

7. IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE

7.1. La naturaleza del impuesto.

7.2. Novedades normativas en el año 2004.

7.3. Tipos impositivos, recaudación y matriculación de turismos en la Unión Europea.

7.3.1. Los tipos aplicados en España.

7.3.2. Los tipos aplicados en la Unión Europea.

7.3.3. Los ingresos fiscales del sector de automoción en la Unión Europea.

7.3.4. Las matriculaciones de turismos en la Unión Europea.

7.4. Recaudación obtenida.

7.4.1. Recaudación líquida.

7.4.2. Distribución de las autoliquidaciones.

7.4.3. Declaraciones de no sujeción y exención del impuesto.

7.4.4. Devoluciones del impuesto.

7.5. El parque de vehículos automóviles.

7.6. Evolución de la matriculación de vehículos automóviles.

7.7. Análisis de las tasas de variación de la recaudación.

7.7.1. Factores causantes de las variaciones.

7.7.2. Estructura de los vehículos matriculados.

7.7.3. Determinación de las bases medias impositivas.

7.7.4. Cuotas asociadas a las estructuras de matriculación.

7.7.5. Estructura anual de matriculación. Bases impositivas y tipos impositivos medios anuales.

7.7.6. La variación inducida por las modificaciones de tipos impositivos.

7.7.7. La variación inducida por las modificaciones en los precios de venta de los automóviles matriculados.

7.7.8. La variación inducida por las deducciones practicadas en las cuotas íntegras.

7.7.9. La variación del porcentaje de las cuotas asociadas a los automóviles matriculados sobre las relativas al total de medios de transporte.

7.7.10. La variación de la recaudación debida al número de automóviles matriculados.

7.7.11. La variación inducida por las modificaciones en la estructura de los automóviles matriculados.

7.7.12. Resumen de los factores que han influido en las variaciones en la recaudación.

7.8. Rendimiento recaudatorio de la matriculación de vehículos.

7. IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

7.1. La naturaleza del impuesto.

Este impuesto ha sido introducido por la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, dentro del grupo de los impuestos especiales, con el fin de compensar la pérdida recaudatoria producida por la supresión del tipo incrementado del IVA, existente hasta la fecha de entrada en vigor de esta Ley.

El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IMT) queda fuera del ámbito de los impuestos especiales armonizados (coincidentes con los que en España se denominan impuestos especiales de fabricación), pero cuyo establecimiento se autoriza por la Directiva armonizadora 92/12/CEE, toda vez que su exacción no origina la realización de controles con ocasión de la circulación intracomunitaria de bienes.

El hecho imponible del impuesto lo constituye, básicamente, la primera matriculación en España de medios de transporte, aplicándose un tipo impositivo, en la Península y Baleares, igual a la diferencia entre el 28% que se aplicaba anteriormente por IVA y el tipo normal de IVA aplicable en cada ejercicio, sobre la misma base que la empleada para la liquidación del IVA. De esta forma, la recaudación por este nuevo impuesto viene a compensar, exactamente, la pérdida recaudatoria que supone haber dejado de aplicar un tipo incrementado por IVA.

7.2. Novedades normativas en el año 2004.

La Ley 62/2003, de 30 de diciembre (B.O.E. del 31), de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en su disposición adicional trigésima quinta relativa al Programa PREVER-gasolina para la renovación del parque de vehículos automóviles de turismo equipados con motores no aptos para emplear gasolina sin plomo, y con efectos a partir del día 1 de enero de 2004, modifica la disposición adicional trigésimo tercera de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, elevando, con carácter excepcional y durante un período que finalizará el 31/12/2006, hasta los 721,21 euros el importe de la deducción prevista en el artículo 70 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, o, tratándose de turismos usados con una antigüedad no superior a 5 años y que además se dé la circunstancia, bien que el turismo para desguace esté equipado con un motor de gasolina no apto para emplear gasolina sin plomo, cumpliendo el requisito de no figurar en la relación de marcas y modelos aptos para emplear gasolina sin plomo elaborada por el Ministerio de Ciencia y Tecnología, o, bien que el turismo esté equipado con un motor de gasolina provisto de catalizador o con un motor diesel. Esta última condición se cumple en todos aquellos turismos a gasolina cuya primera matriculación definitiva en España haya tenido lugar a partir del día 1/01/2001.

En su disposición adicional trigésimo sexta, y con efectos a partir del día 1 de enero de 2004, se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 3 de la Ley 39/1997, de 8 de 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 defensa y protección del medio ambiente, admitiendo deducciones en la cuota íntegra del Impuesto sobre Sociedades o del IRPF del fabricante o del primer receptor en España, que mantengan relaciones contractuales con el concesionario o vendedor final, por el importe de las bonificaciones otorgadas a compradores de vehículos comerciales y, en su caso, arrendatarios financieros de vehículos industriales de menos de 6 toneladas, nuevos o con una antigüedad no superior a 3 ó 5 años que justifiquen la baja para el desguace de otro vehículo industrial con más de 7 años desde su primera matriculación definitiva en el primer caso ó de 10 años de antigüedad en el segundo.

La Orden HAC/3561/2003, de 15 de diciembre (B.O.E. del 22 y corrección de errores en el de 19 de enero de 2004), por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión

del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

La Orden INT/249/2004, de 5 de febrero (B.O.E. del 12), por la que se regula la baja definitiva de los vehículos descontaminados al final de su vida útil.

La Resolución de 12 de enero de 2004 (B.O.E. del 27), del Departamento de Gestión Tributaria de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por la que se hace pública la relación de vehículos tipo <<turismo comercial>> homologados por este Centro Directivo a efectos de la aplicación del artículo 65.1.a), 3º, de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

7.3. Tipos impositivos, recaudación y matriculación de turismos en la Unión Europea.

7.3.1. Los tipos aplicados en España.

En España, el artículo 43 de la Ley 21/2001, de 27 de diciembre (B.O.E. del 31), por la que se regulan las medidas fiscales y administrativas del nuevo sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifica la Ley 38/1992, de 28 de diciembre de 1992, determina el alcance de las competencias normativas que pueden asumir, entre otras las del IMT, y establece las bandas sobre el tipo de gravamen que podrán adoptar y que son las siguientes:

- en el caso de las Comunidades Autónomas de la Península y Baleares, el tipo impositivo que puede aplicarse se sitúa entre el 7 y el 7,7% para turismos de cilindrada inferior a 1.600 c.c. equipados con motor de gasolina o de cilindrada inferior a 2.000 c.c. si están equipados con motor diesel; para el resto de medios de transporte la banda se sitúa entre el 12 y el 13,2%.

- en Canarias estos mismos tipos se sitúan entre el 6% y el 6,60% para el primer caso y el 11% y el 12,1% para el segundo.

Si las Comunidades no hubiesen aprobado tipo alguno, como ha sucedido en 2002, 2003 y 2004, se aplican los tipos generales: 7% para vehículos automóviles de turismo de cilindrada inferior a 1.600 c.c., si están equipados con motor de gasolina, o de cilindrada inferior a 2.000 c.c., si están equipados con motor diesel, 12% para el resto de medios de transporte.

Asimismo, establece las bandas a aplicar para el caso de medios de transporte cuya primera matriculación definitiva haya tenido lugar en Ceuta y Melilla y sean objeto de importación definitiva en la Península y Baleares dentro, bien del segundo año siguiente a la primera matriculación definitiva, en cuyo caso las bandas oscilan entre el 5 y el 5,5% para la primera categoría de vehículos y entre el 8 y el 8,8% para el resto de vehículos que, en Canarias se fijan entre el 4 y el 4,4% y entre el 7,5 y el 8,25%, o bien, cuando dicha matriculación definitiva tenga lugar en la Península, Baleares o Canarias dentro del tercer y cuarto año siguientes a la primera matriculación definitiva, en cuyo caso las bandas se establecen entre el 3% y el 3,3% para la primera categoría de vehículos y entre el 5 y el 5,5% para el resto de vehículos.

7.3.2. Los tipos aplicados en la Unión Europea.

Dado que el IMT no entra a formar parte de los impuestos especiales armonizados de la UE, la Comisión no establece unos tipos impositivos mínimos en este caso para los Estados miembros de la UE, por lo que cada Estado ha optado por imponer el tipo que ha considerado o no establecer ninguno. A falta de datos de la Comisión y con el fin de tener un referente con el resto de Estados miembros, se ha optado por recoger los datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), a partir de los cuales se han elaborado el **cuadro número 7.3.1 y gráficos números 7.3.1 y 7.3.2** sobre la fiscalidad que grava la adquisición de automóviles en los Estados

FISCALIDAD SOBRE EL AUTOMOVIL EN LA UNIÓN EUROPEA

(Impuestos sobre la adquisición y/o matriculación expresados
como porcentajes del precio neto del vehículo)

Cuadro nº 7.3.1

País	Vehículos de 1.501 c.c.			Vehículos de 2.001 c.c.		
	IVA (%)	Otros (%)	Total (%)	IVA (%)	Otros (%)	Total (%)
Bélgica	21,0	1,0	22,0	21,0	4,0	25,0
Chipre	15,0	14,3	29,3	15,0	60,0	75,0
República Checa	19,0	0,0	19,0	19,0	0,0	19,0
Dinamarca	25,0	153,0	178,0	25,0	173,0	198,0
Alemania	16,0	0,0	16,0	16,0	0,0	16,0
Grecia	18,0	26,0	44,0	18,0	40,0	58,0
España	16,0	7,0	23,0	16,0	12,0	28,0
Estonia	18,0	0,0	18,0	18,0	0,0	18,0
Francia	19,6	0,0	19,6	19,6	0,0	19,6
Hungría	25,0	11,0	36,0	25,0	35,0	60,0
Irlanda	21,0	36,6	57,6	21,0	36,0	57,0
Italia	20,0	0,0	20,0	20,0	1,0	21,0
Letonia	18,0	1,0	19,0	18,0	2,0	20,0
Lituania	18,0	0,0	18,0	18,0	0,0	18,0
Luxemburgo	15,0	0,0	15,0	15,0	0,0	15,0
Malta	18,0	60,0	78,0	18,0	75,0	93,0
Holanda	19,0	27,5	46,5	19,0	35,0	54,0
Austria	20,0	8,0	28,0	20,0	14,0	34,0
Polonia	22,0	3,1	25,1	22,0	13,6	35,6
Portugal	19,0	33,0	52,0	19,0	60,0	79,0
Eslovaquia	19,0	0,0	19,0	19,0	0,0	19,0
Eslovenia	20,0	3,5	23,5	20,0	7,0	27,0
Finlandia	22,0	56,0	78,0	22,0	56,0	78,0
Suecia	25,0	0,0	25,0	25,0	0,0	25,0
Reino Unido	17,5	0,0	17,5	17,5	0,0	17,5
MEDIA U.E. (*)	18,4	5,1	23,5	18,4	7,6	26,0

Fuente: ACEA. "Tax Guide" Motor Vehicle Taxation U.E.

(*) Ponderado por las matriculaciones totales de cada Estado.

Gráfico nº 7.3.1

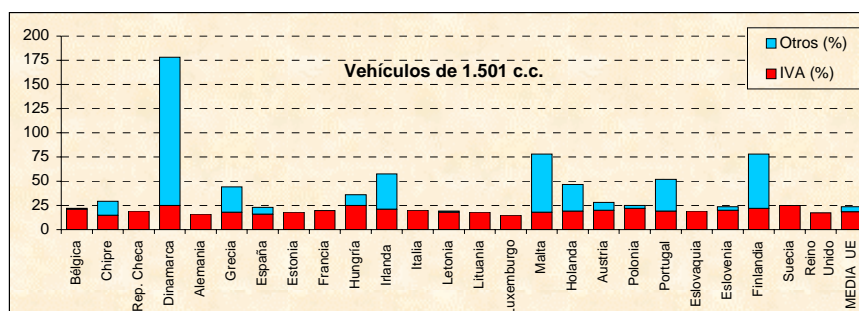
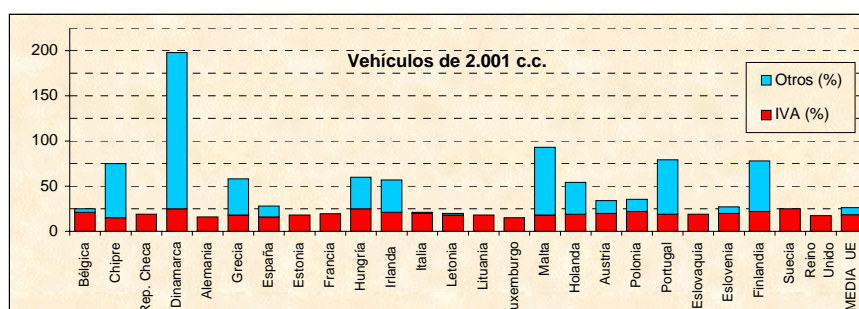


Gráfico nº 7.3.2



miembros de la Unión Europea expresada como porcentaje del precio neto (base imponible) del vehículo tipo. Esta relación contempla la última ampliación de la UE a los 10 nuevos países incorporados desde el 1 de mayo de 2004.

