



ESTUDIOS

■ **El Plan PREVER español desde la perspectiva del Derecho Comunitario¹**

■ Dolores Piña Garrido

Profesora Titular de Derecho Financiero y Tributario. Miembro de la AEDAF.

■ **SUMARIO:**

1. La preocupación por el medio ambiente en Europa y en España
2. El plan PREVER para la renovación del parque automovilístico español
3. Los incentivos fiscales como formas de ayudas de Estado y las limitaciones de Derecho Comunitario
4. Conclusiones

¹ M^a Dolores PIÑA GARRIDO, Profesora Titular de Derecho Financiero y Tributario, Universidad de La Rioja, y miembro de la AEDAF. Trabajo cerrado el 7 de mayo de 2005.

I. La preocupación por el medio ambiente en Europa y en España

El cuidado del medio ambiente se cuenta entre los objetivos básicos de la Comunidad Europea. "La Comunidad tendrá por misión promover, mediante el establecimiento de un mercado común y de una unión económica y monetaria y mediante la realización de las políticas o acciones comunes contempladas en los artículos 3 y 4... un alto nivel de protección y mejora de la calidad del medio ambiente...", se dice en el art. 2 del Tratado CE. Y al servicio de ese objetivo se diseña una política comunitaria -desde 1986 con el Acta Unica Europea²- en los art. 3, y 174 y ss, cuyas metas son "la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; la protección de la salud de las personas; la utilización prudente y racional de los recursos naturales; (y) el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente", metas que se espera alcanzar aplicando principios como los de "cautela y de acción preventiva", "corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma" y "quien contamina paga"³, utilizando, entre otras, medidas de tipo fiscal -vid. art. 175.2-.

La puesta en práctica de esta política comunitaria se lleva a cabo a partir de la estrategia global que se plasma en unos programas plurianuales. Actualmente se encuentra en vigor

² Desde la Declaración de Estocolmo de 1972, de Naciones Unidas, la protección del medio ambiente ha sido una preocupación constante de los Estados miembros y de la propia Comunidad Europea, que en ese mismo año aprobó su I Programa de Acción en este campo. En aquellos momentos la Comunidad no tenía competencias claras en este sector; pero utilizó el actual art. 94 -aproximación de las legislaciones nacionales que incidan directamente sobre el funcionamiento del mercado común- y el 308 -cláusula de imprevisión- del Tratado para poder actuar.

El acervo legislativo y la jurisprudencia que se fueron creando con los años recibieron una consagración definitiva en el Acta Unica Europea, en la que se reconocieron competencias expresas a la Comunidad para desarrollar "acciones" en materia de medio ambiente que más tarde, en el Tratado de Maastricht, se convirtieron en la competencia para desarrollar una auténtica "política" comunitaria. Vid. NAVARRO BATISTA, N, "La protección del medio ambiente", en LOPEZ ESCUDERO/MARTIN PEREZ DE NANCLARES, "Derecho Comunitario material", McGraw-Hill, 2000, p. 284 y ss.

³ El Tratado tiene presente que las situaciones de los Estados miembros son muy variadas desde el punto de vista medioambiental y económico y que, por tanto, es posible que no puedan reaccionar todos a la misma velocidad, adoptando medidas severas en los mismos plazos y con el mismo ritmo (vid. art. 174.2 Tratado). Por eso se indica en el art. 175.5: "Sin perjuicio del principio de quien contamina, paga, cuando una medida adoptada con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 implique costes que se consideren desproporcionados para las autoridades públicas de un Estado miembro, el Consejo establecerá, en el propio acto de adopción de dicha medida, las disposiciones adecuadas en forma de: -excepciones de carácter temporal...".

Esta norma es la que ha permitido, pe, que la Directiva que prohibía la utilización de gasolina sin plomo entrase en vigor en España el 1-enero-2002, dos años más tarde que en otros países comunitarios. Vid. Directiva 93/12/CEE, del Consejo de 23-marzo, relativa al contenido de azufre de determinados combustibles líquidos; Dir 88/777/CEE, del Consejo, de 3-diciembre-1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos y, contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado de petróleo destinados a la propulsión de vehículos, y Dir 70/220/CEE, del Consejo, de 20-marzo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases de los motores con los que están equipados los vehículos a motor. Y vid. también RD 403/2000, 24-marzo, por el que se prohíbe la comercialización de gasolinas con plomo en España.

el Sexto Programa de Acción Comunitario en materia de medio ambiente⁴, que menciona entre las prioridades de la CE las siguientes:

- el cambio climático –y, por tanto, la estabilización a largo plazo de las concentraciones en la atmósfera de gases de efecto invernadero en un nivel aceptable para el planeta, como se indica en el art. 2.2, y concretamente en relación con los vehículos de motor en el art. 5.2.iii.e-,
- y la protección de la salud y calidad de vida (art. 1.4), razón por la que se considera esencial reducir los niveles de contaminación, fomentando un desarrollo urbano sostenible⁵ (art. 2.2 o art. 7.f, en el que se menciona expresamente el transporte como uno de los sectores en los que deben adoptarse medidas para reducir todo tipo de emisiones).

De nuevo se citan, entre los mecanismos que se utilizarán para conseguir estos fines, las medidas fiscales –art. 3.4-, lo cual significa, dado que el fin general es el de “internalizar tanto las consecuencias negativas como las positivas en el medio ambiente”, que se emplearán tanto tributos para penalizar a quienes más contaminen, como incentivos fiscales –exenciones, bonificaciones, etc- para quienes reduzcan los niveles de polución derivados de su actividad.

Esta preocupación por el medio ambiente no es exclusiva de la Comunidad Europea. Después de muchos esfuerzos consiguió negociarse el Protocolo de Kyoto a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, de 11-diciembre-1997, que ha entrado en vigor muy recientemente, el 16-febrero-2005, tras su esperada ratificación por parte de 140 países, el último de los cuales fue Rusia, que lo hizo el 18-noviembre-2004. Este protocolo fue firmado por España el 29-abril-1998 y ratificado el 8-febrero-2005, y por la UE fue firmado también el 29-abril-1998 y aprobado el 25-abril-2002 (mediante la Decisión del Consejo de esa fecha, relativa a la aprobación, en nombre de la Comunidad Europea del Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y al cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos con arreglo al mismo).

Este tratado internacional, por fin norma jurídica vinculante para los países firmantes, persigue como gran objetivo la promoción del desarrollo sostenible en el mundo mediante la limitación y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (fundamentalmente

⁴ Aprobado por Decisión 1600/2002/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22-julio, se aplicará hasta el año 2012 (art. 1.3).

⁵ El desarrollo sostenible, para la Comunidad, consiste “en satisfacer las necesidades de las generaciones actuales sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las suyas propias” y se trata de “un concepto global, que subyace en todas las políticas, actuaciones y estrategias de la Unión y exige que las políticas económicas, medioambientales y sociales se diseñen y pongan en práctica de manera que se refuercen mutuamente” –vid. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo “Revisión en 2005 de la Estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible: primer balance y orientaciones futuras”, COM (2005) 37 final, 9-febrero-2005, SEC (2005) 225, p. 6-. No es sólo un desarrollo adecuado desde el punto de vista medioambiental –el único que nos preocupa en este trabajo-, sino también desde las perspectivas económica y social –p. 8-.

CO₂, art. 3⁶) procedentes, entre otras fuentes, del sector del transporte (vid. arts. 2.1.a.vii y 10.b.i). Para ello se propone utilizar, entre otros mecanismos, incentivos fiscales y subvenciones (art. 2.1.a.v).

De acuerdo con el Protocolo de Kyoto la Comunidad Europea –la Europa de los 15- se compromete a reducir sus emisiones para el año 2012 en un 8% respecto a las de 1990. Por el reparto interno entre los Estados miembros de esa obligación de reducción resulta que España, curiosa y afortunadamente para nuestras industrias, puede aumentar incluso sus emisiones respecto a las del año base pero sólo en un 15%⁷. Pues bien, de acuerdo con los más recientes datos resulta que la CE en su conjunto sólo ha conseguido reducir sus emisiones en un 3%⁸ y España las ha aumentado en un 45,61 %⁹.

La situación no es nada halagüeña y requiere la adopción de medidas serias que sean realmente eficaces no sólo para la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, que son los que están provocando el cambio climático y de los que se ocupa el Protocolo de Kyoto, sino también la de otros gases y partículas contaminantes que afectan considerablemente a la calidad de vida de las personas y el buen funcionamiento de todo el ecosistema.

El sector del transporte, y sobre todo del transporte por carretera, es el causante de la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad. Y se estima que el 20% de los coches más viejos son los responsables del 80% de esa contaminación¹⁰.

En nuestro país las emisiones contaminantes de los vehículos, de todos, no sólo de los utilizados en actividades de transporte profesional –de mercancías o pasajeros-, y la necesidad de reducirlos, han sido la causa del establecimiento de un incentivo fiscal conocido con el nombre de Plan Prever. De él queremos ocuparnos en este trabajo, analizando su estructura, su compatibilidad o no con el Derecho Comunitario y su eficacia en el cumplimiento de los fines que teóricamente se le han asignado.

⁶ Pero también los enumerados en su anexo A: metano, óxido nitroso, hidrofluorocarbonos, perfluorocarbonos y hexafluoruro de azufre.

⁷ Vid anexo II de la Decisión del Consejo de 25-abril-2002 citada más arriba.

⁸ Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, COM (2005) 35 final, 9-febrero-2005, p. 11.

⁹ Vid Informe de la Comisión "Avance hacia los objetivos de la Comunidad con arreglo al Protocolo de Kyoto", elaborado de conformidad con la Decisión 280/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kyoto, COM (2004), 818 final, de 20-diciembre-2004. En este documento se indica que España, junto con Irlanda y Portugal, ha superado el objetivo que tenía fijado en más de un 20%, y que en realidad sólo Francia, Alemania, Suecia y Reino Unido parecen en condiciones de cumplir adecuadamente sus compromisos, del grupo de la Europa de los 15 –vid p. 5-.

De acuerdo con informaciones publicadas por El País de 5-mayo-2005, dos estudios –de CCOO y de World Watch- demuestran que en 2004 España ha aumentado sus emisiones en un 45,61% respecto a 1990, y que si no se hace nada para cambiar esta tendencia, en 2005 se superará en un 50%.

¹⁰ Según ANFAC, Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles –noticia del País de 27-octubre-2003-.

2. El plan PREVER para la renovación del parque automovilístico español

El 12-abril-1994 entró en vigor el primer plan para la renovación del parque automovilístico español, al parecer siguiendo el modelo ofrecido por otros países comunitarios. En la exposición de motivos de la norma que lo regulaba¹¹ se explicaba qué pretendía conseguir el legislador con las deducciones en la cuota del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte que se reconocían a los adquirentes de vehículos nuevos (turismos y vehículos mixtos) que al mismo tiempo (dentro del período de vigencia de la norma, esto es, seis meses) entregasen para su desguace (baja definitiva en los registros acreditada mediante documento expedido por la DG Tráfico) vehículos con una antigüedad mínima de diez años (desde la fecha de su primera matriculación en España).

Estos objetivos eran (a) mejorar tanto la seguridad vial –los nuevos vehículos son más seguros-, como (b) el entorno ambiental –se supone que las mejoras tecnológicas incorporadas en los nuevos coches procuran una mayor eficiencia energética, menor consumo de combustible, por tanto, y menores emisiones contaminantes-, y (c) reactivar la demanda de automóviles en un momento de crisis del mercado de vehículos de turismo.

Son los mismos que se repetirán una y otra vez en las normas que irán prorrogando y reformando en mayor o menor medida este tipo de incentivos, cuya eficacia es en algunos casos considerada un factor poco importante¹² y en otros afirmada sin complejos –ni datos-¹³.

Por lo que se refiere al medio ambiente, que es el factor que más nos interesa en este trabajo, la idea es que se empleen vehículos nuevos menos contaminantes y que se retiren ordenadamente de la circulación los viejos.

