenimiento de servicios e infraestructuras relacionadas con el uso de los vehículos en la ciudad. Se trata de una preocupación real porque es la respuesta que el Consistorio donostiarra ha dado a un medio de comunicación cuando le ha preguntado por el elevado importe del IMVTM. El RACVN recuerda al Ayuntamiento que la tasa de vehículos no tiene esta finalidad.



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

El RACVN denuncia la doble moral existente frente al automóvil y lo pone en valor

Una vez más, el RACVN denuncia la doble moral política existente frente al automóvil. La disparidad de tarifas demuestra que los ayuntamientos con las tarifas más altas sí quieren que haya automóviles, o por lo menos los ingresos derivados de la compra, posesión y uso de los mismos, pero no desean que los automovilistas utilicen su vehículo (restricciones a la movilidad, estrechamiento de carriles o corte total, como el del Paseo de la Concha en San Sebastián los fines de semana, pérdida de plazas de aparcamiento en superficie o la limitación de 30km/h en Bilbao y la prohibición al tráfico en la Isla de Zorrozaurre, etc).

El RACVN plantea la duda de si los consistorios serían capaces de cuadrar sus cuentas y presupuestos sin los ingresos derivados del uso y posesión del automóvil. El club automovilista considera que no.

Para el RACVN, los ingresos derivados de este impuesto deberían repercutir en una mejora de la movilidad para todos los ciudadanos y especialmente de los usuarios (automovilistas y motoristas) que pagan el citado impuesto (mejora de asfaltado, marcas viales, señales, establecimiento de parkings o garantías de movilidad y uso de los vehículos, etc). Sin embargo, el club automovilista destaca que, con los impuestos más elevados por uso y posesión del automóvil, las garantías y facilidades de uso de los vehículos son cada vez peores, con menos espacio y más restricciones. Resulta incongruente.

Una vez más, el RACVN recuerda la relevancia del automóvil como elemento creador de riqueza y de puestos de trabajo. El sector del automóvil supone el 25% del PIB en el País Vasco y Navarra. No se puede desincentivar sistemáticamente su uso y al mismo tiempo pretender que los ciudadanos compren automóviles para que después no los utilicen. Se trata de una gran inversión que realizan las personas por necesidades de movilidad ciudadana especialmente (insustituibles en la mayoría de los casos) y para ser utilizados y amortizados.