Se han distinguido dos categorías de vehículos automóviles: una inferior correspondiente a vehículos de 1.501 c.c. y otra superior de vehículos de 2.001 c.c., con el fin de recoger los dos tipos impositivos generales que se aplican en España y algún otro Estado miembro a las mismas, y referenciar así el porcentaje aplicado al precio neto medio del vehículo que viene a constituir la base imponible del impuesto.

Del análisis del cuadro, puede apreciarse que la existencia de impuestos distintos del IVA que gravan la adquisición de automóviles es la regla y no la excepción en la Unión Europea. Efectivamente dieciséis Estados aplican estos impuestos y nueve no lo hacen.

Austria aplica un tipo impositivo basado en el consumo, siendo el máximo de un 16%; por ejemplo, para un turismo de 2000 c.c. la fiscalidad total alcanza un 30%.

Bélgica aplica un tipo basado en la cilindrada y en la edad; por ejemplo, para un turismo nuevo de 1,8 litros aplica 123 euros; para uno de 2.000 c.c. 495 euros. Los porcentajes reflejados en el cuadro se han estimado en función de precios medios de dichas cilindradas.

Chipre aplica un tipo basado en la cilindrada y en las emisiones de CO₂ (p. ej. para turismos con cilindradas entre 1.451-1.650 c.c., 0,86 libras CYP. por c.c.; entre 1.651- 2.050 c.c. aplica 2,86 libras CYP/c.c., con reducciones del 15% para vehículos que emiten menos de 150 g CO₂ por km e incrementos del 10% para capacidades que excedan de 2.250 c.c. que emiten más de 275 g CO₂ por km). 1 euro en el año 2004 se cotizaba a 0,5818 libras chipriotas.

Dinamarca es el Estado que aplica tipos más elevados: un 105% del precio neto hasta 62.700 coronas (1euro = 7,4474 coronas) y el 180% sobre el resto. Para un turismo de 1.501 c.c. viene a resultar un tipo del 153% y para uno de 2.001 c.c. del 173 por 100.

Grecia aplica tipos que oscilan entre el 5 y el 50%, diferenciados según cilindrada y certificado de emisiones de CO₂ específicas del motor según la Directiva 98/69/EC . Se ha estimado un 26% para el caso del primer tipo y del 40% en el segundo.

Hungría desde el 1/02/2004, aplica tipos diferenciados según cilindrada y emisiones. 15 HUF/c.c. para cilindradas inferiores a 1.890 c.c. y 20 HUF para superiores. Además, la primera matriculación, desde el 1/02/2004, abona un tanto en función de la capacidad del motor y de las emisiones EU estándares. Euro = 251,66 florines húngaros.

Irlanda aplica un 22,5% a turismos inferiores a 1,4 litros, un 25% en el caso de entre 1,4 y 1,9 litros y un 30% para más de 1,9 litros. Más unas cantidades fijas. Se ha estimado un tipo del 36,6% para la primera categoría y del 40% para la segunda.

Letonia aplica tipos diferenciados según la edad del vehículo; p.ej. para un turismo nuevo 250 LVL (375,8 euros); para uno de un año 200 LVL (301 euros). 1 euro = 0,6652 LVL.

Holanda aplica también tipos diferenciados a turismos que utilizan gasóleo (un 45,2% del precio neto más 328 euros) de los que usan gasolina (45,2% del precio neto menos 1.540 euros); La fórmula a aplicar sería $0,452 \times \text{precio neto (excluido IVA)} + 328 / 1.540$ euros p. ej. para un vehículo diésel con un precio antes de impuesto de 13.749 euros: el IMT sería de $(45,2\% \times 11.546) + 328 = 6.542$ euros; el IVA sería de $19\% \times 11.546 = 2.612$ y, por tanto el PVP (incluido impuestos) = $13.749 + 6.542 + 2.612 = 22.904$ euros.

Malta aplica un tipo ad valorem en función de la capacidad del motor del vehículo matriculado; así, el intervalo oscila entre el 50,5% del precio total para un turismo de <1.300 c.c.; 53% entre 1.301 y 1.500 c.c.; 60% entre 1.501 y 1.800 c.c.; 65% entre 1.801 y 2.000 c.c. y, por último, un 75% para vehículos >2.000 c.c.

Portugal aplica tipos basados en la cilindrada. Para cilindradas inferiores a 1.250 c.c. el impuesto a aplicar es $IA = 3,74 \times \text{c.c.} - 2.417,56$; en el caso de cilindradas superiores a 1.250 c.c., el $IA = 8,86 \times \text{c.c.} - 8.813,22$. Por ejemplo, para un turismo de 1.600 c.c., de acuerdo con la fórmula aplica 5.363 euros; para uno de 1.200 c.c. 2.070 euros ($3,74 \times 1.200 - 2.417,56$).

Eslovenia, aplica tipos ad valorem en función del precio de adquisición del vehículo matriculado y vienen expresados, por tanto, como un porcentaje del precio neto del vehículo. Así, oscilan entre un tipo del 1% para un vehículo de menos de 1 millón SIT; 1,4% para un precio entre 1-1,4 millones; 2% para el intervalo de 1,4-1,8 millones; 3,5% para 1,8-2,4; 5% para el correspondiente entre 2,4 y 3 millones y, en el intervalo que podríamos considerar de gama alta, 7% entre 3 y 4 millones; 9% entre 4 y 5; 11% entre 5 y 6 y, finalmente, un 13% para aquellos vehículos de más de 6 millones de SIT. 1 euro = 239,09 SIT.

Por último, Finlandia aplica un tipo del 28% del precio menos 650 euros para turismos a gasolina ó menos 450 euros en el caso de turismos diesel.

Los demás Estados, no aplican nada más que el IVA.

Esta disparidad en los tipos impositivos aplicados dificulta la convergencia real entre países de la UE en los precios finales de los automóviles (llegan en ciertos casos hasta duplicarse), al margen de diferencias comparativas que se pueden encontrar, por ejemplo, en los altos precios que llegan a alcanzar en el Reino Unido como consecuencia de las sucesivas fluctuaciones que se han producido en las cotizaciones de la libra esterlina respecto del euro. Recientemente la Comisión Europea ha publicado un informe comparativo de precios antes de impuestos de turismos en los distintos países de la UE que viene a demostrar las grandes diferencias existentes para un mismo modelo y con referencia clara de los niveles de intervención en los mismos por parte de fabricantes. Así, se constata que los precios antes de impuestos generalmente bajos en Finlandia, Dinamarca y Grecia son una respuesta de los fabricantes a los elevados tipos impositivos en estos países, mientras que Reino Unido y Alemania suelen tener, en comparación, un precio antes de impuestos muy alto.

En las últimas columnas de cada una de los dos turismos tipo, se ha reflejado el impacto total de la fiscalidad, incluyendo el IVA.

El tipo medio en la UE se ha calculado ponderando los distintos tipos impositivos por las matriculaciones totales de cada Estado miembro, resultando un tipo impositivo por impuesto especial del 5,1%, 2,1 puntos porcentuales inferior al de España para el primer caso y del 7,6%, 4,4 puntos inferior al de España en el segundo. No obstante, la fiscalidad total, incluyendo el IVA, resulta ser 0,5 puntos porcentuales superior en la UE para los vehículos de baja cilindrada y 2 puntos inferior en los turismos de cilindradas más altas, con los ejemplos tomados. De aplicar las deducciones de 480,81 ó 721,2 Euros/Vehículo, bien por baja turismo entregado o por baja turismo de gasolina con plomo por compra de nuevo de gasolina, en la cuota del Plan Prever, vigente en España en 2004, el tipo medio se situaría por debajo del medio de la UE.

7.3.3. Los ingresos fiscales del sector de automoción en la Unión Europea.

A partir de los datos aportados por ACEA sobre imposición fiscal del sector de automoción en los distintos Estados miembros de la Unión Europea, se ha elaborado el **cuadro número 7.3.2**, relativo a los ingresos fiscales por cada uno de los conceptos impositivos vigentes en los mismos. De acuerdo con dicha información, en la que se incluye la totalidad de los impuestos sobre la adquisición y el uso del automóvil, excluyendo el impuesto sobre hidrocarburos. En el mismo figura por un lado los ingresos correspondientes al IVA, derivado tanto de la compra de vehículos nuevos y usados como de la reparación, mantenimiento, accesorios y recambios de los mismos; por otro, los ingresos, en el último año en el que se ha podido disponer de datos, relativos al Impuesto especial de matriculación, Impuesto de circulación/v.tracción mecánica, Impuesto sobre seguros y Otros impuestos.

INGRESOS FISCALES DEL SECTOR AUTOMOCIÓN EN LA U.E.
(Millones de Euros)

Cuadro nº 7.3.2

País	IVA					Impuesto matriculación	Impuesto circulación (*)	Impuesto s/ seguros	Otros impuestos	TOTAL IMPOSICIÓN	% s/Total
	Vehículos nuevos	Vehículos usados	Reparaciones y neumáticos	Accesorios y recambios	Total						
Bélgica (3)	1.108	74	1.305	801	3.288	337	1.403	368	231	5.627	3,67
Dinamarca (3)						1.643	1.076	258	44	3.022	1,97
Alemania (3)	17.924	1.870	3.289	1.217	24.300		7.336	3.286	285	35.207	22,98
Grecia (3)						772	554		134	1.460	0,95
España (4)	3.355	71			3.426	1.601	2.049	460	331	7.867	5,14
Francia (3)	6.646	589	4.533		11.768	1.518	1.254	4.083	810	19.433	12,68
Irlanda (3)					373	807	680		93	1.953	1,27
Italia (3)					18.900	1.945	5.300	4.050		30.195	19,71
Holanda (3)	748	85	1.204		2.037	2.874	2.108		107	7.126	4,65
Austria (3)					2.090	425	1.425	270	628	4.838	3,16
Portugal (4)					1.242	1.010	134		87	2.473	1,61
Finlandia (1)					1.520	1.173	432	196		3.321	2,17
Suecia (4)					1.599		926		717	3.242	2,12
Reino Unido (2)					15.998		6.173		5.268	27.438	17,91
Total					86.541	14.106	30.851	12.971	8.734	153.203	100

(*) En España, actualmente Impuesto sobre los vehículos de tracción mecánica.

(1) Datos del año 2000.

(2) Datos del año 2002.

(3) Datos del año 2003.

(4) Datos del año 2004.

Fuente: ACEA.

En este análisis únicamente se ha podido disponer de los datos de los Estados miembros correspondientes a la anterior UE de los 15. A partir de los mismos se puede observar como España, en cuanto a ingresos por adquisición o matriculación de vehículos automóviles, ocupa el cuarto lugar con el 11,3% de total recaudado, por detrás de países como Holanda y Dinamarca que con un número de matriculaciones muy inferior mantienen unos tipos impositivos muy superiores a los de España como ya se ha comentado. El dato que figura en el cuadro para Italia, en buena parte corresponde al IPT, una tasa provincial de matriculación o transferencia aplicada tanto a vehículos nuevos como usados, que viene a suponer unos 150,81 euros como cantidad base, si bien la mayoría de las provincias aplican un recargo del 20% sobre ésta.

En cuanto al conjunto de ingresos por la total imposición sobre el automóvil, España se sitúa con el 5,8% de la total recaudación, en el quinto lugar; por detrás, y con notables diferencias, de Alemania, Reino Unido, Italia y Francia, países, por otro lado, con un parque de vehículos así como de matriculaciones superior al de España, como a continuación se puede observar.

7.3.4. Las matriculaciones de turismos en la Unión Europea.

En el **cuadro número 7.3.3** y **gráfico número 7.3.3**, se ha reflejado el número de turismos matriculados en cada uno de los Estados miembros de la UE en los cuatro últimos años, de los que se ha extraído la estructura con el fin de ponderar los tipos impositivos aplicados en cada Estado miembro y obtener así el tipo impositivo medio de la UE, anteriormente analizado.

España con el 10,1% del total de turismos matriculados en la UE en el año 2004, figura en el quinto lugar de matriculaciones en la UE, por detrás de Alemania, Reino Unido, Italia y Francia, reflejando un incremento del 9,8% respecto del año anterior, muy por encima del ligero aumento del 1,6% que acusa el conjunto de la UE, aunque lejos de la tasa de crecimiento del 17,9% que experimentó en 1999 que fue la tasa más alta de la UE, con las únicas excepciones de Grecia e Irlanda, unos 12,9 puntos porcentuales por encima del ritmo de crecimiento medio.