En un primer momento, el plan, conocido entonces con el nombre de Plan Renove, comenzó con los turismos. El Plan I sólo estuvo en vigor seis meses, pero fue sustituido por otro que se aplicó inmediatamente a continuación, desde el 13-octubre-1994 hasta el 30-junio-1995¹⁴. El Plan Renove II permitía aplicar las deducciones cuando el comprador se deshacía de un turismo de al menos siete –no diez- años de antigüedad, y un tipo cero –exención total, por tanto- a los propietarios de empresas de vehículos de alquiler que, después de usarlos durante dos años, los desafectasen después, utilizándolos como vehículos privados –antes debía pagarse el impuesto en este momento-.

¹¹ RDL 4/1994, 8-abril, de medidas transitorias y urgentes de carácter fiscal para la renovación del parque de vehículos de turismo, convalidado por el Congreso el 12-mayo. En la exposición de motivos se afirma que se han tenido en cuenta las experiencias de otros países europeos, pero no se dan más datos o detalles al respecto.

¹² “Con independencia de la valoración de los resultados de las medidas en su momento adoptadas...” dice el RDL 10/1994, 30-septiembre, de incentivos de carácter temporal para la renovación del parque de vehículos de turismo.

¹³ “La experiencia acumulada en los últimos años ha demostrado el interés y eficacia de las medidas adoptadas...”, leemos en el RDL 6/1997, 9-abril, por el que se aprueba el programa prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente o en la Ley 39/1997, 8-octubre, por la que se aprueba el programa PREVER para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

¹⁴ RDL 10/1994, 30-septiembre, de incentivos de carácter temporal para la renovación del parque de vehículos de turismo; convalidado por el Congreso el 3-noviembre-1994.

Cuando se decidió extender el plan a los vehículos industriales no se hizo uso de los incentivos fiscales, sino de Convenios entre el ICO y el Ministerio de Industria y Energía para bonificar los intereses de los créditos solicitados por quienes deseaban adquirir vehículos nuevos¹⁵.

En 1997 se retoma la idea de incentivar fiscalmente la renovación del que sigue siendo uno de los parques automovilísticos más antiguos de Europa y se aprueba el RDL 6/1997, 9-abril, por el que se aprueba el programa Prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente. Entre los beneficios medioambientales que se esperan conseguir se citan la reducción de las emisiones de plomo –los nuevos vehículos llevan catalizador-, de azufre –utilizan gasolina sin plomo-, de NOx y CO2 –consumen menos carburante por km recorrido- y el aumento del reciclaje de vehículos.

Esta norma se aplicó desde el 11-abril-1997 hasta su sustitución por la ley, actualmente en vigor, 39/1997, 8-octubre, esto es hasta el 10-octubre de ese año. Desde entonces contamos con la Ley 39/97, como decimos, modificada varias veces desde su promulgación:

- En primer lugar, por la ley de acompañamiento a la LPGE para el año 2000, la ley 55/1999, 29-diciembre (art. 8). Es entonces cuando se regulan los supuestos en que la primera matriculación definitiva del vehículo antiguo no ha tenido lugar en España y se admite la aplicación del incentivo cuando este simplemente se matricula aquí seis meses antes de su baja definitiva para desguace.
- En segundo lugar, por la ley de acompañamiento a la LPGE para el año 2001, la ley 14/2000, 29-diciembre (DA 33ª y DD única.4). Con esta ley se daba nueva forma a los incentivos fiscales que debía estar en vigor desde el 1-enero-2002 hasta el 31-diciembre-2003. Se contempla por primera vez una deducción mayor cuando el vehículo antiguo no podía usar gasolina sin plomo y el nuevo dispone de catalizador, y es que el 1-enero-2002 precisamente entraba en vigor en España la prohibición comunitaria de usar gasolina con plomo¹⁶.

¹⁵ Convenio entre el ICO y el Ministerio de Industria y Energía de 27-septiembre-1994, para el Plan Renove Industrial, que fue objeto de la Decisión de la Comisión 98/693/CE, 1-julio, y, más tarde la sentencia del Tribunal de Luxemburgo de 26-septiembre-2002, asunto C-351/98, que comentaremos más adelante. Y Convenio de colaboración entre Ministerio de Industria y Energía y el ICO de 26-febrero-1997, con efectos desde el 1-enero, sobre el que se pronunció la Comisión en su Decisión 2001/605/CE, 26-julio, objeto de la sentencia del Tribunal de Luxemburgo 13-febrero-2003, asunto C-409/00.

¹⁶ En una noticia del País de 25-mayo-2000 se recordaba que la Comisión había concedido una prórroga a España de dos años para que el parque automovilístico español se adaptara a la nueva gasolina. Para facilitar este paso la patronal del sector de fabricantes de vehículos, ANFAC, había venido solicitando una ampliación del plan Prever que incluyese la compra de vehículos de segunda mano –de menos de cinco años, aptos para circular con gasolina sin plomo- y mayores subvenciones. Sólo con esto se conseguiría un plan realmente efectivo y beneficioso también para los propietarios con menor poder adquisitivo, se argumentaba –El País 28-noviembre-2000-. Tuvieron que esperar hasta 2004 para ver sus peticiones parcialmente atendidas.

Además la patronal pedía que el plan dejase de tener una vigencia de tres años y se dotase de carácter permanente, y que se incluyesen los ciclomotores y los camiones con un máximo de 16 toneladas (El País 28-noviembre-2002 y 17-diciembre-2002). En general se piden mejoras que frenen el descenso en las ventas y animen a los españoles a cambiar de vehículo (se recuerda que el 30% del parque de turismos de España supera los diez años de antigüedad y es uno de los más viejos de Europa, vid pe El País 7-junio-2002, Cinco Días 2-febrero-2002).

- En tercer lugar, por la ley de acompañamiento a la LPGE para el año 2003, la ley 53/2002, 30-diciembre (art. 6.9, DA 16^a). Esta ley reformaba la anterior y mantenía como fecha final de vigencia de los incentivos la de 31-diciembre-2003. Con ella no era necesario que el propietario del vehículo antiguo lo hubiera tenido en su poder al menos durante un año, como sucedía antes¹⁷.
- Y, en fin, por la ley de acompañamiento a la LPGE para el 2004, Ley 62/2003, 30-diciembre (DA 35^a-36^a). Con ella se modificó la norma con efectos desde 1-enero-2004 y hasta el 31-diciembre-2006. Es en la versión actualmente vigente en la que nos concentraremos en este estudio. Las ventajas fiscales que en ella se contemplan afectan a (a) turismos, (b) vehículos industriales o comerciales de menos de 6 toneladas métricas de peso máximo autorizado¹⁸ y (c) a motocicletas de 125 a 250 centímetros cúbicos. Está prevista además su extensión en el futuro a los tractores agrícolas, con independencia de su peso máximo autorizado¹⁹.

Las ventajas hoy en vigor consisten en:

- 1) La no sujeción al Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte de las motos citadas –art. 65.1.a.4^o L 38/1992, 28-diciembre, de IIEE-²⁰.
- 2) El reconocimiento de una deducción, al comprador, en la cuota de ese impuesto –art. 70bis L IIEE-, siempre que se cumplan los siguientes requisitos²¹:

¹⁷ Durante su vigencia, en 2003, la industria del automóvil estaba preocupada pues al principio parecía que las ventas acogidas al plan Prever se habían estancado (El País, 4-marzo-2003); sin embargo, suben a lo largo del año (El País 2-septiembre-2003, 4-noviembre-2003) y terminan batiéndose récords de ventas (El País 2-diciembre-2003; La Gaceta 2-diciembre-2003; El País 3-enero-2004, 9-agosto-2004 o 4-enero-2005).

En esta época se habla de la necesidad de un establecer un nuevo plan Prever a partir de 1 de enero de 2004, para el que los fabricantes proponen que baste retirar de la circulación un vehículo con siete –no diez- años de antigüedad, mientras los sindicatos piden que se incentive la compra de vehículos de menor cilindrada, que son los que se fabrican en nuestro país, de modo que se apoye a las fábricas y plantillas españolas.

¹⁸ “Esta medida se justifica por la escasa eficacia que, en relación con esos vehículos, han tenido las medidas concertadas con el Instituto de Crédito Oficial”, se dice en la exposición de motivos de la ley 39/1997. Y así el plan Prever se convierte en el sucesor del plan Renove, aunque las autoridades españolas no aprovechan para cumplir adecuadamente los requisitos de Derecho Comunitario, como veremos.

¹⁹ Repite la promesa de la ley la Ministra de Agricultura en sus declaraciones al País, 12-julio-2004, como parte de las medidas para ayudar al campo frente a los aumentos del precio del petróleo. Se trataría de crear un plan Renove de maquinaria destinado sobre todo a jóvenes agricultores y explotaciones familiares.

Vid. también Expansión 22-octubre-2004, El País 25-octubre, y el País de 10-enero-2005 donde se adelantan detalles: se entregarían 30 euros por caballo de potencia del vehículo agrícola, más 20 euros por caballo en explotaciones prioritarias, 25 si el adquirente es un agricultor joven y 10 más si la explotación se encuentra en zona desfavorecida. Parece que se trataría de subvenciones, no de incentivos fiscales.

²⁰ ¿Por qué se incluye este supuesto de no sujeción en el IE sobre Determinados Medios de Transporte dentro del Plan Prever? En nuestra opinión no tiene demasiado sentido puesto que no se exige que la compra de una moto nueva vaya acompañada de la entrega para desguace de otra antigua.

²¹ Estos requisitos se deben acreditar “en el momento de efectuar la primera matriculación definitiva del vehículo automóvil de turismo nuevo, adjuntando al justificante de ingreso del impuesto el documento acreditativo de la baja definitiva del correspondiente vehículo automóvil de turismo usado, expedido por la Dirección General de Tráfico o los correspondientes órganos dependientes de la misma”, art. 70bis.3 L IIEE.

2.A) Para la deducción de 480,81 euros por la compra de un vehículo de turismo nuevo:

- Baja definitiva para desguace de un turismo viejo:
- de al menos 10 años de antigüedad (desde la fecha en que hubiera sido objeto de primera matriculación definitiva. Si esta no tuvo lugar en España, es preciso que el vehículo haya sido matriculado en España al menos 6 meses antes de su baja para desguace).
- En un plazo máximo de 6 meses debe matricularse el vehículo nuevo.

2.B) Para la deducción de 721,21 euros por la compra de un turismo nuevo o de uno usado con una antigüedad no superior a 5 años:

- Los requisitos anteriores y, además, que
- El turismo de desguace tenga motor de gasolina que no pueda utilizar gasolina sin plomo.
- El turismo adquirido para reemplazarlo tenga un motor de gasolina con catalizador o un motor diesel.

3) Deducción en las cuotas íntegras del IRPF o del IS que corresponden a los vendedores, del importe de las bonificaciones otorgadas a los compradores en el precio final de venta del vehículo, cuya cuantía máxima será de 481,92 euros (80.000 pta, dice la ley 39/1997, en su art 3.2) en los siguientes casos:

3.A) Compradores –y arrendatarios financieros- de vehículos industriales de menos de 6 toneladas de peso máximo autorizado:

- Los vehículos adquiridos deben ser nuevos o usados con 3 años o menos de antigüedad.
- Debe darse de baja para el desguace otro vehículo industrial de 6 toneladas o menos de peso
- Con 7 años al menos de antigüedad: desde su primera matriculación definitiva en España o fuera de ella (y en este caso el vehículo tiene que haber sido matriculado en España al menos un año antes de su baja).
- Los dos vehículos han de ser camiones o vehículos mixtos (categorías definidas en los apdos 23 y 26 del anexo del RDLeg 339/1990, 2-marzo, TA ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial), o poder incluirse en alguno de los supuestos de no sujeción del art. 65.1.a LIIEE²².

²² De acuerdo con el art. 65.1.a LIIEE no están sujetas al impuesto las primeras matriculaciones definitivas en España de "camiones, motocarros, furgonetas y demás vehículos que, por su configuración objetiva, no puedan destinarse a otra finalidad que el transporte de mercancías" (1º), "los autobuses, microbuses y demás vehículos aptos para el transporte colectivo de viajeros que tengan una capacidad que exceda de nueve plazas, incluida la del conductor" (2º), "los que, objetivamente considerados sean de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria, clínica y científica, siempre que sus modelos de serie o los vehículos individualmente hubieran sido debidamente homologados por la Administración Tributaria..." (3º), "los furgones y furgonetas de uso múltiple cuya altura total sobre el suelo sea superior a 1800 milímetros que no sean vehículos tipo "jeep" o todo terreno" (9º).

3. B) Compradores –y arrendatarios financieros- de turismos usados con no más de 5 años de antigüedad:

- Que hayan dado de baja otro turismo:
- Con más de 10 años de antigüedad desde su primera matriculación definitiva. Si esta no tuvo lugar en España, deben haber sido matriculados aquí al menos un año antes de su baja para desguace.
- Que los dos vehículos sean turismos o vehículos mixtos (categorías a las que se refieren los números 22 y 26 del anexo del RDLeg 339/1990, 2-marzo, TA ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial), y no estén incluidos en alguno de los supuestos de no sujeción del art. 65.1.a LIIIE.
- El sujeto con derecho a deducción es:
- En las ventas de vehículos nuevos: el fabricante, primer receptor en España o quien mantenga relaciones contractuales de distribución con el concesionario o vendedor final.
- En las ventas de vehículos usados: el vendedor final –debe tratarse de fabricante, importador, distribuidor, concesionario o empresario que se dedique a la compra-venta de vehículos-.
- Y el tiempo máximo que puede transcurrir entre la matriculación del nuevo vehículo y la baja del anterior –probada a través de los documentos expedidos por la DG Tráfico-, para tener derecho a este incentivo, es de seis meses (art. 3.3 Ley 39/1997).

Hasta aquí la descripción del Plan Prever español actualmente vigente. Incentivos fiscales para la renovación del parque automovilístico se han utilizado en países como Grecia –entre 1991 y 1993-, Hungría –desde 1993 hasta 1999 al menos, según la información de que disponemos-, Dinamarca –en 1994 y 1995-, Francia –de 1994 a 1996-, Irlanda –de 1995 a 1997-, Noruega –en 1996-, o Italia –en 1997 y 1998-. También se han usado a nivel local en EEUU y en la provincia canadiense de British Columbia²³. Casi ninguno de estos países ha evaluado después su efectividad medioambiental, esto es, su impacto sobre el medio ambiente y su relación coste-eficiencia, porque en realidad en la mayor parte de los casos los Estados estaban más preocupados por la situación de su industria automovilística, con sus efectos sobre las cifras del PIB y el desempleo del país, y es para ayudarla a salir de la crisis para lo que han empleado los planes²⁴.

²³ “Conclusions and Recommendations on scrappage schemes and their role in improving the environmental performance of the car fleet”, Conferencia Europea de Ministros de Transporte, reunidos en Varsovia los días 19 y 20 de mayo de 1999, documento de la OCDE: CEMT/CM (99) 26/final, junio de 1999.

²⁴ P.2 del informe de la OCDE cit.

En opinión de los expertos estos incentivos pueden tener tanto efectos positivos, como efectos negativos sobre el medio ambiente. Pueden contribuir a reducir las emisiones contaminantes, en la medida en que vehículos antiguos son sustituidos por nuevos más limpios, pero también aumentan el consumo de energía y las emisiones derivadas de los procesos de fabricación de nuevos automóviles, y de reciclaje y desguace de los viejos. Además no siempre están claras las ventajas medioambientales de los nuevos automóviles respecto de los antiguos; pe la mayor parte de los incentivos utilizados en los primeros años 90 tuvieron como resultado un aumento del total de emisiones de CO₂, porque el consumo medio de combustible de los coches fabricados entonces era mayor que el de los coches de la segunda mitad de los 80, de modo que los nuevos coches adquiridos con ayuda de los incentivos eran más contaminantes -aunque no en los casos en que los coches comprados eran más pequeños²⁵-. En ocasiones se consigue disminuir las emisiones de monóxido de carbono, pero no las de NO_x y otros gases. Y las reducciones obtenidas se ven compensadas muy a menudo por el efecto rebote que se produce al adquirir los consumidores vehículos más grandes y potentes, que usan intensivamente, con el consiguiente aumento de las emisiones contaminantes.

Se ha comprobado que los efectos de estas medidas son temporales y que sólo aceleran un proceso que de forma natural se produciría a lo largo de dos o tres años. Y es que muchas veces lo único que sucede es que los propietarios de vehículos adelantan o retrasan la adquisición de un vehículo nuevo que ya habían decidido para poder aplicarse el incentivo, pero no aumenta en general la tasa de renovación de automóviles en el país. De este modo las ventas de automóviles se incrementan rápidamente durante el período de aplicación del incentivo para volver a caer bruscamente después²⁶. Precisamente como ha sucedido en nuestro país, donde, según han observado algunos autores que han estudiado los efectos del I Plan Renove en España, "... las tasas de reemplazo aumentan considerablemente en 1994, respecto a 1993, debido a la aplicación del Plan Renove. Sin embargo, en 1995, estas tasas vuelven a valores similares a los de 1993, en tanto que en 1996 se sitúan por debajo"²⁷.

El legislador español ya era consciente de estos problemas en 1994 cuando reguló por primera vez un plan Renove y lo hizo mediante Decreto-Ley explicando en su exposición de motivos que no era aconsejable esperar a la tramitación ordinaria de una ley para evitar "efectos indeseados sobre la actual coyuntura del mercado"²⁸ y en 1997 cuando alegaba "las previsibles alteraciones que se producirían en el mercado y los efectos que ello podría

²⁵ P.4 del informe de la OCDE cit.

²⁶ Y además se reduce la demanda de otros bienes de consumo duraderos, de modo que los efectos totales sobre el PIB de un país y nivel de empleo son difíciles de valorar; temporales y muy a corto plazo, según "Conclusions and Recommendations on scrappage schemes and their role in improving the environmental performance of the car fleet", cit, p. 4.

²⁷ LICANDRO, O/SAMPAYO, AR, "Evaluación de los efectos del plan Prever a partir de un modelo de simulación de reemplazos del parque español de automóviles", FEDEA, febrero 2000, p. 2. Vid también idem, "The effects of scrap-page schemes on car replacement: the spanish case", December 2004.

²⁸ DL 4/1994, 8-abril.

ocasionar sobre la producción y el empleo en la industria fabricante de los vehículos objeto de la presente norma"²⁹. Para ello en ocasiones se ha defendido la conveniencia de establecer un incentivo con carácter permanente que evite estos problemas de fluctuaciones en las ventas, pe en el DL 1997 que acabamos de citar –volveremos sobre esto-.

Es preciso tener en cuenta además que la eficacia de los planes Renove, Prever, etc depende no sólo del incentivo ofrecido –en nuestro país básicamente en el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte-, sino también de la estructura de la imposición sobre la propiedad y uso de vehículos en general, porque si la tenencia y uso de un automóvil viejo está gravada con un impuesto mucho más bajo que la tenencia y disfrute de un vehículo nuevo, el estímulo para el cambio será menor³⁰.

En cuanto al diseño del incentivo específico en algunos países se utiliza el modelo "cash-for scrappage", en el que se concede una subvención o una exención fiscal por la retirada o desguace de un vehículo antiguo, sin importar con qué tipo de automóvil se sustituya. En otros se prefiere el "cash-for-replacement", en el que el vehículo nuevo debe cumplir una serie de requisitos y ser menos contaminante.

Pese a lo que pudiera parecer en un principio, el primer modelo es más eficiente, porque si se eligen bien los modelos de coches que se quieren retirar de la circulación, se liberan las calles de los más contaminantes a un coste muy razonable para el Estado y se permite que puedan beneficiarse del incentivo todo tipo de personas al margen de su capacidad económica, esto es, también los más pobres, que seguramente no podrán comprar un coche nuevo, pero sí uno usado mejor que el que tenían desde el punto de vista medioambiental.

El segundo modelo, sin embargo, deja fuera a las clases con menor poder adquisitivo, que tienen mayores dificultades para comprar un coche nuevo, coche cuyo precio normalmente sube en cuanto se ponen en marcha incentivos o subvenciones, de modo que ni siquiera con esta ayuda estatal podrán permitírselo y deberán seguir usando sus viejos automóviles, los más contaminantes. Los únicos que pueden hacer uso del incentivo, en realidad, son las personas con mayor capacidad económica que precisamente de todos modos, con o sin planes especiales, ya cambian de modelo de coche cada pocos años³¹. Este sistema resulta así poco equitativo; caro para el Estado, si este decide aumentar las cuantías para ayudar a las clases menos ricas, y menos eficiente –mayor coste medio por tonelada de emisiones reducida-.

En España se ha optado por una mezcla de los dos modelos. Se incentiva ante todo la retirada de vehículos antiguos, pero la cuantía ofrecida aumenta si el vehículo adquirido reúne

²⁹ Vid. DL 6/1997, 9-abril.

³⁰ De hecho en Alemania se prefiere incentivar la renovación del parque automovilístico incidiendo en el impuesto anual sobre vehículos, según se explica en el informe de la OCDE, p. 5.

³¹ La experiencia en Dinamarca, Francia e Italia ha mostrado que sólo un 10% de los cambios anuales ha afectado a un coche con más de 10 años de antigüedad; en los demás casos se trataba de un coche con menor antigüedad –vid. Banco Mundial, "Urban Air Pollution", South Asia Urban Air Quality Management Briefing Note No 8, August 2002, p. 2-.

determinadas condiciones que disminuyen la contaminación causada –catalizador³² o motor diésel-.

Lo sensato, en opinión de los especialistas, es diseñar el incentivo de forma que sirva fundamentalmente para renovar en cada país, de acuerdo con sus circunstancias sociales y económicas, los vehículos que se usan más intensivamente, contaminan y tienen aún una vida residual alta, controlando mediante un sistema de registro de automóviles fiable que no se introduzcan automóviles viejos en el área favorecida por el plan con el solo objetivo de hacer uso del incentivo³³.

3. Los incentivos fiscales como formas de ayudas de Estado y las limitaciones de Derecho Comunitario

Según el art. 87.I Tratado CE –situado en la sección segunda, “ayudas otorgadas por los Estados”, del T.VI, “Normas comunes sobre competencia, fiscalidad y aproximación de legislaciones”: “Salvo que el presente Tratado disponga otra cosa, serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones”.

El concepto de ayuda de Estado es tan amplio en Derecho Comunitario que permite incluir algunas medidas fiscales –de ahí nuestro interés por examinar esta cuestión al abordar el estudio del plan Prever español-. Concretamente incluye aquellas que reúnan las siguientes notas -tomadas de la jurisprudencia de Luxemburgo y sistematizadas por la Comisión³⁴-:

- “En primer lugar, la medida debe ofrecer a sus beneficiarios una ventaja que aligere las cargas que por regla general, gravan su presupuesto”, entre los ejemplos se menciona la reducción de la base imponible o de la cuantía del impuesto.
- “En segundo lugar, la ventaja debe ser concedida por el Estado o mediante fondos estatales. Una disminución de los ingresos fiscales equivale al consumo de fondos estatales en forma de gastos fiscales...”.

³² En Grecia se utilizó este esquema de incentivo por compra de vehículo con catalizador, aunque fuera usado, con bastante éxito, según Banco Mundial, “Urban Air Pollution”, cit, p. 3.

³³ Banco Mundial, “Urban Air Pollution”, cit, p. 3.

³⁴ Notice on the application of the State Aid measures relating to direct business taxation (DOCE C384/3, 10-diciembre-1998). Este documento se elaboró para aclarar la relación existente entre las disposiciones reguladoras de las ayudas de Estado, en el Tratado y otras normas de Derecho Comunitario, y el Código de Conducta aprobado en 1997 por los Estados como parte del paquete Monti para luchar contra la competencia fiscal perniciosa en la Comunidad. Por ello se refiere fundamentalmente a los impuestos directos –IRPF, IS-, pero las características que recogemos en nuestro texto son aplicables a todo tipo de beneficios fiscales, también a los reconocidos en impuestos indirectos, sobre el consumo, como el IE sobre Determinados Medios de Transporte.