En el **cuadro número 7.3.4** y **gráfico número 7.3.4**, elaborados a partir de datos de ACEA, se puede observar la evolución que ha tenido la matriculación de turismos equipados con motores diesel durante los últimos once años en los diferentes Estados miembros de la UE. En el año 2004, el 48,9% de las ventas de turismos en la UE corresponde a unidades equipadas con motores diesel que han tenido un auge extraordinario en los últimos años, puesto que representaban tan solo el 22,6% en 1995. Austria con el 70,9% del total matriculados encabeza el "ranking", muy seguida de Bélgica (70,2%) y Francia (69,2%). En España se han situado en el 65,4%, un 16,5% por encima del medio de la UE, con una evolución, si cabe, aún más intensa que en el resto de países, ganando casi 38 puntos porcentuales en el período contemplado.

A título informativo, se ha considerado interesante reflejar en los **cuadros números 7.3.5** y **7.3.6**, los datos de producción y exportación de turismos en los diferentes Estados miembros de la UE y, como puede apreciarse en los **gráficos números 7.3.5** y **7.3.6**, España se sitúa en tercer lugar, en ambos casos, por detrás de Alemania y Francia, con el 14,6% y 14,4% de la producción y exportación totales, respectivamente, de turismos de la UE registradas en el año 2004, si bien, las tasas de crecimiento de ambas en el último año apenas son significativas frente a años anteriores y vienen a estar incluso por debajo de las que refleja el conjunto de la UE. La debilidad de los mercados de mayor relevancia en la UE, por otro lado, principales destinatarios de nuestras exportaciones, han afectado negativamente a la evolución de la producción de turismos.

7.4. Recaudación obtenida.

7.4.1. Recaudación líquida.

En el **cuadro número 7.4.1** se han anotado los datos relativos a la recaudación obtenida por este impuesto desde el mes de enero de 2001, con la misma estructura que los cuadros a que se ha hecho referencia anteriormente, relativos al resto de los impuestos especiales.

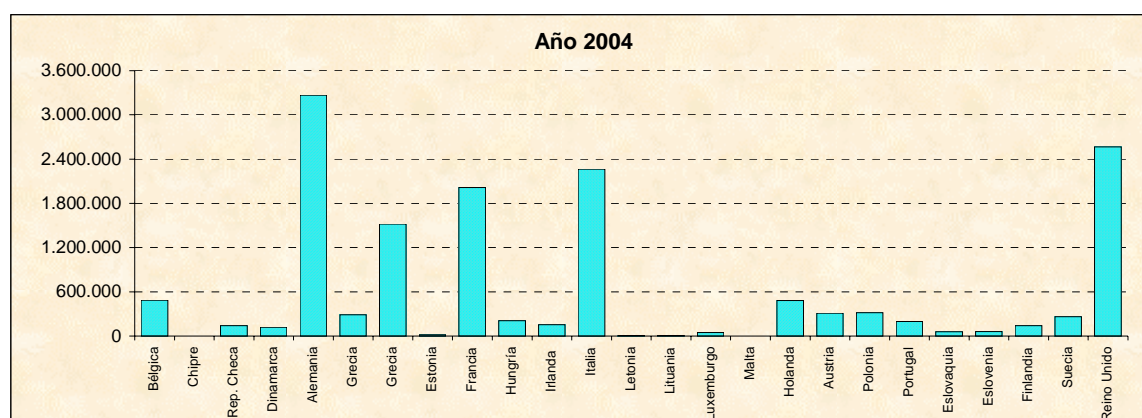
MATRICULACIÓN DE TURISMOS EN LA UNIÓN EUROPEA

Cuadro nº 7.3.3

País	2004	% s/Total	2003	% s/Total	2002	% s/Total	2001	% s/Total	+ (%) 04/03	+ (%) 03/02	+ (%) 02/01
Bélgica	484.757	3,2	458.796	3,1	467.569	3,3	488.683	3,4	5,7	-1,9	-4,3
Chipre											
República Checa	143.622	1,0	152.981	1,0					-6,1		
Dinamarca	121.490	0,8	96.078	0,7	111.585	0,8	96.173	0,7	26,4	-13,9	16,0
Alemania	3.266.825	21,8	3.236.938	22,0	3.252.898	23,2	3.341.718	23,2	0,9	-0,5	-2,7
Grecia	289.691	1,9	257.293	1,7	268.489	1,9	280.214	1,9	12,6	-4,2	-4,2
España	1.517.286	10,1	1.382.109	9,4	1.331.877	9,5	1.425.573	9,9	9,8	3,8	-6,6
Estonia	16.436	0,1	15.602	0,1					5,3		
Francia	2.013.709	13,5	2.009.246	13,7	2.145.071	15,3	2.254.732	15,7	0,2	-6,3	-4,9
Hungría	207.055	1,4	208.426	1,4					-0,7		
Irlanda	154.136	1,0	145.223	1,0	156.125	1,1	164.730	1,1	6,1	-7,0	-5,2
Italia	2.264.413	15,1	2.247.019	15,3	2.279.612	16,3	2.413.455	16,8	0,8	-1,4	-5,5
Letonia	11.217	0,1	8.713	0,1					28,7		
Lituania	9.493	0,1	7.543	0,1					25,9		
Luxemburgo	48.234	0,3	43.620	0,3	43.403	0,3	42.833	0,3	10,6	0,5	1,3
Malta											
Holanda	483.748	3,2	488.841	3,3	510.702	3,6	530.231	3,7	-1,0	-4,3	-3,7
Austria	311.292	2,1	300.121	2,0	279.493	2,0	293.528	2,0	3,7	7,4	-4,8
Polonia	318.111	2,1	358.432	2,4					-11,2		
Portugal	197.584	1,3	189.792	1,3	226.092	1,6	255.210	1,8	4,1	-16,1	-11,4
Eslovaquia	57.430	0,4	59.742	0,4					-3,9		
Eslovenia	62.002	0,4	59.548	0,4					4,1		
Finlandia	142.439	1,0	147.222	1,0	116.877	0,8	109.487	0,8	-3,2	26,0	6,7
Suecia	264.246	1,8	261.206	1,8	254.589	1,8	246.581	1,7	1,2	2,6	3,2
Reino Unido	2.567.269	17,2	2.579.050	17,5	2.563.631	18,3	2.458.769	17,1	-0,5	0,6	4,3
TOTAL U.E.	14.952.485	100,0	14.713.541	100,0	14.008.013	100,0	14.401.917	100,0	1,6	5,0	-2,7

Fuente: ACEA.

Gráfico nº 7.3.3



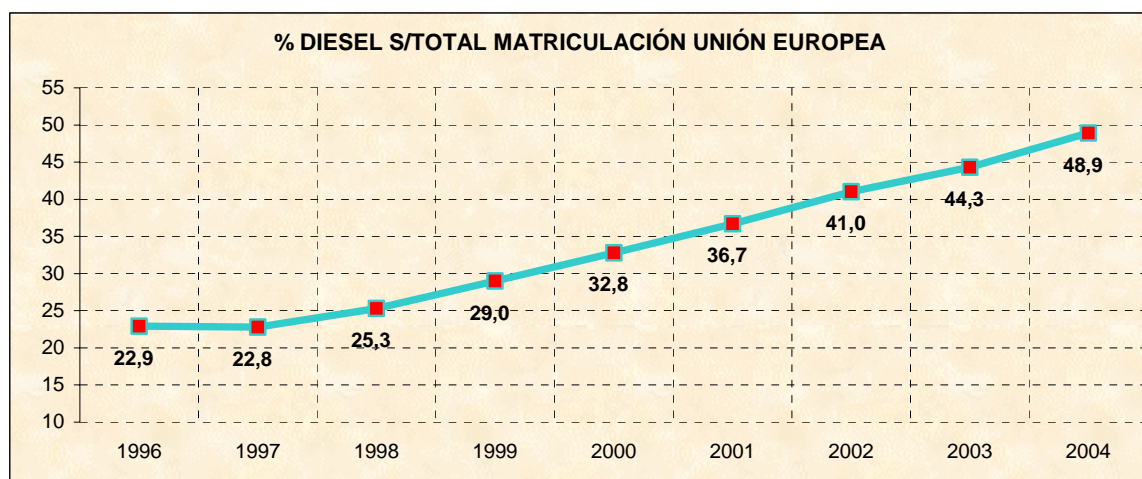
EVOLUCIÓN DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS A GASÓLEO EN LA U.E. (% s/Total matriculaciones)

Cuadro nº 7.3.4

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Bélgica	42,4	46,8	45,7	49,8	52,2	54,3	56,3	62,6	64,3	68,2	70,2
Dinamarca	2,7	2,9	2,9	3,0	4,7	9,4	13,2	17,8	20,2	22,7	24,2
Alemania	16,6	14,5	15,0	14,9	17,6	22,4	30,3	34,5	37,9	39,9	43,6
Grecia					1,1	0,7	0,7	0,8	0,9	1,5	2,9
España	27,5	33,6	37,5	42,2	47,8	50,6	53,1	52,5	57,1	60,9	65,4
Francia	47,6	46,5	39,2	41,8	40,2	44,1	49,0	56,2	63,2	67,4	69,2
Irlanda	16,7	15,9	13,3	11,3	12,8	10,9	10,1	12,9	16,4	17,2	18,3
Italia	9,1	9,9	16,5	17,5	22,5	29,4	33,6	36,6	43,4	48,7	58,3
Luxemburgo	28,1	28,5	32,4	35,2	38,8	42,0	50,4	58,2	61,9	65,9	72,5
Holanda	12,0	13,9	15,3	17,1	20,3	22,8	22,5	22,9	21,6	22,6	24,9
Austria	39,9	42,8	49,4	53,3	54,5	57,4	61,9	65,7	69,6	71,5	70,9
Portugal	11,6	10,7	12,6	16,9	18,8	20,9	24,2	28,4	34,6	44,9	56,9
Finlandia	5,6	6,7	13,5	14,6	15,3	15,7		16,6	15,6	15,2	15,5
Suecia	3,2	2,7	5,2	7,6	11,0	7,2	6,3	5,6	7,0	7,7	8,0
Reino Unido	21,7	20,2	17,8	16,1	15,3	13,8	14,1	17,8	23,5	27,3	32,6
U.E.	23,1	22,6	22,9	22,8	25,3	29,0	32,8	36,7	41,0	44,3	48,9

Fuente: ACEA.