- “En tercer lugar, dicha medida debe afectar a la competencia y los intercambios entre los Estados miembros... Según la jurisprudencia... la condición... se cumplirá a partir del momento en que la empresa beneficiaria ejerza una actividad económica que sea objeto de intercambios entre los Estados miembros. El mero hecho de que la ayuda consolide la posición de esta empresa frente a otras empresas competidoras en los intercambios intracomunitarios permite considerar que existe una repercusión sobre estos últimos. En esta constatación no influirá el hecho de que la ayuda sea relativamente escasa, el beneficiario tenga una talla modesta, posea una cuota muy reducida del mercado comunitario, no tenga una participación activa en las exportaciones o incluso de que la empresa exporte casi toda su producción fuera de la Comunidad”.
- “Por último, la medida debe ser específica o selectiva en el sentido de favorecer a “determinadas empresas o producciones”. “No obstante, el carácter selectivo de una medida puede estar justificado “por la naturaleza o la economía del sistema”. Si así fuese, la medida escapa a la calificación de ayuda establecida en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado”.
- De las medidas fiscales como ayudas de Estado se ocupan los puntos 28 y ss. En el punto 32 se habla de las bonificaciones fiscales que tiene carácter permanente, que se califican de “ayudas de funcionamiento” y se declaran en principio prohibidas, aunque pueden ser autorizadas de forma excepcional por la Comisión: si están justificadas –pe para la protección del medio ambiente–, son proporcionales a las deficiencias que quieren tratar, decrecientes y limitadas en el tiempo.

La prohibición de ayudas de Estado no es absoluta. Algunas ayudas son compatibles con el mercado común según se dispone en el apdo 2 del art. 87 Tratado. Y otras pueden ser declaradas compatibles con él –vid apdo 3– por la Comisión –y el Consejo en algún caso, tras un riguroso examen siguiendo el procedimiento establecido en los art. 87-88 Tratado y en el Reglamento 659/1999, del Consejo, de 22-marzo, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del art. 93 –88 en la actual numeración– del Tratado.

Al analizar los planes Renove y Prever, por tanto, es preciso comprobar si puede aplicarse alguna de las causas enumeradas en el apdo 3 del art. 87 Tratado para declarar, en su caso, su compatibilidad con el Derecho Comunitario –ya explicaremos más adelante porqué no acudimos al apdo 2–. Habría que recurrir, en realidad, a la cláusula residual de la letra e y tener en cuenta las disposiciones aprobadas por la Comisión y el Consejo³⁵ en campos como medio ambiente, transporte, agricultura, PYMES o industria del automóvil, para ver si se han respetado todos los requisitos y límites impuestos a la posible concesión de ayu-

³⁵ Recogiendo la jurisprudencia establecida por el Tribunal, la Comisión ha elaborado unos documentos en relación con las ayudas de Estado que pueden otorgarse o no en determinados sectores que se conocen con el nombre de “Directrices” y no tienen realmente valor jurídico obligatorio, aunque informan a todos los agentes económicos, y por supuesto a los Estados, de cuál es la postura que mantiene la Comisión y que aplicará a la hora de valorar ayudas concretas, proporcionando con ello gran seguridad jurídica.

En algunos casos, sin embargo, se ha elaborado un reglamento de la Comisión, que sí tiene verdadero valor jurídico.

das a ciertos sujetos con fondos públicos para la venta/adquisición de automóviles acompañada de la entrega de vehículos antiguos para su desguace.

Pues bien, de acuerdo con las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales a favor del medio ambiente (publicadas en el DOCE C nº 37, 3-febrero-2001 y en vigor desde 1-enero-2001 hasta 31-diciembre-2007), una de las ideas básicas que rigen la política comunitaria en este ámbito es la de que es necesaria una correcta fijación de precios de los bienes y servicios que se ofrecen en el mercado comunitario, que integren los costes ambientales. Las ayudas concedidas por los Estados pueden impedir esta correcta fijación de precios, limitando “las posibilidades de sensibilizar a los ciudadanos comunitarios sobre la importancia de la cuestión y (favoreciendo) la excesiva explotación de los recursos naturales”, al permitir a las empresas reducir artificialmente sus costes y ocultar al consumidor sobre todo los derivados de la protección ambiental (pto 16). “Determinadas ayudas... permiten alcanzar un alto nivel de protección del medio ambiente sin ser contrarias a la integración de los costes. Otras en cambio, además de ser perjudiciales para el comercio entre los Estados miembros y la competencia, pueden ser contrarias al principio de “quien contamina, paga” y dificultar la consecución de un desarrollo sostenible. Este podría ser el caso de ciertas ayudas exclusivamente destinadas a favorecer la adaptación a nuevas normas comunitarias obligatorias” (pto 4).

Las directrices sobre ayudas medioambientales distinguen entre ayudas a la inversión y ayudas de funcionamiento. Estas últimas contribuyen a reducir los gastos normales de funcionamiento de una empresa y están prohibidas³⁶. Las primeras pueden ser autorizadas en ciertos casos, pues “... pueden resultar útiles si sirven de incentivo para superar el nivel de protección exigido por la normativa comunitaria. Así ocurre cuando un Estado miembro decide adoptar normas nacionales más estrictas que las comunitarias y que permiten alcanzar un mayor nivel de protección ambiental. Lo mismo ocurre cuando una empresa realiza inversiones para proteger el medio ambiente que superen las normas comunitarias vigentes más estrictas o en ausencia de normas comunitarias” (pto 20). Se excluye la simple adaptación a normas comunitarias (pto 37), aunque no estén vigentes aún, si ya están aprobadas (pto 40). Pero aun concurriendo las circunstancias necesarias para su aprobación, no se admite cualquier cuantía. La Comisión ha fijado como límite máximo el 30%

³⁶ En las Directrices de 1994 (DOCE C nº 72, 10-marzo-1994) se decía sobre las ayudas de funcionamiento (pto 1.5.3 y 3.4) que sólo serían autorizadas muy excepcionalmente por parte de la Comisión, y que sólo podrían utilizarse para compensar los costes extraordinarios derivados de los elementos o procedimientos utilizados para reducir la contaminación, de forma temporal y degesiva, respetando las normas del Tratado y, sobre todo, el principio de libre movimiento de bienes y servicios.

Las ayudas de funcionamiento incluían las que permiten a los consumidores adquirir productos con mejores prestaciones medioambientales que aquellos con los que compiten –siendo por esto más caros-. Y se admitían siempre que los beneficios medioambientales de los productos a los que se referían superasen los efectos negativos de las ayudas para la libre competencia (pto 1.6 y 3.5). En concreto cuando:

- se concedían sin discriminar según el origen de los productos, y
- no excedían del 100% del coste medioambiental extra del producto (a menos que la normativa específica fijase un límite menor; como hacía la Dir 70/220 para los vehículos, ejemplo citado en las Directrices que a nosotros nos interesa ahora por razones obvias.

bruto del coste de inversión subvencionable (pto 29 en apdo E.I.2), concepto este que se define (en el pto 37) como el derivado de “las inversiones adicionales realizadas para alcanzar los objetivos de protección ambiental”, entre las que se incluyen los “bienes de equipo cuyo fin sea reducir o eliminar la contaminación y otros efectos nocivos” (pto 36)³⁷.

Además es interesante tener en cuenta lo que establecen las Directivas que regulan los combustibles utilizados y las emisiones producidas por los vehículos, puesto que algunas de ellas también se han ocupado y ocupan de los posibles incentivos fiscales que los Estados pueden emplear para procurar su más rápido y eficaz cumplimiento, estableciendo una serie de condiciones y límites para ello.

Las normas de calidad del combustible a utilizar por los vehículos en la Comunidad y los niveles de emisiones contaminantes tolerables se han fijado después de llevar a cabo algunos estudios en el marco de los programas Auto-Oil –el I llevado a cabo de 1992 a 1996³⁸ y el II de 1997 a 2000³⁹–, en los que han participado, además de la Comisión, representantes de los Estados, de la industria automovilística, de sindicatos y de ONGs ecologistas –al menos en el II programa, tras la petición del Parlamento Europeo de dar oído a voces distintas de las de la industria automovilística.⁴⁰ En el II Programa se formaron varios gru-

37 En las Directrices anteriores, de 1994, se permitían con mayor flexibilidad las ayudas a la inversión. “En determinadas circunstancias específicas, sigue sin ser posible la integración total de los costes, por lo que las ayudas pueden incitar a las empresas a adaptarse a las normas, como “solución alternativa temporal” –ahí está esa mayor amplitud de criterio de que hablábamos- y “cuando las ayudas tengan un efecto incentivador, especialmente para impulsar a las empresas a superar las normas o a realizar inversiones adicionales para que sus instalaciones sean menos contaminantes”. Así se recuerda en las Directrices de 2001, en el pto 18, y se explicaba en las Directrices de 1994, en sus ptos 1.5.1 y 3.2.

En estas últimas se especificaba que:

- Debían establecerse por un período de tiempo limitado.
- Los costes subvencionables eran sólo los costes de inversión extra necesarios para cumplir los objetivos medioambientales (pto 3.2.1).
- Cuando se tratase de ayudas para cumplir lo establecido en nuevas normas obligatorias sólo se podía llegar hasta cubrir el 15% bruto de los costes subvencionables.
- Y si se trataba de superar normas obligatorias se podía llegar hasta el 30%, respetando siempre el principio de proporcionalidad de acuerdo con los costes de inversión necesarios.

38 Vid, explicando sus resultados, la Comunicación de la Comisión COM (96) 0248 C 4-0492/96, sobre una estrategia futura para el control de las emisiones atmosféricas causadas por el transporte por carretera.

39 Comunicación de la Comisión COM (2000) 626 final, de 5-octubre, sobre sus resultados.

40 Vid. la Resolución del Parlamento Europeo A4-0099/97, publicada en el DOCE de 28-abril-1997, que critica los resultados del I Programa:

- Recordando que el 25% de todas las emisiones de CO₂ y el 50% de todas las emisiones de Nox en la Comunidad son causadas por el tráfico por carretera.
- Pidiendo a la Comisión que adopte más medidas para reducir la contaminación en la CE, cuyos costes entiende que la Comisión sobrevalora olvidando los beneficios sociales que cabe esperar de ellas.
- Y pidiendo a los Estados (en el punto 16) “que adopten, a mayor escala que actualmente, medidas fiscales y económicas para fomentar la utilización de vehículos y carburantes ecológicos” y a la Comisión (en el 17) “que incite a los Estados miembros a que desarrollen un sistema de incentivos fiscales para unos carburantes más limpios y unos vehículos de baja emisión, lo que permitirá una modernización más rápida del parque móvil; estos incentivos fiscales deberían dirigirse a los vehículos que utilizan la mejor tecnología disponible y deberían abarcar programas de destrucción destinados a eliminar los antiguos vehículos muy contaminantes”.

pos de estudio, de los cuales el 7 se ocupó de las posibles medidas fiscales que podrían introducirse en los Estados para mejorar el rendimiento medioambiental de los vehículos. Sus conclusiones fueron que "unos aumentos globales y no diferenciados de los impuestos especiales llevarían a reducciones modestas de las emisiones (alrededor del 2%), pero tendrían otras ventajas sociales suponiendo que se utilizan los mayores ingresos en reducir la imposición laboral.... los cambios en los niveles de los impuestos de circulación y matriculación tendrían un potencial más alto de reducción de las emisiones, aunque esto varíe considerablemente entre los Estados miembros debido a las diferencias sustanciales en su actual estructura fiscal"⁴¹.

Las Directivas que se han elaborado, reformado y actualizado con apoyo en esos dos programas, y que ahora nos interesan, son dos, a saber:

- Sobre turismos la Directiva 70/220/CEE, de 20-marzo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor⁴²,
- Y sobre vehículos pesados la Directiva 88/77/CEE, 3-diciembre-1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos y, contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos⁴³.

Ambas —o sus normas modificadoras— hacen referencia al uso posible por los Estados de incentivos fiscales, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos. Estos son:

- Que se apliquen a la totalidad de los vehículos puestos en venta en el país, sea cual sea su lugar de producción.
- Que se empleen sólo en favor de los vehículos que cumplan anticipadamente los estándares fijados en cada norma nueva.
- Que se apliquen de forma temporal, hasta el momento en que los nuevos estándares sean obligatorios.

⁴¹ Comunicación de la Comisión COM (2000) 626 final, de 5-octubre, p. 17, y estudio sobre coste-eficacia del programa Auto-Oil II, Parte IV dedicada a la simulación y valoración integral de distintas medidas políticas, anexo 5 (elaborado por el grupo de trabajo 7, julio 2000, European Commission-Standard & Poor's DRI-KU Leuven).

⁴² Modificada por las Directivas 93/59, CEE, del Consejo, de 28-junio; 94/12, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23-marzo; 96/1, del Parlamento y del Consejo, de 22-enero; 98/69/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13-octubre, y 2001/27, de la Comisión, de 10-abril.

⁴³ Modificada por las Directivas 542/1991, del Consejo, de 1-octubre, y 1999/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, 13-diciembre.

- Que su cuantía sea inferior al coste de los dispositivos técnicos utilizados en los coches para respetar los nuevos valores fijados. Incluso en alguna norma se dice que debe ser “considerablemente inferior”⁴⁴, aunque en otras se permite que cubra todo el coste adicional de la solución técnica empleada⁴⁵.
- Que, además, se respeten las disposiciones del Tratado CE.
- Y que la Comisión sea informada de los proyectos en cuestión con la suficiente antelación para que pueda pronunciarse sobre ellos.

¿Y por qué se admite el uso de incentivos fiscales por parte de los Estados? Porque se entiende que “el impacto medioambiental de medidas más severas se vería muy reforzado y acelerado si los Estados miembros conceden incentivos fiscales a la compra de vehículos nuevos que cumplan las normas de la presente Directiva...”⁴⁶, “que conviene permitir a los Estados miembros acelerar, por medio de incentivos fiscales, la puesta en el mercado de vehículos que satisfagan los requisitos adoptados a nivel comunitario, que deben ser conformes a lo dispuesto en el Tratado y ajustarse a determinadas condiciones destinadas a evitar distorsiones del mercado interior” y además “las disposiciones de la presente Directiva no afectan los derechos de los Estados miembros a incluir las emisiones de contaminantes y otras sustancias en la base del cálculo de los impuestos de circulación de los vehículos de motor...”⁴⁷, “que para contribuir a resolver el problema de la contaminación atmosférica es necesario intervenir con una estrategia global que integre los aspectos tecnológicos, de gestión y tributarios para el desarrollo de una movilidad sostenible, en función de las características específicas de las diferentes zonas urbanas europeas..., que los Estados miembros pueden tomar medidas para fomentar una más rápida renovación del parque de vehículos, sustituyéndolo por vehículos con un bajo nivel de emisiones”⁴⁸, “que sería oportuna una iniciativa por parte de los Estados miembros destinada a fomentar, mediante la aplicación de incentivos fiscales, niveles de emisión inferiores a los previstos en la normativa vigente, siempre que estos incentivos se apliquen a la totalidad de los modelos comercializados en cada Estado miembro; considerando que se activaría asimismo un mayor grado de rigor de las normas si los Estados miembros desarrollaran un sistema que impulse a los compradores de automóviles de turismo nuevos a desguazar o, en la medida de lo posible, reciclar sus automóviles viejos”⁴⁹, “(que) debe permitirse a los Estados miembros que fomenten, mediante incentivos fiscales, la introducción de vehículos que cumplan los requisitos adoptados a nivel comunitario y que se atengan a las disposiciones del Tratado, al tiempo que satisfagan determinadas condiciones para evitar distorsiones del

⁴⁴ Dir. 542/1991, del Consejo, de 1-octubre.

⁴⁵ Dir. 1999/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13-diciembre.

⁴⁶ Dir. 93/59. Vid su art. 3.

⁴⁷ Dir. 94/12. Vid su art. 3.

⁴⁸ Dir. 98/69. Vid su art. 5.

⁴⁹ Dir. 542/1991. Vid su art. 3.

mercado interior; la presente Directiva no afecta al derecho de los Estados miembros a incluir las emisiones de contaminantes y otras sustancias en la base para el cálculo de los impuestos de circulación sobre los vehículos de motor⁵⁰.

De acuerdo con todo esto, España estaba, y continúa estando, legitimada y apoyada por la propia Comunidad para introducir incentivos fiscales para promover la rápida renovación de su parque automovilístico, mediante la adquisición por los usuarios de coches nuevos, que utilizasen combustible sin plomo y emitiesen menos gases contaminantes, retirando, además de la circulación los vehículos antiguos. Pero la regulación española ¿cumple todos los requisitos exigidos por las normas comunitarias?

Recordemos que además de las Directrices sobre ayudas de Estado a favor del medio ambiente, deben tenerse en cuenta otras regulaciones: las de las ayudas a PYMES –porque muchos de los beneficiarios son pequeñas o medianas empresas⁵¹-, de las ayudas en el sector agrícola y de las ayudas de minimis⁵². Nuestra intención no es detenernos en estas normas –queremos concentrarnos en los aspectos medioambientales del incentivo que estudiamos-, pero sí queremos recordar que la cuantía de las ayudas concedidas a una PYME puede ser mayor que la reconocida a otro tipo de beneficiario⁵³, y que hay ciertas ayudas que su escasa cuantía se admiten siempre sin más –ayudas de minimis⁵⁴-, cuantía que es inferior en los sectores de agricultura, pesca y acuicultura, en los que se entiende que las explotaciones mayoritariamente son pequeñas y con mucha competencia entre ellas, de modo que ayudas de Estado incluso de muy escasa entidad pueden tener efectos notables en el sector⁵⁵. Aunque algunas de estas reglas no se aplican al sector del transporte⁵⁶.

⁵⁰ Dir: 1999/96. Vid su art. 3.

⁵¹ Vid. las definiciones de micro-, pequeñas y medianas empresas vigentes en Derecho Comunitario en la Recomendación de la Comisión de 6-mayo-2003 –C (2003) 1422-, que sustituye el documento anteriormente utilizado, el reglamento de la Comisión CE 70/2001, de 12-enero, sobre la aplicación de los art. 87 y 88 Tratado CE a las pequeñas y medianas empresas.

⁵² Podemos olvidar ya las Directrices sobre las ayudas de Estado en el sector automovilístico –DOCE C 279/1, de 15-septiembre-1997-, que, sin embargo, eran plenamente aplicables durante la vigencia de los primeros planes Renove y Prever españoles. Actualmente no existen normas específicas sobre el sector; de modo que se aplican sólo las reglas generales.

⁵³ Aunque no deben superarse nunca los límites establecidos en el Reglamento 70/2001, de 12-enero (aplicable desde el 3-febrero-2001 hasta el 31-diciembre-2006).

Las ayudas a la inversión pueden llegar hasta un 15% en el caso de pequeñas empresas y sólo un 7,5% en el de medianas (art. 4.2). La base sobre la que se aplican esos porcentajes puede ser el coste de la inversión o el coste de los salarios del empleo creado (art. 4.4 y 6).

⁵⁴ Según el reglamento 69/2001, de la Comisión, 12-enero, relativo a la aplicación de los art. 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas de minimis (en vigor desde 3-febrero-2001 hasta 31-diciembre-2006), no es preciso notificar a la Comisión las ayudas inferiores a 100.000 euros concedidas en un plazo de 3 años.

⁵⁵ Reglamento 1860/2004, 6-octubre, de la Comisión, sobre la aplicación de los art. 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas de minimis en los sectores de agricultura, pesca y acuicultura (en vigor desde 1-enero-2005 hasta 31-diciembre-2008). En estos sectores la ayuda mínima que no debe ser notificada a la Comisión es tan sólo de 3.000 euros en 3 años (art. 3).

⁵⁶ No se aplican las normas relativas a las ayudas a la inversión de las PYMES (el reglamento excluye la adquisición de medios de transporte en el sector del transporte en el art. 4.5), ni las Directrices sobre ayudas de minimis –general y del sector de la agricultura. Vid art. I del rto 69/2001 cit.

Pues bien, a la vista de todo esto no parece difícil concluir que las medidas fiscales reguladas por el legislador español bajo el nombre de Plan Prever:

- a) Son ayudas de Estado, por cuanto que suponen la concesión de una ventaja a los beneficiarios en forma de reducción en el precio de compra de un vehículo, cuando se reúnen todas las condiciones que hemos explicado páginas atrás. Básicamente esa ventaja consiste en:
 1. Una deducción en la cuota del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte para el comprador de un turismo, nuevo o usado y
 2. Una deducción en la cuota del IRPF o del Impuesto de Sociedades para el vendedor profesional de un vehículo industrial de menos de 6 toneladas, nuevo o usado⁵⁷, o de un turismo usado⁵⁸.

En nuestra opinión, en los dos casos, la intención del legislador es fomentar la compra y, por tanto, la venta, de vehículos nuevos. La ayuda beneficia tanto a los consumidores, como a los vendedores, en principio, aunque en realidad, dado el diseño del incentivo, beneficia sobre todo a los últimos, que pueden subir el precio de sus productos confiando en el apoyo económico que el plan supone para los compradores –tal y como está sucediendo con las deducciones en el IRPF por adquisición de vivienda habitual–.

Esto es así claramente en el caso de las bonificaciones en el precio de los vehículos concedidas a los compradores por los vendedores, que dan derecho a estos últimos a practicarse deducciones en su IRPF o IS, supuesto en el que no creemos que pueda hablarse de ayudas a los consumidores en el sentido del art. 87.2 Tratado⁵⁹, en cuanto que no se entre-

57 Deben ser camiones, vehículos mixtos o vehículos que se encuentren en alguno de los supuestos de no sujeción del art. 65.1.a LIIEE –esto es, dedicados al transporte de mercancías o viajeros, o de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria...-. Y, por tanto, el comprador del vehículo no pagará probablemente Impuesto Especial, y el vendedor se aplicará una deducción máxima de unos 480 euros –80.000 pta- en su impuesto sobre la renta, para tener en cuenta la bonificación, esto es, la reducción en el precio de venta que él habrá concedido a su cliente.

¿Podría ser una cantidad menor, en función de las negociaciones que tengan lugar en cada operación de compraventa? No queda muy claro en la redacción de la ley 39/1997, ni cómo podría controlar esto adecuadamente la Administración Tributaria.

58 Turismos o vehículos mixtos, usados, que no se encuentren comprendidos en alguno de los supuestos de no sujeción del art. 65.1.a LIIEE –vid nota anterior–.

El comprador de un coche usado no está sujeto al IE sobre Determinados Medios de Transporte porque el vehículo está ya matriculado en nuestro país –obsérvese que el art. 65 define como hecho imponible "la primera matriculación definitiva en España"– y, por tanto, no paga este impuesto. El vendedor profesional (fabricantes de vehículos, importadores, distribuidores, concesionarios o empresarios que desarrollen la actividad de compraventa de vehículos, dice el art. 3.4.b L 39/1997) debe ofrecerle una rebaja en el precio, a cambio de la entrega de otro vehículo para desguace, de una cuantía máxima de 480 euros, que él puede después descontar de su cuota en su IRPF o IS.

59 "Serán compatibles con el mercado común: a) las ayudas de carácter social concedidas a los consumidores individuales, siempre que se otorguen sin discriminaciones basadas en el origen de los productos". Estas ayudas son compatibles con el Tratado porque él mismo así lo dispone y ni siquiera tienen que notificarse formalmente a la Comisión, aunque esta sí debe comprobar que se cumplen todos los requisitos legales.

gan directamente a los compradores, sino a quienes les ofrecen el producto⁶⁰. Pero ¿y en el caso de la deducción en la cuota del IE sobre Determinados Medios de Transporte de los compradores? nosotros pensamos que la idea básica de nuestro legislador ha sido siempre favorecer a la industria del automóvil, a los vendedores; la propia Comisión europea, tanto en las Decisiones que comentamos en este trabajo, como en las directrices sobre ayudas de Estado a favor del medio ambiente, incluye los incentivos a la compra-venta de vehículos entre las ayudas del art. 87.3 Tratado, y lo único que examina con detenimiento es qué requisitos deben reunir para ser calificadas de ayudas de funcionamiento o ayudas de inversión, pero nunca se plantea que puedan ser consideradas ayudas a los consumidores encuadrables en el apdo 2 del art. 87 Tratado⁶¹.