Gráfico nº 7.3.4



PRODUCCIÓN DE TURISMOS EN LA UNIÓN EUROPEA

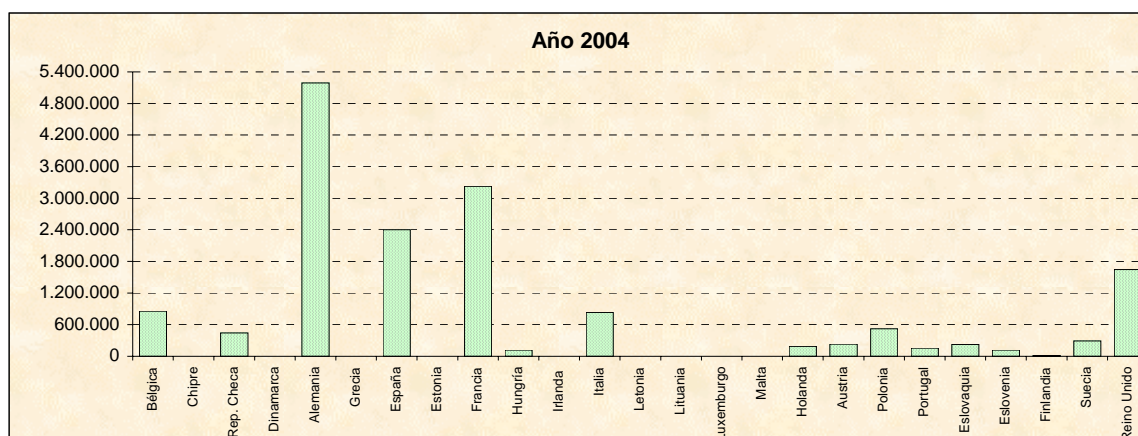
Cuadro nº 7.3.5

País	2004	% s/Total	2003	% s/Total	2002	% s/Total	2001	% s/Total	+ (%) 04/03	+ (%) 03/02	+ (%) 02/01
Bélgica (1)	857.119	5,2	791.703	4,9	936.903	5,7	1.058.656	6,3	8,26	-15,50	-11,50
Chipre											
República Checa	443.065	2,7	436.279	2,7	441.312	2,7	456.927	2,7	1,56	-1,14	-3,42
Dinamarca											
Alemania	5.192.101	31,6	5.120.864	31,6	5.123.238	30,9	5.301.189	31,6	1,39	-0,05	-3,36
Grecia											
España	2.402.501	14,6	2.399.374	14,8	2.266.902	13,7	2.211.172	13,2	0,13	5,84	2,52
Estonia											
Francia	3.227.416	19,6	3.220.329	19,9	3.292.797	19,9	3.181.549	19,0	0,22	-2,20	3,50
Hungría	118.590	0,7	122.338	0,8	138.239	0,8	140.401	0,8	-3,06	-11,50	-1,54
Irlanda											
Italia	833.578	5,1	1.026.454	6,3	1.125.769	6,8	1.271.780	7,6	-18,79	-8,82	-11,48
Letonia											
Lituania											
Luxemburgo											
Malta											
Holanda	187.600	1,1	163.080	1,0	182.368	1,1	189.261	1,1	15,04	-10,58	-3,64
Austria	227.244	1,4	118.650	0,7	132.768	0,8	131.098	0,8	91,52	-10,63	1,27
Polonia	521.816	3,2	306.847	1,9	275.596	1,7	335.996	2,0	70,06	11,34	-17,98
Portugal	150.781	0,9	165.576	1,0	182.573	1,1	177.357	1,1	-8,94	-9,31	2,94
Eslovaquia	223.542	1,4	281.160	1,7	225.442	1,4	181.644	1,1	-20,49	24,72	24,11
Eslovenia	116.609	0,7	110.597	0,7	126.661	0,8	116.082	0,7	5,44	-12,68	9,11
Finlandia	10.051	0,1	19.226	0,1	41.068	0,2	41.916	0,3	-47,72	-53,18	-2,02
Suecia	290.383	1,8	280.394	1,7	458.836	2,8	476.173	2,8	3,56	-38,89	-3,64
Reino Unido	1.646.881	10,0	1.657.558	10,2	1.629.934	9,8	1.492.365	8,9	-0,64	1,69	9,22
TOTAL U.E.	16.449.277	100,0	16.220.429	100,0	16.580.406	100,0	16.763.566	100,0	1,41	-2,17	-1,09

(1) No están excluidas posibles dobles contabilizaciones.

Fuente: ANFAC

Gráfico nº 7.3.5



EXPORTACIÓN DE TURISMOS EN LA UNIÓN EUROPEA

Cuadro nº 7.3.6

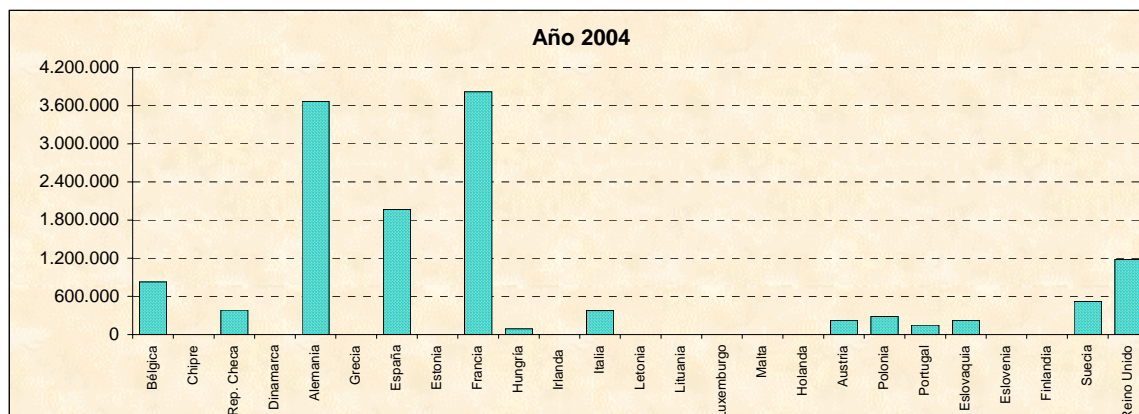
País	2004	% s/Total	2003	% s/Total	2002	% s/Total	2001	% s/Total	+ (%) 04/03	+ (%) 03/02	+ (%) 02/01
Bélgica (1)	829.187	6,0	763.772	5,7	900.704	6,9	1.019.189	8,0	8,56	-15,20	-11,63
Chipre											
República Checa	386.143	2,8	377.264	2,8	370.504	2,8	375.862	3,0	2,35	1,82	-1,43
Dinamarca											
Alemania	3.666.524	26,7	3.665.759	27,2	3.623.305	27,6	3.639.904	28,6	0,02	1,17	-0,46
Grecia											
España	1.968.330	14,4	1.961.071	14,6	1.823.675	13,9	1.791.265	14,1	0,37	7,53	1,81
Estonia											
Francia (2)	3.819.541	27,8	3.638.205	27,0	3.469.381	26,4	3.294.668	25,9	4,98	4,87	5,30
Hungría	89.561	0,7	84.003	0,6	102.687	0,8	111.416	0,9	6,62	-18,20	-7,83
Irlanda											
Italia	377.754	2,8	502.245	3,7	539.611	4,1	596.163	4,7	-24,79	-6,92	-9,49
Letonia											
Lituania											
Luxemburgo											
Malta											
Holanda											
Austria (1)	222.783	1,6	113.922	0,8	123.236	0,9	125.409	1,0	95,56	-7,56	-1,73
Polonia	284.122	2,1	170.861	1,3	139.425	1,1			66,29	22,55	
Portugal	149.774	1,1	164.950	1,2	181.358	1,4	175.548	1,4	-9,20	-9,05	3,31
Eslovaquia	223.542	1,6	281.160	2,1	225.476	1,7	181.644	1,4	-20,49	24,70	24,13
Eslovenia			109.397	0,8	118.220	0,9				-7,46	
Finlandia			19.226	0,1	41.068	0,3	41.916	0,3		-53,18	-2,02
Suecia	519.084	3,8	465.787	3,5	442.547	3,4	469.695	3,7	11,44	5,25	-5,78
Reino Unido	1.179.743	8,6	1.143.760	8,5	1.047.668	8,0	894.214	7,0	3,15	9,17	17,16
TOTAL U.E.	13.716.088	100,0	13.461.382	100,0	13.148.865	100,0	12.716.893	100,0	1,89	2,38	3,40

(1) No están excluidas posibles dobles contabilizaciones. Exportación más ensamblaje.

(2) Incluye la exportación de los vehículos producidos fuera de Francia.

Fuente: ANFAC

Gráfico nº 7.3.6



EVOLUCIÓN DE LA RECAUDACIÓN POR EL IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE (*)

Cuadro nº 7.4.1

M E S	PERIODO MENSUAL							PERIODO ACUMULADO							PERIODO ANUAL MÓVIL (1)						
	2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN		
					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03
E	83.381	89.433	83.799	89.620	7,3	-6,3	6,9	83.381	89.433	83.799	89.620	7,3	-6,3	6,9	1.164.251	1.209.752	1.183.425	1.305.520	3,9	-2,2	10,3
F	96.232	93.184	94.418	117.674	-3,2	1,3	24,6	179.613	182.617	178.217	207.294	1,7	-2,4	16,3	1.160.166	1.206.704	1.184.659	1.328.776	4,0	-1,8	12,2
M	96.723	87.788	91.110	119.337	-9,2	3,8	31,0	276.336	270.405	269.327	326.631	-2,1	-0,4	21,3	1.155.315	1.197.769	1.187.982	1.357.002	3,7	-0,8	14,2
1T	276.336	270.405	269.327	326.631	-2,1	-0,4	21,3	276.336	270.405	269.327	326.631	-2,1	-0,4	21,3	1.155.315	1.197.769	1.187.982	1.357.002	3,7	-0,8	14,2
A	105.817	99.824	106.753	110.013	-5,7	6,9	3,1	382.153	370.229	376.081	436.644	-3,1	1,6	16,1	1.148.384	1.191.776	1.194.911	1.360.262	3,8	0,3	13,8
M	100.344	96.800	93.889	133.200	-3,5	-3,0	41,9	482.496	467.029	469.969	569.844	-3,2	0,6	21,3	1.156.348	1.188.233	1.192.000	1.399.574	2,8	0,3	17,4
J	114.853	111.621	127.360	136.851	-2,8	14,1	7,5	597.349	578.651	597.330	706.696	-3,1	3,2	18,3	1.161.041	1.185.002	1.207.738	1.409.065	2,1	1,9	16,7
2T	321.013	308.246	328.002	380.065	-4,0	6,4	15,9	597.349	578.651	597.330	706.696	-3,1	3,2	18,3	1.161.041	1.185.002	1.207.738	1.409.065	2,1	1,9	16,7
J	130.858	129.675	124.614	146.049	-0,9	-3,9	17,2	728.207	708.326	721.943	852.745	-2,7	1,9	18,1	1.165.726	1.183.818	1.202.677	1.430.500	1,6	1,6	18,9
A	96.438	96.591	114.977	144.739	0,2	19,0	25,9	824.646	804.917	836.921	997.484	-2,4	4,0	19,2	1.163.889	1.183.971	1.221.064	1.460.262	1,7	3,1	19,6
S	73.766	74.972	91.767	84.289	1,6	22,4	-8,1	898.411	879.889	928.688	1.081.773	-2,1	5,5	16,5	1.168.000	1.185.178	1.237.858	1.452.784	1,5	4,4	17,4
3T	301.062	301.238	331.358	375.077	0,1	10,0	13,2	898.411	879.889	928.688	1.081.773	-2,1	5,5	16,5	1.168.000	1.185.178	1.237.858	1.452.784	1,5	4,4	17,4
O	95.392	94.650	105.061	124.912	-0,8	11,0	18,9	993.803	974.539	1.033.748	1.206.685	-1,9	6,1	16,7	1.175.264	1.184.435	1.248.269	1.472.636	0,8	5,4	18,0
N	95.896	101.299	132.126	142.410	5,6	30,4	7,8	1.089.699	1.075.838	1.165.874	1.349.096	-1,3	8,4	15,7	1.177.724	1.189.839	1.279.096	1.482.920	1,0	7,5	15,9
D	114.000	113.221	133.825	123.131	-0,7	18,2	-8,0	1.203.700	1.189.060	1.299.699	1.472.226	-1,2	9,3	13,3	1.203.700	1.189.060	1.299.699	1.472.226	-1,2	9,3	13,3
4T	305.289	309.171	371.011	390.453	1,3	20,0	5,2	1.203.700	1.189.060	1.299.699	1.472.226	-1,2	9,3	13,3	1.203.700	1.189.060	1.299.699	1.472.226	-1,2	9,3	13,3

La recaudación correspondiente al impuesto obtenida por Canarias y las Diputaciones Forales del País Vasco y Navarra ha sido la siguiente:

País Vasco	59.560	55.389	57.289	61.757	-7,0	3,4	7,8
Navarra	17.810	16.249	16.190	17.085	-8,8	-0,4	5,5
Canarias	39.372	38.322	42.525	50.270	-2,7	11,0	18,2
TOTAL RECAUDACIÓN CONSOLIDADA	1.320.442	1.299.019	1.415.703	1.601.339	-1,6	9,0	13,1

Miles de Euros. Se ha utilizado el cambio establecido en 1999 (1Euro = 166,386 ptas)

(*) Esta evolución de la recaudación líquida se refiere a la HACIENDA ESTATAL.

(1) En las columnas del "Periodo anual móvil", se expresan las recaudaciones obtenidas en los doce últimos meses que finalizan en el mes considerado.

Aunque los datos del período 1993-2000, no figuren ya en la presente edición de este Estudio, parece interesante recordar, aunque sea brevemente, algunos de los aspectos más importantes dentro del mismo con el fin de contemplar un panorama general de la evolución de la recaudación desde la implantación del impuesto. Así, durante 1994, la recaudación aumentó un 8,9% con respecto al año anterior y ello a pesar de las minoraciones autorizadas en dicho año, establecidas por el Real Decreto-ley 4/1994, que suponían una deducción de hasta 100.000 pesetas en la cuota íntegra y que estuvo vigente desde el 12 de abril al 12 de octubre de 1994, conocido como Plan Renove I, y que continuaron con el Plan Renove II, establecido por el Real Decreto-ley 10/1994, hasta el 30 de junio de 1995, aunque la cuantía de la deducción se redujo hasta 80.000 pesetas y la antigüedad mínima exigida del vehículo destinado al desguace se redujo, también, de diez a siete años.

Estas medidas junto con las establecidas por los Reales Decretos-leyes 11 y 12/1994, de 28 de octubre y 25 de noviembre, para paliar los daños originados por las lluvias e inundaciones con una minoración de hasta 165.000 pesetas en la cuota íntegra en la matriculación de vehículos nuevos o usados, adquiridos para sustituir a aquéllos que hubieran sufrido un siniestro total y que estuvieron vigentes hasta el 4 de noviembre de 1995, tuvieron un efecto incentivador en la renovación del parque automovilístico, objetivo, por otro lado pretendido con tales medidas, aumentando el número de turismos matriculados en un 21% en dicho año que justifica sobradamente este 8,9% de crecimiento de la recaudación por este impuesto respecto a 1993.

En 1995, la recaudación disminuyó un 4,2% respecto a la obtenida el año anterior, como consecuencia de la reducción en un punto porcentual del tipo impositivo general (del 13% al 12% en Península e islas Baleares), así como por la caída en la matriculación de automóviles, -un 8,6% menos que en 1994-, y ello a pesar de continuar vigente hasta junio de dicho año el Plan Renove II.

Durante 1996, la tónica de descenso en la recaudación iniciada en 1995, continuó, aunque más acusada, situándose en un 6,9% por debajo de la obtenida al finalizar el año 1995.

Este notable descenso en la recaudación de 1996 es el resultado de dos factores que influyeron en sentido contrario:

- Por un lado, la reducción en cinco puntos del tipo impositivo -del 12% al 7%, en Península e Islas Baleares-, aplicado desde el 1 de enero de 1996 a los automóviles de baja cilindrada, considerándose como tales a los de menos de 1.600 c.c. si se trata de motores de gasolina, o de menos de 2.000 c.c. si se trata de vehículos equipados con motor diesel, que ha incentivado fundamentalmente la demanda de estos últimos, como se verá posteriormente en el análisis de la evolución de la estructura de la demanda que ha pasado de representar el 22% en 1993 al 38% en 1996, lo que parece apuntar a un proceso preferencial en los últimos años del turismo diesel, como consecuencia también de mantener prácticamente una igualdad en los precios con los equipados con motores de gasolina y beneficiarse de un gravamen muy inferior en el consumo de carburante.

- En sentido contrario y, como consecuencia, al menos en parte, del factor anterior, incidió el incremento de automóviles matriculados -un 10,8% sobre las cifras de 1995-.

En 1997, 1998 y 1999, la recaudación por este impuesto aumentó un 11,7%, 20,1% y 27,2%, respectivamente, con una clara tendencia al alza, mientras que en el año 2000 y más acentuadamente en 2001 y 2002 se acusa una notable desaceleración que aumenta conforme avanzan los meses del año hasta caer al 1,9% con el que se cierra el año 2000, se reduce en 2001 hasta el 0,9% y llega a hacerse negativa en 2002, un -1,6%. En los dos últimos reflejados, la tendencia se hace creciente acusando un mayor ritmo a partir de mediados del tercer trimestre de 2003, llegando a alcanzar, de nuevo, los dos dígitos en todos los períodos móviles que han finalizado en el año 2004. Si bien, se profundizará posteriormente en los factores explicativos de estas fluctuaciones de la recaudación, pueden apuntarse ya los siguientes:

- Haber desaparecido desde primeros de enero de 1997 los tipos reducidos que se venían aplicando a los vehículos todo terreno, manteniéndose invariables los restantes tipos impositivos;

- la matriculación de automóviles ha crecido a tasas de dos dígitos a lo largo del período 1998-2000, como consecuencia de la conjunción de dos factores: el fuerte tirón experimentado por el consumo privado y la renovación de un parque de vehículos ligeros envejecido que había tenido su máximo recambio en 1989 con un récord en las matriculaciones. Cifra, que se ha podido superar en 1998 y en el año 1999 que registra la cifra de ventas histórica más alta con 1.409.000 turismos matriculados, a los que si les añadimos los 95.000 todoterreno matriculados se llega a superar la cifra del millón y medio de matriculaciones. Nivel, este último, que no se llega a alcanzar hasta finalizar el año 2004 y que parece, en principio agotar el ciclo expansivo que se suele producir cada 10 años.

- en los últimos meses del año 2000 aparece, también, una cierta contracción ante el anunciado aumento de beneficios fiscales para el año 2001 (una deducción de hasta 120.000 pesetas (721,21 euros) para la sustitución de turismos de gasolina no aptos para consumir gasolina sin plomo y una reducción del 50% de la base imponible para aquellos vehículos que se destinen al uso exclusivo de familias numerosas). En efecto, transcurrido el primer trimestre de 2001, se empieza a acusar un cambio de tendencia en el ritmo de crecimiento que incluso llega a hacerse positivo en el mes de diciembre y que, en general, aumenta conforme avanzan los meses para alcanzar al finalizar el año una cifra de matriculaciones de turismos, incluido todoterrenos, de 1,499 millones, cifra ligeramente inferior a la registrada en 1999 y un 2,2% superior a la de 2000 (Cfr. cuadro número 7.6.4);

- en los dos últimos años analizados, 2003 y 2004, y después del paréntesis que se produce en 2002 de clara desaceleración en el número de matriculaciones, acorde con el menor dinamismo de la actividad económica, se produce un cambio de tendencia al alza impulsada tanto por el aumento de las bajas acogidas al programa PREVER como por el aumento significativo de la demanda para la ampliación y renovación de las flotas de las empresas de alquiler, como posteriormente habrá ocasión de analizar.

- el aumento de los precios medios de los automóviles de turismo de la versión básica gama-modelo, aunque en proporciones tan humildes como el 3,04% en 1998, 2,15% en 1999, 3,99% en 2000, 6,65% en 2001, 6,03% en 2002, 2,02% en 2003 y 3,87% en 2004;

- la eliminación de la gasolina con plomo desde primeros del mes de agosto de 2001, junto con los incentivos del programa PREVER para la sustitución de los vehículos turismos usuarios de la misma, así como su ampliación, a partir del 1/01/2004 a todos los turismos y todoterrenos nuevos.

- además, el nuevo Plan PREVER, ha introducido un mayor grado de flexibilidad al permitir, entre otras cosas, que los turismos - todoterrenos y comerciales ligeros usados con antigüedad no superior a 5 años, en el primer caso, y de 3 años en los últimos, puedan beneficiarse de las rebajas fiscales, a través de descuentos sobre el PVP de los mismos. Descuentos que han podido, también, potenciar la renovación del parque de automóviles.

En sentido negativo pueden haber influido:

- La creciente sustitución de vehículos a gasolina por otros con motor diesel, hasta el extremo de que en 2004, los vehículos con motor diesel matriculados han representado el 66,3% del total, cuando este porcentaje era del 26,55% en 1996 y del 47,73% en 1998 (Cfr. cuadro número 7.7.5);

- la aplicación del Plan PREVER, en vigor desde el día 11 de abril de 1997, que permite la deducción de hasta 80.000 pesetas (480,81 euros) en la cuota íntegra, con ocasión de la baja por desguace de automóviles con más de 10 años de antigüedad. Si bien, no cabe duda del incentivo que tiene a su vez éste en la renovación del parque de automóviles;

- la elevación de la deducción hasta las 120.000 pesetas (721,21 euros) en la cuota íntegra y, con carácter excepcional, durante un período que finaliza el 31 de diciembre de 2003, para la sustitución del automóvil de turismo usado, dado de baja para desguace y no apto para consumir

gasolinas sin plomo de acuerdo, por omisión, con la relación acreditativa de marcas y modelos aptos para poder usarla (Resolución de 2 de enero de 2001 (B.O.E. del 3), de la Secretaría de Estado de Política Científica y Tecnológica, por la que se hace pública la relación de marcas y modelos de vehículos automóviles de turismo aptos para emplear gasolina sin plomo);

- la reducción del 50% de la base imponible del impuesto, para aquellos vehículos que se destinen al uso exclusivo de familias calificadas de numerosas conforme a la normativa vigente y con una serie de requisitos que se especifican. La aplicación de esta reducción está condicionada a su reconocimiento previo por la Administración tributaria.

- La extensión en la nueva versión del Plan PREVER, en vigor desde el 1 de enero de 2004, a la deducción por la baja de un vehículo tanto en la compra de turismos y todoterrenos nuevos como turismos y vehículos comerciales semi-nuevos.

En la parte inferior del cuadro se han reflejado las recaudaciones del País Vasco, Navarra y Canarias que tienen cedido este impuesto desde su implantación, si bien, la recaudación del Estado desde el año 2002 ha sido transferida al conjunto de Comunidades Autónomas de régimen común que, de acuerdo con el nuevo sistema de financiación de las mismas, alcanza la cesión total de este impuesto. Su integración nos va a dar la total recaudación consolidada por el Impuesto sobre Determinados Medios de Transporte. Esta ha ascendido en el año 2004 a 1.601,4 millones de euros, con un crecimiento extraordinario del 13,1% respecto a la registrada en 2003, cuando las matriculaciones lo ha hecho en un 10,8%, lo que induce a pensar, en principio, en un aumento de las bases imponibles puesto que las bonificaciones, vía deducciones, exenciones o reducciones, incluso han aumentado. Más adelante habrá ocasión de analizar en qué medida han influido cada uno de estos factores.

7.4.2. Distribución de las autoliquidaciones.

En un impuesto en el que el hecho imponible está constituido por la primera matriculación de los medios de transporte, no cabe efectuar el análisis que se ha hecho en los restantes impuestos especiales acerca de la distribución de la recaudación entre autoliquidaciones y liquidaciones por importaciones; salvo en los supuestos de resoluciones de expedientes sancionadores, la recaudación por este impuesto se realiza siempre mediante autoliquidaciones.

En el año 2004, al igual que en años anteriores a excepción de 1993, las autoliquidaciones se han efectuado con dos modelos de declaración-liquidación diferentes: El 565 empleado con carácter general y el 567 que se utiliza en aquellos supuestos en que se realizan minoraciones en la cuota íntegra por concurrir las circunstancias exigidas por el Real Decreto-ley a que se ha hecho referencia anteriormente.

Del total de autoliquidaciones presentadas por personas físicas en el año 2004, 1.483.887, todavía con datos provisionales, 1.216.805 lo han sido en el modelo 565 -sin deducciones en la cuota íntegra- y las 267.082, restantes, en el modelo 567, con minoración de la cuota, frente a las 85.576 y 811 para este último modelo presentadas en 1997 y 1996, respectivamente; este crecimiento es consecuencia de la aplicación del Plan PREVER, a partir del 11 de abril de 1997 al haber finalizado el Plan Renove II en 1995 y solamente mantenerse en el año 1996 los supuestos singulares relativos a las inundaciones habidas en Guadalajara. Las deducciones en la cuota se han realizado, por consiguiente, en el 18% de las autoliquidaciones practicadas en el año 2004, porcentaje similar al registrado en 2003, y muy por encima del 12,04% registrado en 1997, 0,13% en 1996 y 12,52% en 1995.

Para efectuar un análisis de la distribución de las autoliquidaciones por tramos de cuotas ingresadas, el mayor nivel de desagregación de que se dispone corresponde a las autoliquidaciones presentadas por las personas físicas, que son las que van a utilizarse, sin perder por ello significación ya que de los 1.007.972 contribuyentes por el Impuesto en el año 2004 -un 11,4% más que en 2003- 975.728, es decir el 96,8%, han sido personas físicas. Por otra parte, el número total de

autoliquidaciones con ingreso presentadas ha sido de 1.485.669, un 13,3% más que en 2003, de las que el 65,4% lo han sido por personas físicas.

En el **cuadro número 7.4.2** se han recogido los datos relativos a la distribución de las autoliquidaciones formalizadas por las personas físicas, en el que se han distribuido las declaraciones presentadas, en los ejercicios de 2003 y 2004, según tramos de las cuotas ingresadas, diferenciando las autoliquidaciones formuladas en cada uno de los dos modelos posibles a que se ha hecho referencia y agregando el total, con el fin de poder efectuar comparaciones entre ambos. En cada caso, se ha anotado el número de las autoliquidaciones totales, el importe total de las cuotas ingresadas y los porcentajes correspondientes a cada tramo tanto del número de autoliquidaciones como del importe ingresado. Asimismo, ha parecido interesante calcular la cuota media por autoliquidación correspondiente a cada tramo.

El mayor número de autoliquidaciones, sin deducciones en la cuota (M-565), en 2004, al igual que sucediera en 2003, corresponde a ingresos de cuotas situadas entre los 100 y 1.000 euros, un 56,5% del total autoliquidaciones frente al 60,18% en 2003 para este mismo tramo, resultando una cuota media en dicho tramo de 683 euros, similar a la registrada en 2003, que corresponde a medios de transporte con un valor -excluidos impuestos- de 7.967 euros y de 9.924 euros como precio medio de venta al público (se ha considerado un tipo impositivo medio igual al medio ponderado por la estructura de matriculaciones resultante del conjunto total de autoliquidaciones del año, que como después habrá ocasión de ver, ha sido del 8,57% en 2004, frente al 8,58% de 2003).