El plan Prever supone, pues, el reconocimiento de una serie de ventajas económicas que favorecen a vendedores –y compradores- de vehículos y se financian con fondos estatales, en cuanto que mediante las deducciones en varios impuestos, el Estado renuncia a parte de la recaudación que podría haber obtenido. Estas ventajas son ayudas de Estado.

b) Son ayudas ilegales, en los casos en que no han sido debidamente notificadas a la Comisión⁶²,

c) Y ¿son ayudas incompatibles con el Derecho Comunitario?

Antes de responder nosotros mismos a esta cuestión, quisiéramos resumir los argumentos dados para declarar así al Plan Renove por la Comisión en sus Decisiones 98/693/CE, de 1-julio-1998 relativa al régimen español de ayudas a la compra de vehículos industriales Plan Renove Industrial (agosto de 1994 a diciembre de 1996), y 2001/605/CE, de 26-julio-2000 relativa al régimen de ayudas aplicado por España para la adquisición de vehículos industriales mediante el Convenio de colaboración de 26-febrero-1997 entre el Ministerio de Industria y Energía y el Instituto de Crédito Oficial. Nos centraremos en el análisis detallado de la primera, ya que la segunda mantiene los mismos argumentos jurídicos.

Estas decisiones han sido anuladas por el Tribunal de Luxemburgo en sus sentencias 26-septiembre-2002, asunto C-351/98, y 13-febrero-2003, asunto C-409/00, pero por falta de motivación adecuada, lo cual quiere decir que el Plan español no ha sido aprobado por el Tribunal,

⁶⁰ Ejemplos típicos de las ayudas a que se refiere el art. 87.2 Tratado son los de reparto de leche en las escuelas o de mantequilla a consumidores con un nivel de renta inferior a un mínimo o la venta de cereales por el Estado por debajo del precio de intervención para consumidores especialmente desfavorecidos.

Estas ayudas deben entregarse directamente a los consumidores, de modo que "no pueden realizarse mediante el mecanismo de conceder ayudas a las empresas productoras para que estas suministren sus productos a los consumidores a un precio inferior al de mercado" (vid. MARTIN PEREZ DE NANCLARES, J, "Derecho comunitario de la competencia III: actuaciones anticompetitivas de los poderes públicos", Cap 14 de LOPEZ ESCUDERO, M/MARTIN PEREZ DE NANCLARES, J, "Derecho Comunitario material", cit, 2000, p. 198).

⁶¹ Vid nuestra nota 36.

⁶² El Plan Renove era ilegal, como sabemos por las Decisiones de la Comisión y Sentencias del Tribunal que comentaremos más adelante. No sabemos si el Plan Prever ha sido notificado adecuadamente a la Comisión o no.

que no ha entrado a analizarlo a fondo⁶³. Así que consideramos que el legislador español no debería confiarse y debería reformular los incentivos de modo que se cumpla adecuadamente lo exigido por las normas comunitarias, porque aún no lo hace, como veremos.

El Plan Renove no otorgaba beneficios fiscales, como hace el Prever; pero la forma de la ayuda de Estado es irrelevante, pues sea subvención, exención fiscal o concesión de préstamos en condiciones especiales⁶⁴, lo importante es ver si se otorga con fondos públicos (1), no puede acceder a ella cualquier interesado -carácter selectivo o específico- y no puede, por tanto, ser considerada una medida general (2), afecta al mercado comunitario, alterando el funcionamiento de la libre competencia, con carácter discriminatorio, y (3) si está amparado o no por alguna de las cláusulas de los apdos 2 y 3 del art. 87 Tratado en función de los fines perseguidos.

En el caso del plan Renove la Comisión llegó a la conclusión de que la medida era ilegal -por no haberle sido notificada o no a tiempo⁶⁵- y además incompatible con el Derecho Comunitario por cuanto:

- El ámbito de aplicación queda restringido a cierto tipo de sujetos y vehículos, esto es, no es una medida de carácter general⁶⁶.
- Afecta a sujetos que actúan en sectores abiertos a la competencia en el mercado comunitario, concretamente en el sector del transporte⁶⁷. Beneficia especialmente:
 - a los transportistas profesionales establecidos en España.
 - Los no establecidos en España son discriminados, ya que sólo pueden acceder a la ayuda si desguazan un vehículo antiguo matriculado en España -lo cual se prueba mediante un certificado emitido por la DG Tráfico española-, para lo cual tendrían que llegar a algún tipo de acuerdo con operadores establecidos en España. Aunque en teoría no haya ningún problema para ello, en la práctica soportan una carga mayor que los establecidos en nuestro país.

⁶³ En este sentido vid. SOBRIDO PRIETO, M, "El Plan Renove I Industrial (Comentario a la sentencia de 26 de septiembre de 2002)", Rev Derecho Comunitario Europeo nº 14, enero-abril 2003, p. 321 y ss.

⁶⁴ En el Plan Renove se subvencionan hasta 5 puntos de los intereses de los créditos concedidos para la compra o arrendamiento financiero con intención de compra de vehículos industriales. Los créditos podían cubrir hasta un 70% del valor total del nuevo vehículo. La subvención máxima era de 93.196 pta por millón prestado. En total podría llegar a cubrir el 6,5% del precio total del vehículo (9,3% del 70%), IVA excluido.

⁶⁵ No se le notificó el I Plan Renove, que es el analizado en la primera Decisión, y sí, pero tarde, el II, analizado en la segunda Decisión de la Comisión. En los dos casos las ayudas son, por ello, ilegales.

⁶⁶ Los beneficiarios de la ayuda son personas físicas, PYMES, entidades públicas territoriales y entidades de prestación de servicios públicos locales. No tenían acceso las grandes empresas.

Los vehículos cubiertos eran: (A) semirremolques y camiones de más de 30 toneladas, (B) vehículos industriales entre 12 y 30 toneladas, (C) vehículos industriales entre 3,5 y 12 toneladas, (D) derivados de turismo, furgonetas comerciales y vehículos industriales hasta 3,5 toneladas y (E) autobuses y autocares.

⁶⁷ Se excluyen, por tanto, las ayudas concedidas a entidades públicas territoriales y entidades de prestación de servicios públicos locales (como el transporte urbano de pasajeros, servicios de bomberos, recogida de basuras...).

- y a quienes realizan actividades de transporte para sí mismos.
- Esto también perjudica a los transportistas europeos no establecidos en España pero que operan en nuestro país ofreciendo aquí sus servicios, que ven cómo disminuyen sus posibilidades de hacer negocio.
- Y es, por tanto, una ayuda discriminatoria, que falsea la competencia en el sector del transporte. Sólo las ayudas concedidas a personas físicas y PYMES que trabajan en sectores distintos al transporte, a escala local o regional exclusivamente, y para adquirir vehículos derivados de turismo, furgonetas comerciales y vehículos industriales hasta 3,5 toneladas (categoría D de vehículos) no afectan a los intercambios entre los Estados miembros.

Esta ayuda de Estado ilegal y, en principio, incompatible con el Derecho Comunitario, sólo podría justificarse por sus objetivos a favor del medio ambiente⁶⁸. Según las Directrices entonces en vigor, las de 1994, sólo son admisibles las ayudas de Estado (1) cuando la subvención se limite a los costes extraordinarios de inversión necesarios (2) para alcanzar objetivos medioambientales más elevados que los exigidos en las normas. En función de esto la Comisión "no considera que las ayudas facilitadas para garantizar el cumplimiento de normas técnicas obligatorias existentes sean subvencionables, excepto en determinadas inversiones para activos fijos. Tales ayudas falsean considerablemente la competencia, ya que subvencionan inversiones que resultan necesarias por consideraciones económicas y, por lo tanto, son ineludibles". La Comisión afirma que España no ha probado la repercusión positiva de las ayudas, ni que hayan servido para ir más allá de lo establecido en las normas⁶⁹. Y además en la base de cálculo de la subvención se parte del precio del vehícu-

68 La Comisión no acepta aplicar las Directrices sobre ayudas a PYMES y de minimis por tratarse de ayudas que inciden en el sector del transporte, sector excluido del ámbito de aplicación de estas dos normas.

Esta es una postura que después el Tribunal critica –y acaba anulando las Decisiones en parte por esto–, ya que las ayudas afectaban también a no transportistas, respecto de los cuales debía haberse examinado si esas normas permitían o no el disfrute del apoyo del Estado español. Vid puntos 50, 54, 68 Sentencia 26-septiembre-2002.

De hecho el Tribunal considera que las ayudas recibidas por debajo de la cuantía de minimis por los no profesionales del sector son conformes a Derecho Comunitario; las superiores, no (puntos 57, 59). Sin embargo, todas las ayudas percibidas por transportistas profesionales, sea cual sea su cuantía, son contrarias a Derecho Comunitario (puntos 63 y ss), aunque su repercusión práctica haya sido escasa, pues la renovación sólo afectó al 0,5% del parque español de vehículos industriales, parque del que sólo el 0,1% corresponde a las categorías más grandes de vehículos, que son los que más pueden competir en el mercado europeo.

69 En la segunda Decisión, la Comisión "reconoce que los incentivos financieros pueden contribuir a retirar del mercado vehículos industriales de bajo rendimiento técnico por lo que se refiere a la seguridad o a la protección del medio ambiente. No obstante, aunque la sustitución de vehículos antiguos por nuevos en cierta medida puede tener ventajas desde el punto de vista ambiental y de la seguridad, conviene recordar que, para beneficiarse de la exención prevista en la letra c del apdo 3 del art. 87 con arreglo a las consideraciones ambientales y de seguridad, la ayuda a la adquisición de vehículos debe limitarse estrictamente a los costes extraordinarios de inversión necesarios para alcanzar normas más elevadas que las exigidas por ley o para satisfacer las nuevas normas obligatorias en materia medioambiental" (punto 35).

Y es que "... el Convenio no prevé disposiciones que garanticen que vayan a alcanzarse unos niveles ambientales y de seguridad más elevados. Al contrario, el sistema de ayudas establecido en el Convenio prevé una subvención que es proporcional al precio del nuevo vehículo y, por tanto, se destina simplemente a favorecer la sustitución de los vehículos industriales más antiguos, sin tener en cuenta los objetivos ambientales y de seguridad" (pto 36).

lo nuevo, no de algún factor medioambiental. De ello se deriva que lo único que se ha pretendido es reducir los costes normales de funcionamiento de las empresas, costes que los competidores soportan enteramente⁷⁰. Por tanto, los incentivos españoles son contrarios a las Directrices comunitarias.

El Tribunal, después, considera que la Comisión, en sus Decisiones no deja claro si considera que se trataba de una ayuda a la inversión o al funcionamiento –aunque reconoce que ante él, en el proceso, se inclina por mantener que es ayuda de funcionamiento⁷¹–, y que por ello no está suficientemente motivada y es nula (pto 85 de la Sentencia de 26-septiembre-2002). Y es que resulta fundamental saber si se trata de un tipo u otro de ayuda porque las Directrices elaboradas por la propia Comisión son mucho más restrictivas en relación con las ayudas de funcionamiento (pto 80), que respecto a las de inversión (pto 77). De modo que, insistimos, el Tribunal no da por bueno el Plan Renove español; no lo considera ajustado a las Directrices comunitarias. Simplemente anula las decisiones de la Comisión por falta de motivación adecuada.

Aplicando los argumentos de la Comisión, con las matizaciones hechas por el Tribunal, respecto al Plan Renove al vigente Plan Prever; para valorar su compatibilidad o no con el Derecho Comunitario, nosotros destacaríamos las siguientes ideas:

- Como hemos visto, tanto las deducciones en el IE sobre Determinados Medios de Transporte, como las deducciones en IRPF e IS, son ayudas de Estado que pueden afectar el funcionamiento del mercado interior –pueden afectar a “los intercambios comerciales entre Estados miembros”, falseando o amenazando con falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, como dice el art. 87. I Tratado, en los sectores de la **industria automovilística** y el **transporte**, que son sectores ya liberalizados en la UE.
- Los beneficios fiscales españoles se aplican a varias categorías de vehículos, pero no a los camiones que superan las 6 toneladas, lo que deja fuera a los **vehículos industriales más grandes**. Esto convierte a nuestro plan Prever en una medida de carácter específico o selectivo y en Derecho Comunitario estas medidas no generales, que favorecen a deter-

⁷⁰ Se mantiene esta idea en la segunda Decisión, punto 24.