Si se tienen en cuenta las autoliquidaciones presentadas con el Modelo 567, es decir con deducciones en la cuota, este tramo analizado pasa a representar el 58,42% de las autoliquidaciones y el 33,95% del importe ingresado en el año 2004, frente al 61,93% y 36,95%, respectivamente, en 2003. En el Modelo 567 el tramo inferior con cuotas de hasta 1.000 euros, al igual que sucediera en años anteriores, es el más representativo, con el 90,83% de las autoliquidaciones y el 61,5% del importe total ingresado, seguido del correspondiente a cuotas entre 1.000 y 10.000 euros, con porcentajes del 9,18% y 38,2%, respectivamente, y una cuota media por autoliquidación de 367 euros en el primero y de 1.722 euros en el segundo, frente a 399 y 1.627 euros en 2003 para estos mismos tramos.

La cuota ingresada media por autoliquidación en 2004 ha sido de 1.062 euros, un 1,34% superior a la registrada en 2003, como consecuencia del crecimiento de las bases medias imponibles; si la comparación se realiza en términos de cuotas asociadas íntegras, dicho valor resulta ser de 1.180 euros, un 2,5% superior a la correspondiente de 2003, y ello a pesar de haberse mantenido los mismos tipos impositivos lo que es indicativo de un aumento, como se verá posteriormente, en la base media imponible.

7.4.3. Declaraciones de no sujeción y exención del impuesto.

Sin reconocimiento previo de la Administración:

Corresponden a las declaraciones realizadas en el modelo 565, aprobado por la Orden de 26 de marzo de 2001, que han aportado junto con la misma la documentación que acredita la no sujeción o exención alegada, contempladas en los Art. 65.1.a) 1º a 6º y Art. 66.1. e), g), h), j) y l), respectivamente, de la Ley 38/1992, de II.EE. La Ley 14/2000, de 29 de diciembre (B.O.E. del 30), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificó el artículo 66 de la Ley 38/1992, que pasa a titularse "Exenciones, devoluciones y reducciones" y da una nueva redacción al mismo.

Los supuestos de **no sujeción** comprenden:

- a) Vehículos transporte de mercancías.
- b) Vehículos transporte colectivo viajeros de más de nueve plazas.

AUTOLIQUIDACIONES IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE (personas físicas)

Cuadro nº 7.4.2

TRAMOS CUOTAS (euros)		2003 (MOD.565)			2003 (MOD.567)			TOTAL 2003			2004 (MOD.565)			2004 (MOD.567)			TOTAL 2004			DIFERENCIA 2004-2003		
		AUTOL	IMPOR	CUOTA	AUTOL	IMPOR	CUOTA	AUTOL	IMPOR	CUOTA	AUTOL	IMPOR	CUOTA	AUTOL	IMPOR	CUOTA	AUTOL	IMPOR	CUOTA	AUTOLIQUIDACIONES		
		%	%	MEDIA	%	%	MEDIA	%	%	MEDIA	%	%	MEDIA	%	%	MEDIA	%	%	MEDIA	MODELO		
		s/Total	s/Total	(Euros)	s/Total	s/Total	(Euros)	s/Total	s/Total	(Euros)	s/Total	s/Total	(Euros)	s/Total	s/Total	(Euros)	s/Total	s/Total	(Euros)	565	567	TOTAL
Hasta	10	0,24	0,00	5	8,68	0,02	1	1,76	0,00	1	0,36	0,00	5	10,01	0,02	1	2,10	0,00	2	1.770	6.305	8.075
> 10 -	100	2,12	0,09	50	11,33	1,40	55	3,78	0,19	53	2,44	0,10	52	13,64	1,84	56	4,46	0,23	54	6.970	9.771	16.741
> 100 -	1.000	60,18	34,86	683	69,89	61,92	399	61,93	36,95	625	56,50	32,02	683	67,18	59,64	367	58,42	33,95	617	41.317	14.961	56.278
> 1.000 -	10.000	37,33	62,98	1.989	10,11	36,56	1.627	32,44	60,94	1.969	40,57	65,50	1.945	9,18	38,20	1.722	34,92	63,59	1.935	92.790	729	93.519
> 10.000 -	100.000	0,12	1,56	15.623	0,00	0,10	18.469	0,10	1,45	15.636	0,12	1,77	17.262	0,00	0,09	19.364	0,10	1,65	17.269	241	-1	240
> 100.000 -	1.000.000	0,00	0,51	221.509				0,00	0,47	221.509	0,00	0,60	252.762	0,00	0,21	117.818	0,00	0,58	245.468	6	2	8
TOTAL AUTOL./IMPOR.		1.073.711	1.265.655	1.179	235.315	105.849	450	1.309.026	1.371.504	1.048	1.216.805	1.465.840	1.205	267.082	110.484	414	1.483.887	1.576.324	1.062	143.094	31.767	174.861

Importe total en miles de euros
Cuota en euros por autoliquidación
Fuente: Autoliquidaciones (Zujarnet)

- c) Vehículos transporte colectivo viajeros con una altura total sobre el suelo de más de 1.800 mm. (Exceptuando tipo "Jeep") (Suprimido en 1999).
- d) Vehículos de dos o tres ruedas de cilindrada inferior a 125 c.c./250 c.c., en función de la normativa vigente en la fecha de matriculación.
- e) Coches de minusválidos.
- f) Vehículos especiales.
- g) Furgones y furgonetas, uso múltiple.
- h) Embarcaciones y buques de recreo de menos de 7,5 metros de eslora.
- i) Aeronaves: Trabajos agrícolas, traslado de enfermos.
- j) Aeronaves: peso máximo despegue que no exceda de 1.550 Kg.

A su vez, los supuestos de exención incluyen:

- a) Embarcaciones: remo, pala, velero olímpico.
- b) Aeronaves: Estado, CC.AA., CC.LL., Empresas u Organismos Públicos.
- c) Aeronaves: Empresas de navegación aérea.

Excepciones: Se exceptúan de la necesidad de presentar declaración en el modelo 565, los supuestos siguientes:

a) Vehículos de exclusiva aplicación industrial homologados (hace referencia a los furgones y furgonetas de uso múltiple de cualquier altura, de únicamente dos asientos para el conductor y el ayudante y que el espacio destinado a la carga no goce de visibilidad lateral y sea superior al 50% del volumen interior).

b) Vehículos placa diplomática o consular.

El número de declaraciones autorizadas durante el período 1993-2004, se ha reflejado en el **cuadro número 7.4.3**. En el mismo, se puede apreciar como el número de declaraciones con exención del impuesto en el modelo 565 es prácticamente mínimo ya que la gran mayoría de los supuestos de exención se declaran, como a continuación se verá, en el modelo 05 que requiere un reconocimiento previo de la Administración. Por el contrario, la mayoría de los supuestos de no sujeción del impuesto están recogidos en este modelo 565 y alcanzan la cifra de 443.425 vehículos en 2004, un 19,5% más que en 2003, si bien, dado el carácter provisional de los datos, estas cifras hay que tomarlas con cierta reserva.

Con reconocimiento previo de la Administración:

Corresponden a las declaraciones realizadas en el modelo 05, aprobado por la Orden de 2 de abril de 2001, que han aportado junto con las mismas la documentación que acredita la no sujeción o exención alegada, contempladas en el Art. 65.1.a). 7º y 8º y Art. 66.1.a), b), c), d), f), i) y k), respectivamente, de la Ley 38/1992, de II.EE. La Ley 14/2000, de 29 de diciembre, modifica el artículo 66 de la ya mencionada Ley 38/1992 y ha introducido en su apartado 4 una reducción del 50% de la base imponible respecto de los vehículos automóviles con una capacidad homologada no inferior a 5 plazas y no superior a nueve, incluida en ambos casos la del conductor, que se destinen al uso exclusivo de familias calificadas de numerosas conforme a la normativa vigente. La aplicación de esta reducción está condicionada a su reconocimiento previo por la Administración tributaria.

Los supuestos de no sujeción comprenden:

- a) Vehículos utilizados por Fuerzas Armadas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
- b) Ambulancias y vehículos destinados a vigilancia y socorro en autopistas y carreteras.

A su vez, los supuestos de exención incluyen:

- a) Taxis, Autotaxis y Autoturismos.
- b) Vehículos destinados a enseñanza de conductores.
- c) Vehículos de alquiler.

NO SUJECCIONES Y EXENCIONES (MODELO 565) DEL IMPUESTO ESPECIAL
S/ DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE
(Sin reconocimiento previo de la Administración)

Cuadro nº 7.4.3

Año	NO SUJETOS	Variación %	EXENTOS	Variación %	TOTAL	Variación %
1993	156.604				156.604	
1994	134.771	-13,94	25		134.796	-13,93
1995	162.830	20,82	38	52,00	162.868	20,83
1996	185.825	14,12	47	23,68	185.872	14,12
1997	247.049	32,95	48	2,13	247.097	32,94
1998	300.149	21,49	42	-12,50	300.191	21,49
1999	327.247	9,03	70	66,67	327.317	9,04
2000	332.970	1,75	77	10,00	333.047	1,75
2001	389.094	16,86	71	-7,79	389.165	16,85
2002	331.024	-14,92	n.d.	-	n.d.	-
2003	371.049	12,09	n.d.	-	n.d.	-
2004	443.425	19,51	n.d.	-	n.d.	-

Fuente: BDCNET. INFO AUTOLIQUIDACIONES. Modelo 565. AEAT.

- d) Vehículos destinados a uso de minusválidos.
- e) Embarcaciones de recreo o de deportes náuticos destinados a alquiler y cuya eslora no exceda de 15 metros.
- f) Aeronaves destinadas a formación y enseñanza de pilotos.
- g) Aeronaves destinadas a arrendamiento financiero a empresas de navegación aérea.

En el **cuadro número 7.4.4** se ha anotado el número de declaraciones concedidas en cada uno de los supuestos de exención. Como se ha comentado anteriormente, prácticamente la totalidad de los supuestos de exención se realizan con este modelo 05, aprobado por la Orden de 2/04/2001 (BOE del 12). De las cifras recogidas en el cuadro destacan las relativas a empresas de alquiler con una evolución creciente hasta el año 1996 que alcanzó un máximo con 152.296 concedidos, para, a partir del mismo, empezar a disminuir hasta los 130.807 vehículos de 1998, un 6,5% menos que en 1997 y volver a adoptar una tendencia al crecimiento hasta los 204.657 concedidos en 2004, un 4,6% más respecto del año anterior (ANFAC en su memoria anual da una demanda de empresas alquiladoras de 209.980 para el año 2004). Le sigue en cuantía los vehículos para minusválidos con 59.286 autorizaciones, presentando una evolución creciente a lo largo del período, si exceptuamos el ligero descenso de 2002. Los taxis, en el entorno de los 10.693 vehículos autorizados en 2004, reflejan, por el contrario, un descenso del 2,1% respecto de 2003. Los vehículos destinados a la enseñanza se sitúan en los 4.406, lo que supone una reducción del 6,3% respecto a la cifra registrada el año anterior. Por último, las exenciones correspondientes a embarcaciones y aeronaves registran unos niveles poco significativos en el conjunto total.

Las matriculaciones no sujetas al pago del impuesto con declaraciones en el modelo 05 y por lo tanto sometidas a reconocimiento previo por la Administración, representan una mínima parte del conjunto total de las mismas, apenas un 1% en el año 2004 y corresponden en un 77,8% a vehículos destinados a las Fuerzas Armadas y Cuerpos de Seguridad del Estado; el otro 22,2%, restante, son ambulancias.

A partir del año 2001, se ha introducido una nueva columna en el cuadro que refleja las autorizaciones acogidas a la reducción del 50% de la base imponible del IMT, para el caso de turismos utilizados por familias calificadas de numerosas que, como se ha comentado anteriormente, necesitan reconocimiento previo a la matriculación. Se han concedido en 2004, 12.849 autorizaciones, un 20,6% más que las registradas en 2003.

Por último, en los **cuadros números 7.4.5 y 7.4.6**, se puede observar la evolución de las exenciones concedidas en los cinco últimos años para los casos de vehículos turismos de empresas de alquiler y vehículos para uso minusválidos, así como su distribución por Comunidades Autónomas.

Se ha creído interesante reflejar en el **cuadro número 7.4.7**, la evolución de turismos matriculados con fines productivos que recoge el Banco España en su Boletín Estadístico a partir de datos de ANFAC, con el fin de comparar ordenes de magnitud entre estas cifras y las correspondientes a las declaraciones exentas y no sujetas del impuesto, analizadas anteriormente; en el primero están comprendidos los vehículos destinados a empresas de alquiler, enseñanza y autotaxis, mostrando cifras superiores en su conjunto a las reflejadas en el cuadro número 7.4.4, correspondiente a las autorizaciones de exención concedidas por la Administración para dichos supuestos, que pueden encontrar su explicación en el hecho de incluirse en los primeros turismos del tipo furgoneta homologados para uso industrial o comercial y que estarían incluidos dentro de las excepciones de los supuestos de no sujeción o exención obligados a presentar declaración.

7.4.4. Devoluciones del impuesto.

El importe de las devoluciones relativas al Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (incluida Canarias) alcanzó en el año 2004 la cifra de 33,78 millones de euros, un 14,9% inferior a la registrada en 2003 que fue de 39,68 millones de euros (31,95 en 2002, 30,21 en 2001, 27,79 en 2000 y 22,61 millones en 1999), y duplica y triplica las registradas en los años 1995 y 1994.

**NO SUJECCIONES Y EXENCIONES (MODELO 05) DEL IMPUESTO
ESPECIAL S/DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE**

(Con reconocimiento previo de la Administración)

Cuadro nº 7.4.4

Año/Concepto	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
NO SUJETOS:	1.998	2.412	2.262	2.265	2.050	2.437	2.807	2.441	2.186
Fuerzas Armadas y Cuerpos de Seguridad	1.557	1.934	1.741	1.572	1.548	1.741	2.078	1.960	1.701
Ambulancias	441	478	521	693	502	696	729	481	485
EXENTOS:	187.084	174.767	175.747	202.287	225.411	245.798	246.990	259.789	279.714
Autotaxis	9.499	9.794	11.852	11.690	10.035	11.042	9.956	10.924	10.693
Enseñanza	4.403	3.718	4.355	4.794	4.502	4.875	4.848	4.701	4.406
Alquiler	152.296	136.873	130.807	147.928	170.946	188.282	191.032	195.574	204.657
Minusvalidos	20.782	24.216	28.398	37.455	39.399	41.047	40.448	47.953	59.286
Embarc. Alquiler	102	163	332	410	505	535	676	612	657
Aeron. Enseñanza	0	0	0	1	13	11	20	6	7
Aeron. Arrendam.	2	3	3	9	11	6	10	19	8
REDUCCIÓN						14.219	9.899	10.655	12.849
Familias numerosas						14.219	9.899	10.655	12.849
TOTAL	189.082	177.179	178.009	204.552	227.461	262.454	259.696	272.885	294.749
% VAR.	33,11	-6,30	0,47	14,91	11,20	15,38	-1,05	5,08	8,01

Fuente: BDCNET/DIT/ AEAT.

DISTRIBUCIÓN POR CC.AA. DE LAS EXENCIONES CONCEDIDAS DEL IMT PARA VEHÍCULOS - ALQUILER

Cuadro nº 7.4.5

Comunidad Autónoma	TOTAL TURISMOS					TASAS DE VARIACIÓN (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	01/00	02/01	03/02	04/03
Andalucía	18.564	18.472	20.898	21.158	21.154	-0,50	13,13	1,24	-0,02
Aragón	219	243	157	108	158	10,96	-35,39	-31,21	46,30
Asturias	575	347	291	306	211	-39,65	-16,14	5,15	-31,05
Baleares	25.052	31.324	25.128	24.157	30.145	25,04	-19,78	-3,86	24,79
Canarias	19.558	16.235	10.542	11.290	11.001	-16,99	-35,07	7,10	-2,56
Cantabria	108	88	27	63	42	-18,52	-69,32	133,33	-33,33
Castilla La Mancha	164	188	189	140	61	14,63	0,53	-25,93	-56,43
Castilla León	1.023	1.007	909	658	715	-1,56	-9,73	-27,61	8,66
Cataluña	4.513	5.463	3.324	3.323	3.152	21,05	-39,15	-0,03	-5,15
Extremadura	290	365	324	322	260	25,86	-11,23	-0,62	-19,25
Galicia	9.001	8.854	734	953	1.047	-1,63	-91,71	29,84	9,86
Madrid	68.572	76.374	87.129	72.338	84.100	11,38	14,08	-16,98	16,26
Murcia	1.567	1.363	1.385	1.645	2.141	-13,02	1,61	18,77	30,15
La Rioja	47	12	22	29	25	-74,47	83,33	31,82	-13,79
C. Valenciana	19.860	23.090	30.781	41.878	41.721	16,26	33,31	36,05	-0,37
TOTAL	169.113	183.425	181.840	178.368	195.933	8,46	-0,86	-1,91	9,85

DISTRIBUCIÓN POR CC.AA. DE LAS EXENCIONES CONCEDIDAS DEL IMT PARA VEHÍCULOS - USO MINUSVALIDOS

Cuadro nº 7.4.6

Comunidad Autónoma	TOTAL TURISMOS					TASAS DE VARIACIÓN (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	01/00	02/01	03/02	04/03
Andalucía	8.081	8.743	8.805	10.727	14.015	8,19	0,71	21,83	30,65
Aragón	1.300	1.274	1.222	1.496	1.671	-2,00	-4,08	22,42	11,70
Asturias	2.745	2.832	2.665	2.867	3.101	3,17	-5,90	7,58	8,16
Baleares	538	469	495	573	726	-12,83	5,54	15,76	26,70
Canarias	452	383	422	519	885	-15,27	10,18	22,99	70,52
Cantabria	961	992	863	1.039	1.281	3,23	-13,00	20,39	23,29
Castilla La Mancha	1.263	1.446	1.556	1.904	2.431	14,49	7,61	22,37	27,68
Castilla León	2.606	2.628	2.483	2.909	3.416	0,84	-5,52	17,16	17,43
Cataluña	5.270	5.453	5.342	5.953	7.395	3,47	-2,04	11,44	24,22
Extremadura	952	989	951	1.167	1.497	3,89	-3,84	22,71	28,28
Galicia	2.839	3.081	3.066	3.835	4.700	8,52	-0,49	25,08	22,56
Madrid	5.036	5.292	5.220	6.066	7.255	5,08	-1,36	16,21	19,60
Murcia	2.080	2.035	1.959	2.222	2.857	-2,16	-3,73	13,43	28,58
La Rioja	338	320	316	360	461	-5,33	-1,25	13,92	28,06
C. Valenciana	4.939	5.112	5.089	6.287	7.595	3,50	-0,45	23,54	20,80
TOTAL	39.400	41.049	40.454	47.924	59.286	4,19	-1,45	18,47	23,71

Fuente: Aplicación Zujar. Departamento Aduanas e Impuestos Especiales. AEAT.

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS CON FINES PRODUCTIVOS

Cuadro nº 7.4.7

M E S	PERIODO MENSUAL							PERIODO ANUAL MÓVIL						
	2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN		
					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03
E	7.228	7.515	7.347	6.939	4,0	-2,2	-5,6	194.643	203.713	185.259	220.166	4,7	-9,1	18,8
F	13.537	19.620	15.675	19.158	44,9	-20,1	22,2	194.879	209.796	181.314	223.649	7,7	-13,6	23,3
M	35.044	38.402	31.860	42.705	9,6	-17,0	34,0	201.634	213.154	174.772	234.494	5,7	-18,0	34,2
1T	55.809	65.537	54.882	68.802	17,4	-16,3	25,4	201.634	213.154	174.772	234.494	5,7	-18,0	34,2
A	25.713	17.777	31.205	23.921	-30,9	75,5	-23,3	197.438	205.218	188.200	227.210	3,9	-8,3	20,7
M	23.997	25.319	25.400	24.513	5,5	0,3	-3,5	200.610	206.540	188.281	226.323	3,0	-8,8	20,2
J	28.484	4.635	29.937	31.559	-83,7	545,9	5,4	206.074	182.691	213.583	227.945	-11,3	16,9	6,7
2T	78.194	47.731	86.542	79.993	-39,0	81,3	-7,6	206.074	182.691	213.583	227.945	-11,3	16,9	6,7
J	28.078	23.923	28.272	25.380	-14,8	18,2	-10,2	208.731	178.536	217.932	225.053	-14,5	22,1	3,3
A	7.608	5.778	5.925	5.122	-24,1	2,5	-13,6	209.639	176.706	218.079	224.250	-15,7	23,4	2,8
S	6.799	6.721	7.314	6.484	-1,1	8,8	-11,3	208.026	176.628	218.672	223.420	-15,1	23,8	2,2
3T	42.485	36.422	41.511	36.986	-14,3	14,0	-10,9	208.026	176.628	218.672	223.420	-15,1	23,8	2,2
O	9.011	9.807	9.401	10.286	8,8	-4,1	9,4	208.883	177.424	218.266	224.305	-15,1	23,0	2,8
N	8.031	9.708	9.303	14.114	20,9	-4,2	51,7	207.755	179.101	217.861	229.116	-13,8	21,6	5,2
D	9.896	16.222	18.935	15.869	63,9	16,7	-16,2	203.426	185.427	220.574	226.050	-8,8	19,0	2,5
4T	26.938	35.737	37.639	40.269	32,7	5,3	7,0	203.426	185.427	220.574	226.050	-8,8	19,0	2,5

Vehículos

Fuente: Boletín Informativo Banco España/ANFAC

El importe devuelto representa el 53,9% del total de devoluciones realizadas en el año 2004 por el conjunto de los impuestos especiales y el 2,17 por 100 de la recaudación bruta por el impuesto.

La causa del importante incremento a partir de 1996, debe responder a que fue a partir de 1995 cuando se reconoció el derecho a la devolución del impuesto a empresarios dedicados profesionalmente a la reventa de medios de transporte que exportaran de forma definitiva medios de transporte previamente matriculados en España.

7.5. El parque de vehículos automóviles.

Aunque el hecho imponible de este impuesto está constituido, normalmente, por la primera matriculación de los distintos medios de transporte (vehículos automóviles, embarcaciones y aeronaves), lo realmente significativo, a efectos de recaudación, es la matriculación de vehículos automóviles. De ahí la indiscutible importancia que ha de concederse a la información relativa al parque de vehículos automóviles y a la matriculación de los mismos.

En el **cuadro número 7.5.1** se presenta la serie del parque de automóviles al final de cada uno de los años comprendidos en el período 1986-2004, distinguiendo entre camiones, autobuses, turismos, motocicletas, y tractores industriales y demás vehículos. Para facilitar el análisis de la evolución del parque se han incluido números índices con base 100 en 1986.

Para el conjunto de vehículos, el parque ha aumentado en estos dieciocho últimos años un 115 por 100, habiéndose producido un incremento en el año 2004 de casi 1.263.000 vehículos, que llega incluso a superar las 1.105.000 unidades registradas en 1999, que marcó un récord en todo el período contemplado y el segundo histórico más grande. El 73,9% de los vehículos en circulación son turismos, cuyo parque se ha incrementado en un 103 por 100 en este mismo periodo; los camiones lo han hecho en un 163% y las motocicletas en un 108%; los autobuses son los que menos han crecido, un 36%, y los tractores industriales y demás vehículos los que más, un 452%. La relación entre población y parque automóvil ha pasado de 316 automóviles por 1.000 habitantes en 1986 a 614 automóviles en 2004, lo que ha supuesto un incremento del 94,3% en dicho período; así mismo, el número de habitantes por vehículo de turismo ha pasado de 4 habitantes en el año 1986 a 2,2 en el 2004.

En el **gráfico número 7.5.1** se ha representado la estructura del parque de automóviles al 31 de diciembre de 2004, en el que destaca la preponderancia de los automóviles de turismo sobre el resto de los vehículos componentes del parque.

El desglose por provincias del parque de vehículos automóviles se encuentra en el **cuadro número 7.5.2** que no requiere comentarios.

La información sobre el parque de automóviles finaliza con la relativa a la antigüedad de los vehículos en circulación a que se refiere el **cuadro número 7.5.3**. En este cuadro se desglosa el número de medios para cada una de las categorías de vehículos que componen el parque a 31 de diciembre de 2004, según el año en que han sido matriculados; la última columna recoge el dato de la antigüedad media de cada categoría de vehículos en circulación al final del año 2004.

Para el conjunto de los vehículos, su antigüedad media es de 9 años, habiéndose matriculado hace más de 20 años el 11% y hace menos de seis años el 41,8 por 100. Los vehículos en circulación más antiguos son los autobuses y las motocicletas (10 y 12 años) y el parque más renovado corresponde a los vehículos industriales de los que el 53,1% no supera los seis años y solamente el 7,8% tiene más de 20 años.