⁷¹ Vid ptos 71-72 de la sentencia, donde se resume la nueva posición de la Comisión afirmando que las ayudas españolas son meras ayudas de funcionamiento. Allí, se repite la argumentación sobre la falta de pruebas de los efectos positivos en el medio ambiente de las ayudas, la no exigencia de objetivos superiores a los establecidos en normas obligatorias y la cuantía de las ayudas que no tiene en cuenta ningún factor medioambiental (“solamente compensan una parte del coste del vehículo nuevo, sin que se tome en cuenta ningún factor medioambiental o de seguridad. También de las ayudas pueden beneficiarse modelos comercializados desde hace años, de poca calidad respecto a dichos aspectos”, “sólo se habría podido conceder una exención para el Plan si las ayudas controvertidas se hubieran referido únicamente a la parte de inversión destinada a alcanzar los objetivos medioambientales, y no a toda la inversión, y si, respecto a dichos “costes subvencionables” solamente un máximo del 15% hubiese sido subvencionado”). Y se concluye que “se trata de una simple ayuda de funcionamiento, que alivia a las empresas de los costes que tienen que soportar normalmente y que, por su propia naturaleza, altera los intercambios en una medida contraria al interés común”.

minadas empresas, sectores, regiones, etc, frente a otros y siempre que no estén justificadas por la naturaleza o economía del sistema se consideran discriminatorias, contrarias a la libre competencia e incompatibles con el Tratado. Probablemente la Comisión rechazaría una medida como la nuestra que perjudica precisamente a los vehículos de transporte que más se utilizan en los desplazamientos entre los distintos Estados de la UE.

- La Comisión podría volver a argumentar, como hace en las decisiones que hemos visto, la existencia de una supuesta **discriminación contra empresarios** –fabricantes y vendedores de automóviles, transportistas, etc- **europeos no establecidos en España**, que tienen mayores dificultades para acceder a los incentivos que los establecidos en nuestro país, aunque formalmente no estén excluidos.

Nosotros pensamos, como el Tribunal de Luxemburgo⁷², que España sólo puede crear incentivos fiscales que se apliquen en su territorio, hasta donde alcanza su soberanía y no más allá. El Estado español ha decidido, legítimamente, utilizar su sistema tributario para animar a los ciudadanos a llevar a cabo ciertos comportamientos que se consideran beneficiosos y adecuados para el interés general –dentro de sus competencias-.

Lógicamente debe existir una conexión entre la operación o los sujetos afectados y el territorio español -de lo contrario las normas españolas no serían aplicables-. Y el legislador ha optado por exigir:

- (a) que la operación de compra de un vehículo acompañada de la entrega para desguace de un vehículo antiguo tenga lugar en España -¿cómo si no acceder a un incentivo que consiste en una reducción del precio de compra, directamente y con deducciones en la cuota del IRPF o IS del vendedor, o en forma de deducción en la cuota del IE sobre Determinados Medios de Transporte del comprador?--; pero no se exige en absoluto que se adquieran vehículos sólo de fabricación española o a vendedores de esta nacionalidad, por tanto, no se discrimina a los empresarios comunitarios que vendan sus productos en nuestro territorio, no se discrimina según el origen de los vehículos, y
- (b) que el vehículo que se retira de la circulación esté matriculado en nuestro país, puesto que se trata de renovar el parque automovilístico español, de modo que no circulen vehículos muy viejos y contaminantes entre nosotros, ¿acaso puede exigirse al legislador español que reconozca el incentivo fiscal cuando se entrega para su desguace un vehículo matriculado en Francia, pe, y que utilizado allí?

Como mucho podría defenderse el derecho a gozar del incentivo cuando el vehículo ha sido usado en territorio español. Pero si un vehículo va a circular por las carreteras españolas de forma permanente debe matricularse aquí –se cumpliría sin problemas el requisito exigido por nuestra normativa- y si lo hace de forma temporal –por razones de turis-

⁷² Vid en su sentencia 26-septiembre-2002, pto 57: "... una medida de ayuda a las inversiones adoptada por una autoridad pública sólo se aplica, por definición, en el territorio en el que es competente esta última y no se le puede reprochar que no beneficie a las empresas no establecidas en dicho territorio".

mo o, lo que es más importante, de transporte de mercancías o pasajeros-, el problema es ¿cómo puede comprobar la Administración Tributaria española que realmente se está usando el vehículo dentro de nuestras fronteras –produciendo la contaminación que se quiere reducir con el Plan- y que no se está intentando acceder indebidamente a las ayudas para la adquisición de un nuevo vehículo?.

Pues probablemente no existan muchas alternativas a la solución que ha pensado el legislador español. Y es que desde 2000 –no en la época de los planes Renove que examinó la Comisión- se concede la bonificación también por la retirada de vehículos cuya primera matriculación definitiva tuvo lugar en otro país, eso sí, siempre que antes se matriculen en España –6 meses o un año antes, según los casos-. A nuestro juicio, tanto este requisito, como la posterior baja tramitada ante la DG Tráfico, son fundamentales para el control que la Administración Tributaria debe llevar a cabo para evitar fraudes –tal y como se recomienda incluso en los estudios del Banco Mundial que hemos citado más arriba-.

Así pues, la operación de compra de un vehículo con entrega de otro más antiguo para su desguace deben realizarse en España –y afectar a vehículos matriculados en España en ese momento. Pero el origen, el lugar de fabricación del producto no importa en absoluto. No se afecta, desde este punto de vista, la libre competencia en el mercado interior:

Eso es así al menos formalmente. En la práctica es cierto que resulta costoso traer para su desguace a España un vehículo antiguo extranjero con el fin de poder disfrutar de la bonificación, ya que matricularlo aquí supone no sólo una carga formal –como indica la Comisión en sus decisiones-, sino económica, dado que se devengará el IE sobre Determinados Medios de Transporte. ¿Hasta qué punto compensará hacerlo a quien sólo quiere desprenderse de ese vehículo para adquirir otro nuevo, y tener derecho con ello a una deducción en la cuota precisamente del IE sobre Determinados Medios de Transporte devengado por la adquisición y primera matriculación en España del nuevo vehículo? ¿quién dedicará tiempo a planificar y llevar a cabo toda esta operación que puede requerir hasta un año? Probablemente muy pocos; la mayoría se desanimará y renunciará al beneficio fiscal. Pero ¿basta con esto para afirmar que el incentivo español distorsiona el funcionamiento del mercado interior? En nuestra opinión no, dado el legítimo objetivo perseguido que es, insistimos, la renovación del parque automovilístico español –que circula por las carreteras españolas habitualmente- y no la de todo el parque europeo –que sólo podría ser objetivo de la propia UE-.

- Bien. Suponiendo que no fueran considerados discriminatorios por ninguna de las razones expuestas, y para ser admisibles según el Derecho Comunitario, los incentivos del Plan Prever español aún deberían ser justificados por alguna de las razones mencionadas en el art. 87.3 Tratado, pe, **razones medioambientales**. Para ello deberían cumplir los requisitos establecidos en la normativa comunitaria reguladora de este tipo de ayudas.
- Dado que las actuales Directrices sobre ayudas para la protección del medio ambiente son muy restrictivas y sólo admiten las ayudas de funcionamiento en supuestos de gestión de residuos, de ahorro energético y para compensar subidas de presión fiscal

debidas al establecimiento de impuestos ecológicos nuevos (pto E.3), los incentivos españoles sólo podrían ser calificados de ayudas a la inversión⁷³.

- Las ayudas a la inversión (pto E.1) sólo son posibles cuando con ellas se intenta fomentar la consecución de estándares medioambientales más elevados que los establecidos en normas comunitarias de obligado cumplimiento⁷⁴.

Sin embargo, en el caso español el legislador ha justificado desde su inicio los Planes Renove y Prever con el argumento de que el anticuado parque automovilístico español no estaba preparado para cumplir adecuadamente las obligaciones derivadas de las directivas comunitarias que obligaban a reducir progresivamente las emisiones contaminantes de los vehículos y prohibían a partir de determinada fecha –1 de enero de 2002 para España- el consumo de gasolina con plomo. Se pretendía que los incentivos ayudasen a conseguir simplemente el cumplimiento de lo dispuesto en normas obligatorias cuya entrada en vigor se había retrasado incluso dos años para España. En ningún caso se trata de superar lo dispuesto en esas normas. No se cumple, así pues, lo exigido en las Directrices comunitarias.

- La cuantía máxima de las ayudas a la inversión, según, las tantas veces mencionadas Directrices de la CE, es de un 30% del coste bruto de la inversión subvencionable. Es preciso, pues, valorar los dispositivos o mecanismos utilizados en cada vehículo para mejorar su nivel de eficiencia energética o de reducción de emisiones contaminantes y calcular el incentivo en cada caso sin superar el porcentaje mencionado. Eso no ocurre en España, donde las cuantías de las ayudas (480, 721 euros) no dependen en absoluto de las mejoras concretas de cada vehículo.
- Y debería actuarse de acuerdo con las exigencias específicas de las Directivas reguladoras de los tipos de combustibles y niveles de emisión autorizados a los vehículos en la UE, que hemos resumido más arriba.
- Por último, es preciso recordar que también debe respetarse lo dispuesto en las directrices relativas a ayudas a **PYMES, de minimis, y al sector de la agricultura**, cuya aplicación está excluida en algunos casos en el sector del transporte.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, el Plan Prever español actual establece una serie de ayudas de Estado que son incompatibles con el Derecho Comunitario y que la Comisión europea podría obligar a devolver a los beneficiarios –junto con los intereses de demora, según lo dispuesto en el art. 14 Reglamento CE 659/1999, de 22-marzo-.

⁷³ Con las Directrices de 1994 nuestros incentivos sí podrían haber sido calificados de ayudas de funcionamiento –y de hecho así lo hace la Comisión, aunque no con la suficiente claridad en opinión del Tribunal, como hemos visto en la nota 70-. De todos modos las leyes españolas no cumplen todos los requisitos exigidos por las normas comunitarias para las ayudas de funcionamiento, como puede comprobarse repasando nuestra nota nº 36.

⁷⁴ Las Directrices de 1994 eran más flexibles, pero las normas españolas tampoco respetaban todas sus prescripciones –vid nota nº 37-.

4. Conclusiones

1. De acuerdo con el Protocolo de Kyoto, vigente desde febrero de este año, la Unión Europea de los 15 se ha comprometido a reducir en un 8% sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2012 tomando como referencia las emisiones de 1990, una gran parte de las cuales son causadas por los transportes por carretera –y el 80% de esas emisiones son producidas por el 20% de los vehículos más antiguos-. Hasta la fecha sólo ha conseguido reducirlas en un 3%. España, por su parte, recibió autorización para aumentar sus emisiones en un 15%, dentro de la UE, pero actualmente las ha aumentado ya en un 45,61%.
2. En Derecho comunitario los principios de integración de costes y “quien contamina, paga” exigen la internalización de los costes medioambientales provocados por la producción o el uso de todo tipo de bienes y servicios, a través, pe, de impuestos ecológicos. Y permiten, en ciertos casos y siempre que se cumplan determinados requisitos, el establecimiento de incentivos –exenciones fiscales, subvenciones, etc- a favor de quienes hacen esfuerzos por reducir la contaminación medioambiental. Concretamente en relación con los vehículos son muchas las normas que animan a los Estados a utilizar incentivos fiscales para conseguir la renovación de sus parques automovilísticos de modo que los ciudadanos empleen vehículos más nuevos, que consuman combustibles menos contaminantes y con mayor eficiencia energética, y retiren para su desguace ordenadamente los más antiguos.
3. Los planes Renove y Prever españoles se enmarcan en este contexto. Sus objetivos, según declara el legislador en la exposición de motivos de las normas reguladoras, han sido aumentar la seguridad vial en España, reduciendo el número de accidentes; mejorar la calidad de nuestro medio ambiente y fomentar las ventas de automóviles en momentos de crisis de un sector industrial fundamental para nuestra economía. ¿En qué medida se han conseguido?

Según algunos autores⁷⁵ para reducir el riesgo de accidentes de tráfico en nuestro país habría que renovar el 5% del parque automovilístico con más de 10 años de antigüedad, esto es, unos 377.700 turismos. Para reducir los gases de efecto invernadero –CO₂- habría que renovar el 63,27% del parque actual de más de 10 años de antigüedad, o sea, 4,7 millones de turismos. Y para reducir las demás emisiones contaminantes, un 5,23%, esto es, 395.000 vehículos.

Pues bien, en 1994 se acogieron al Plan Renove unas 210.906 operaciones del total de 909.682 ventas de vehículos que se hicieron ese año-, pero en 1995 fueron tan sólo 95.480 del total de 834.369 ventas. En 1997 se ampararon en el Plan Prever 127.067

⁷⁵ ARAGON MESA, A, “Renovar el parque de turismos, ¿para qué?, en El País 19-noviembre-2004, que cita un estudio del Centro de Estudios Económicos de la Fundación Tomillo hecho público en los cursos de verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo en septiembre de 2004.

operaciones del total de 1.016.383 ventas⁷⁶. En 1998 fueron 198.663 del total de 1.192.530 ventas. En 1999, 250.952 del total de 1.406.246. En 2000, 271.990 del total de 1.381.256 ventas. En 2001 parece ser que el Plan ayudó a la retirada de 850.000 vehículos⁷⁷ en lo que fue la mayor renovación del parque de automóviles de España en toda la historia –un 7,3% más que en el año anterior–, aunque realmente sólo se acogieron al Plan unos 335.000 vehículos del total de 1.425.573 ventas –un 22,8% más que en 2000–. En 2002 se acogieron al Prever 274.934 operaciones del total de 1.331.877 ventas. En 2004 se acogieron al Plan 410.000 vehículos, un 25,4% más que en el año anterior⁷⁸. Gracias al Plan Prever sube también la venta de vehículos usados⁷⁹, aunque el 45% de estas ventas se hacen entre particulares que no pueden acogerse, por ello, al Plan.

Siguen siendo muchos, de todos modos, los vehículos que se retiran de la circulación de forma incontrolada, con un fuerte impacto ambiental. Y es que el dar de baja en los registros a un automóvil no puede hacerse sin justificar el pago del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (actual art. 99.2 y 3 LHL) y muchos propietarios prefieren evitarlo.

Según informaciones recientes, en 2003 aún el 35,4% de los turismos, 38,2% de los camiones y el 43,9% de los autobuses en circulación en España tenía más de diez años de antigüedad⁸⁰. Es más, parece que tras la aplicación de los planes Renove y Prever, desde 1994, la situación del parque automovilístico español no sólo no ha mejorado, sino que ha empeorado: en 1994 el 32,9% de los turismos españoles tenía más de diez años de antigüedad; en 2003, este porcentaje, como acabamos de indicar, es del 35,4%. La situación en Europa es muy dispar: en el 2001 la media estaba en torno al 32,5%, en España era del 35,4%; el país donde esa tasa era menor era Irlanda, con un 14,7%; y el país con el mayor porcentaje Finlandia, con un 53,9%⁸¹.

Por tanto, tal y como ha funcionado el plan Prever español se ha conseguido evitar, respecto a la situación a finales de 2002 el aumento en un 40% del riesgo de verse involucrado en un accidente con víctimas; el aumento en ese mismo porcentaje de emisiones contaminantes distintas al CO₂; y el aumento de las emisiones con efecto invernadero sólo en un 2,7%.

Es decir que el Plan se ha mostrado especialmente eficaz y podría seguir utilizándose para mejorar la seguridad viaria, puesto que la disminución del riesgo de accidentes que se consigue es importante; pero para reducir las emisiones de dióxido de carbono sería aconsejable

⁷⁶ El País, 13-octubre-2003.

⁷⁷ Cinco Días, 2-febrero-2002.

⁷⁸ El País 4-enero-2005.

⁷⁹ El Mundo, 27-mayo-2004.

⁸⁰ La Gaceta de 26-noviembre-2003.

⁸¹ El País de 13-octubre-2003.

modificar, al menos parcialmente, la estrategia seguida hasta hoy⁸². Algunos sugieren que se debería intentar fomentar; no la renovación genérica del parque automovilístico como hasta ahora, sino la adquisición de vehículos de bajas emisiones, a ser posible híbridos, esto es, implantar un modelo de cash-for-replacement exigiendo altas prestaciones medioambientales a los vehículos de sustitución. Porque si seguimos en la misma línea que hasta ahora –como parece querer nuestro legislador por lo menos hasta finales del 2006–, no conseguiremos gran cosa ya que “sustituyendo 4,7 millones de los turismos más viejos sólo se reducen las emisiones de efecto invernadero del parque de turismos en (un) 10%, lo que no es más que un 5% y un 1% de las mismas emisiones del transporte y del total nacional, respectivamente; y... para ello habría que casi triplicar lo conseguido en los últimos nueve años”⁸³.

Y aún así, recuérdese que en opinión de los expertos, los efectos producidos por este tipo de planes no están claros, ya que pueden acelerar la renovación de vehículos a corto plazo, pero no de forma sostenida y no garantizan la disminución del nivel total de emisiones contaminantes, en el que influyen los procesos de producción, retirada y reciclaje de los viejos vehículos, las innovaciones tecnológicas realmente introducidas, la potencia y el uso mayor o menor que se de a los nuevos coches, etc. No hay que esperar, por tanto, grandes resultados de este tipo de incentivos –y de nuevo nos parece oportuno recordar lo que está sucediendo en España con las deducciones por adquisición de vivienda habitual en el IRPF–.

4. Los incentivos fiscales del plan Prever son ayudas de Estado desde la perspectiva del Derecho Comunitario, ¿ilegales?

El Plan Renove lo era, puesto que la Comisión afirma que el I no le fue notificado y el II tarde. Nosotros no podemos saber con total seguridad si la Administración española actuó de forma más responsable después notificando el Plan Prever antes de su entrada en vigor en 1997 y sus sucesivas modificaciones hasta hoy, siempre dando tiempo a la Comisión a pronunciarse al respecto. Pero si no lo hizo, el plan Prever es ilegal.

5. ¿E incompatible con el Derecho Comunitario?

En nuestra opinión, tanto la deducción en el IE sobre Determinados Medios de Transporte del comprador, como las deducciones en la cuota del IRPF o del IS del vendedor son ayudas que podrían ser justificadas por razones medioambientales –art. 87.3 Tratado–, siempre que se cumpliesen los requisitos exigidos en las Directrices ad hoc y, además, en las normas relativas a PYMES, ayudas de minimis, y ayudas al sector de la agricultura.

⁸² En Canadá se ha implantado una idea tan original como la de entregar a cambio de la baja para desguace de un vehículo antiguo, no una cantidad de dinero para la adquisición de otro nuevo, sino la entrega de abonos para uso del transporte público para toda la familia –vid. informe Banco Mundial, 2002, p. 2–.

⁸³ ARAGON MESA, cit.

⁸⁴ Lo ha pedido la patronal del automóvil –pe El País de 28-noviembre-2000–, pero se lo ha propuesto como objetivo el propio legislador, pe en el DL 6/1997, de 9-abril, luego convertido –precisamente por ello– en ley, en la Ley 39/1997, de 8-octubre.

- Como ayudas medioambientales deben ser calificadas de ayudas a la inversión. Y para ser admisibles deberían suponer un incentivo para que los fabricantes y consumidores utilizaran vehículos que mejorasen los estándares fijados en normas comunitarias obligatorias sobre combustible y emisiones de gases y partículas contaminantes –o permitiesen su cumplimiento anticipado–, y su cuantía no debería superar el 30% del coste de la inversión que procura la mejora medioambiental. Ninguno de estos dos requisitos se cumple en el caso español.
- Las demás normas establecen límites cuantitativos (ayudas a las PYMES del 7,5 y 15%; ayudas de minimis de menos de 100.000 euros en tres años o de menos de 3.000 en el caso del sector agrícola) cuyo cumplimiento debería ser examinado caso por caso, receptor por receptor –cosa que no hace la Administración española–, excluyendo el sector del transporte en ciertos casos, lo cual exige diferenciar la ayuda según el uso que vaya a darse al vehículo adquirido –uso profesional de transporte o uso privado, básicamente de ocio, aunque también sea posible el transporte de personas y mercancías–.

Por tanto, parece claro que el plan Prever español, tal y como está diseñado actualmente, es contrario al Derecho comunitario. Y aún lo sería más si se siguiesen las propuestas que en algún momento se han hecho, tales como:

- La conversión del plan Prever –trienal con renovaciones y modificaciones sucesivas al menos desde 1997 hasta 2006 incluido– en un plan de carácter permanente⁸⁴. Las Directrices sobre ayudas de Estado a favor del medio ambiente comunitarias se oponen a ello, como lo hacen las Directivas reguladoras del combustible y las emisiones de los vehículos, que exigen que los incentivos fiscales que en su caso se utilicen en los Estados, se supriman cuando las normas con los nuevos niveles o valores obligatorios entren en vigor.
- Que se incentive en España sobre todo la compra de vehículos de escasa cilindrada, que son los que se fabrican en las plantas situadas en nuestro país⁸⁵. Hay que tener presente que Francia ha anunciado una medida con un fin similar a ese –penalizaciones de 1500 a 3000 euros para los vehículos más contaminantes y un bonus de 800 para los menos⁸⁶, que ha sido inmediatamente interpretado por los fabricantes de coches alemanes como una forma de ayuda indirecta a la industria francesa, contraria a Derecho comunitario. Y esto porque los coches más contaminantes son los de mayor cilindrada, fabricados sobre todo en Alemania, mientras los más pequeños son de fabricación francesa⁸⁷. Este tipo de medidas no serían aceptadas probablemente por la Comisión.

⁸⁵ La Gaceta de 26-noviembre-2003.

⁸⁶ Vid El País 22-junio-2004.

⁸⁷ Vid Expansión 16-julio-2004.

6. ¿Qué Plan Prever es deseable y posible para el futuro?

- Estos incentivos no parecen estar siendo muy eficaces, de modo que tal vez no sea imprescindible su mantenimiento. Pero si se opta por ello, deberían reformarse las normas que los regulan, de modo que se cumplan todas las prescripciones de Derecho Comunitario, empezando por los principios generales como el de no discriminación de los vehículos no españoles -aunque el control a través de su matriculación en España parece inevitable para el buen funcionamiento del plan y la Comisión tendría que admitirlo-.
- El plan debería diseñarse como ayuda a la inversión a favor del medio ambiente:
- Para fomentar estándares medioambientales superiores a los ya obligatorios según las normas comunitarias vigentes. O para adelantar su aplicación y, por tanto, de forma temporal.
- Cuya base de cálculo tenga en cuenta los costes de la mejora medioambiental. Y no supere el porcentaje del 30%. Esto obligaría a tener en cuenta el tipo de vehículo adquirido y cuáles son las prestaciones ecológicas que ofrece .
- Deberían tenerse en cuenta las necesidades y restricciones desde el punto de vista del Derecho Comunitario de sectores concretos, como los de transporte, agricultura o PYMES.
- Habría que notificar a la Comisión antes de su entrada en vigor:
- Su regulación debería estar en armonía con lo que se establezca en el Impuesto –municipal, por lo tanto se necesitaría la coordinación entre los dos niveles de gobierno– sobre Vehículos de Tracción Mecánica en relación con los vehículos menos contaminantes. Recordemos que el art. 95.6 LHL ya permite a los ayuntamientos regular en sus ordenanzas bonificaciones en función de la eficiencia medioambiental del vehículo –letras a y b⁸⁸–.
- Y tal vez también, en el futuro, si la CE así lo decide, debería estar en armonía con lo que se disponga en el IE sobre Hidrocarburos, en el que ya se contienen medidas que ponen de manifiesto la preocupación medioambiental de las autoridades y la sociedad europea en general, pe en relación con los biocarburantes –que gozan de un tipo cero al menos hasta el 31-diciembre-2012 en España, vid art. 50 LIIEE-. ■

88 “Las ordenanzas fiscales podrán regular, sobre la cuota del impuesto... las siguientes bonificaciones:

- a) Una bonificación de hasta el 75 por 100 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 100 en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente”.