Parece interesante analizar los efectos que hayan podido tener las medidas legales adoptadas en 1994 y 1995 y en el período 1997-2004, para incentivar la renovación del parque de

EVOLUCIÓN DEL PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES

Cuadro nº 7.5.1

Año	Clase de vehículos										Total	
	Camiones		Autobuses		Turismos		Motocicletas		Varios			
	Nº	Indice	Nº	Indice	Nº	Indice	Nº	Indice	Nº	Indice	Nº	Indice
1986	1.678.546	100	41.874	100	9.643.448	100	774.603	100	145.609	100	12.284.080	100
1987	1.821.743	109	43.002	103	10.218.526	106	821.326	106	164.243	113	13.068.840	106
1988	1.975.817	118	43.991	105	10.787.424	112	885.400	114	188.691	130	13.881.323	113
1989	2.162.421	129	45.168	108	11.467.727	119	975.778	126	219.390	151	14.870.484	121
1990	2.332.928	139	45.767	109	11.995.640	124	1.073.457	139	248.923	171	15.696.715	128
1991	2.495.226	149	46.604	111	12.537.099	130	1.174.420	152	275.047	189	16.528.396	135
1992	2.649.596	158	47.180	113	13.102.285	136	1.251.879	162	296.263	203	17.347.203	141
1993	2.735.144	163	47.028	112	13.440.694	139	1.278.695	165	308.336	212	17.809.897	145
1994	2.825.747	168	47.088	112	13.733.794	142	1.287.850	166	324.445	223	18.218.924	148
1995	2.936.765	175	47.375	113	14.212.259	147	1.301.180	168	349.666	240	18.847.245	153
1996	3.057.347	182	48.405	116	14.753.809	153	1.308.208	169	374.335	257	19.542.104	159
1997	3.205.974	191	50.035	119	15.297.366	159	1.326.333	171	406.700	279	20.286.408	165
1998	3.393.446	202	51.805	124	16.050.057	166	1.361.155	176	450.030	309	21.306.493	173
1999	3.604.972	215	53.540	128	16.847.397	175	1.403.771	181	501.514	344	22.411.194	182
2000	3.780.221	225	54.732	131	17.449.235	181	1.445.644	187	554.383	381	23.284.215	190
2001	3.949.001	235	56.146	134	18.150.880	188	1.483.442	192	610.402	419	24.249.871	197
2002	4.091.875	244	56.953	136	18.732.632	194	1.517.208	196	667.064	458	25.065.732	204
2003	4.188.910	250	55.993	134	18.688.320	194	1.513.526	195	722.703	496	25.169.452	205
2004	4.418.039	263	56.957	136	19.541.918	203	1.612.082	208	803.645	552	26.432.641	215

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

ESTRUCTURA DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO A 31/12/04

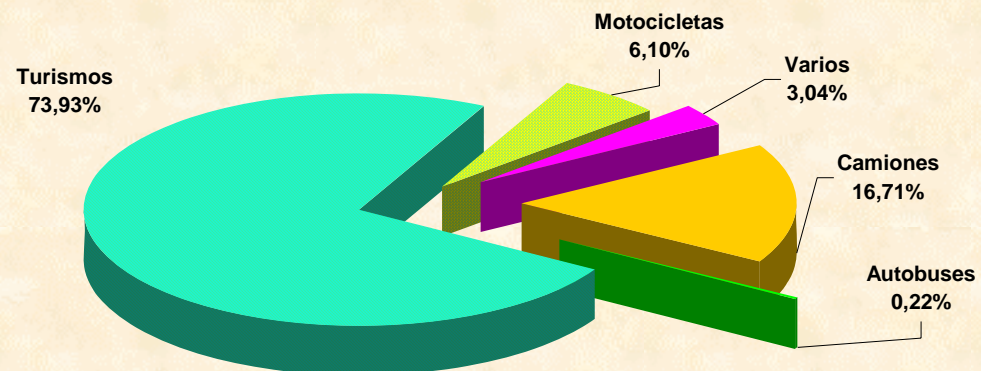


Gráfico nº 7.5.1

ANTIGÜEDAD DEL PARQUE DE TURISMOS A 31/12/93

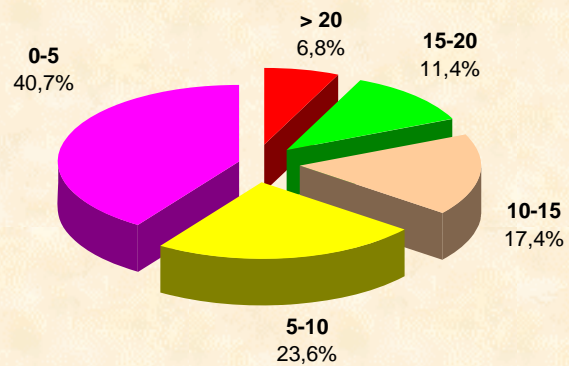


Gráfico nº 7.5.2

ANTIGÜEDAD DEL PARQUE DE TURISMOS A 31/12/04

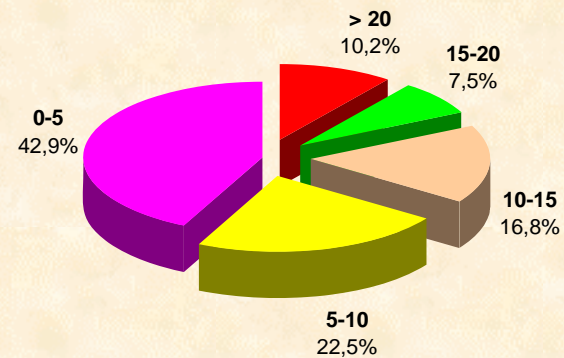


Gráfico nº 7.5.2

PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004

Cuadro nº 7.5.2

Provincia	Clase de vehículos					Total
	Camiones	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Varios (*)	
ANDALUCÍA	778.372	8.219	3.162.079	276.186	126.032	4.350.888
Almería	81.791	633	256.672	22.685	18.173	379.954
Cádiz	87.390	996	453.141	39.039	15.529	596.095
Córdoba	84.890	767	295.358	23.650	12.280	416.945
Granada	95.656	1.234	361.986	44.792	12.957	516.625
Huelva	44.953	665	180.509	11.656	7.610	245.393
Jaén	97.891	487	219.557	15.557	11.444	344.936
Málaga	147.315	1.418	644.851	61.494	18.360	873.438
Sevilla	138.486	2.019	750.005	57.313	29.679	977.502
ARAGÓN	134.762	1.581	503.996	34.166	31.493	705.998
Huesca	32.616	327	96.857	7.143	7.509	144.452
Teruel	23.117	155	59.327	3.868	5.193	91.660
Zaragoza	79.029	1.099	347.812	23.155	18.791	469.886
ASTURIAS (PRINCIPADO)	79.551	1.393	441.649	22.482	19.715	564.790
BALEARS (ILLES)	110.924	2.232	595.052	67.746	12.449	788.403
CANARIAS	299.571	4.969	859.159	53.258	29.659	1.246.616
Las Palmas	147.599	2.307	423.835	25.833	16.092	615.666
Sta. C. Tenerife	151.972	2.662	435.324	27.425	13.567	630.950
CANTABRIA	47.140	552	244.802	17.008	12.674	322.176
CASTILLA-LA MANCHA	238.804	2.066	765.915	46.195	47.700	1.100.680
Albacete	46.408	404	150.575	10.825	10.161	218.373
Ciudad Real	60.590	412	186.362	11.025	11.076	269.465
Cuenca	31.094	339	85.181	5.387	7.318	129.319
Guadalajara	23.178	218	88.119	6.417	5.721	123.653
Toledo	77.534	693	255.678	12.541	13.424	359.870
CASTILLA Y LEÓN	241.196	3.018	1.082.332	52.877	60.633	1.440.056
Ávila	22.256	112	70.218	3.727	4.339	100.652
Burgos	33.019	427	158.455	7.012	11.067	209.980
León	51.586	647	216.816	10.897	10.976	290.922
Palencia	15.596	257	75.137	3.249	4.803	99.042
Salamanca	31.665	496	145.740	6.718	5.803	190.422
Segovia	17.729	202	72.347	3.589	4.918	98.785
Soria	12.502	86	40.604	2.349	3.071	58.612
Valladolid	36.625	580	220.141	11.641	10.768	279.755
Zamora	20.218	211	82.874	3.695	4.888	111.886
CATALUÑA	714.600	7.275	3.089.787	443.115	136.566	4.391.343
Barcelona	471.184	5.252	2.257.575	340.121	87.575	3.161.707
Girona	97.804	772	333.156	48.878	16.698	497.308
Lleida	54.997	484	185.518	16.935	14.255	272.189
Tarragona	90.615	767	313.538	37.181	18.038	460.139
COMUNIDAD VALENCIANA	480.215	4.355	2.150.438	198.114	88.096	2.921.218
Alicante	174.034	1.531	811.463	73.599	24.472	1.085.099
Castellón	71.406	425	242.862	21.526	12.802	349.021
Valencia	234.775	2.399	1.096.113	102.989	50.822	1.487.098
EXTREMADURA	115.493	1.244	448.001	22.643	19.586	606.967
Badajoz	63.281	638	278.223	14.127	11.441	367.710
Cáceres	52.212	606	169.778	8.516	8.145	239.257
GALICIA	214.629	4.505	1.292.585	64.802	49.387	1.625.908
A Coruña	75.165	1.816	499.309	21.698	16.358	614.346
Lugo	33.833	770	163.740	8.198	9.018	215.559
Ourense	34.880	596	177.933	7.351	5.916	226.676
Pontevedra	70.751	1.323	451.603	27.555	18.095	569.327
MADRID	537.615	9.963	3.004.291	171.966	71.654	3.795.489
MURCIA	138.584	1.712	582.099	51.328	33.854	807.577
NAVARRA	70.258	890	263.548	16.947	18.863	370.506
PAÍS VASCO	167.201	2.668	874.085	57.259	36.988	1.138.201
Álava	27.855	443	129.882	6.391	5.762	170.333
Guipúzcoa	60.856	759	282.987	26.942	14.166	385.710
Vizcaya	78.490	1.466	461.216	23.926	17.060	582.158
RIOJA, LA	35.814	201	113.114	7.213	6.867	163.209
CEUTA	5.384	66	38.227	5.527	607	49.811
MELILLA	7.926	48	30.759	3.250	822	42.805
Total	4.418.039	56.957	19.541.918	1.612.082	803.645	26.432.641

(*) Tractores industriales (185.379 unidades) y otros vehículos (618.266 unidades).

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

ANTIGÜEDAD DEL PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES A 31/12/2004

Cuadro nº 7.5.3

Año Matriculación	Antes de		Entre		Entre		Entre		Entre		TOTAL		Antig. Media (Años)
T i p o	1984	%	1984-1988	%	1989-1993	%	1994-1998	%	1999-2004	%		%	
Camiones	424.201	9,6	407.300	9,2	856.021	19,4	960.526	21,7	1.769.991	40,1	4.418.039	100	9
Autobuses	7.277	12,8	5.026	8,8	11.091	19,5	13.145	23,1	20.418	35,8	56.957	100	10
Turismos	2.001.835	10,2	1.465.728	7,5	3.283.693	16,8	4.404.837	22,5	8.385.825	42,9	19.541.918	100	9
Motocicletas	404.642	25,1	179.789	11,2	397.038	24,6	177.547	11,0	453.066	28,1	1.612.082	100	12
Varios	62.613	7,8	54.205	6,7	110.122	13,7	149.768	18,6	426.937	53,1	803.645	100	8
Totales	2.900.568	11,0	2.112.048	8,0	4.657.965	17,6	5.705.823	21,6	11.056.237	41,8	26.432.641	100	9

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

turismos. Si se comparan los datos de este cuadro con el correspondiente al final del año 1993^(*) puede observarse cómo la antigüedad media de los turismos ha bajado de 10 a 9 años en los once ejercicios y que el número de turismos con más de 20 años de antigüedad ha pasado de representar el 6,8% en 1993, al 10,2% en el año 2004. Por el contrario, el número de turismos en circulación con una antigüedad entre 15 y 20 años, ha descendido del 11,4% al 7,5% y la de turismos entre 10 y 15 años ha disminuido del 17,4% al 16,8 por 100. Es en el segmento de antigüedad entre 15 y 20 años en el que se han hecho notar las medidas incentivadoras de la renovación del parque de turismos, como se pone de manifiesto en el **gráfico número 7.5.2**, favorecidas por los sucesivos descensos de los tipos de interés en las compras a crédito (más de un 70% de los turismos que se venden en España) y por los incentivos del plan PREVER al achatarramiento en la compra de vehículos: con deducciones en el IMT en el caso de los nuevos o bien con descuentos sobre el PVP en el caso de vehículos semi-nuevos, incluyendo comerciales ligeros.

7.6. Evolución de la matriculación de vehículos automóviles.

A la hora de analizar la evolución de la matriculación de vehículos automóviles, en tanto deviene hecho imponible del impuesto especial, es lógico limitar el análisis a aquellos vehículos cuya primera matriculación está sujeta a dicho impuesto. Este es el objeto del **cuadro número 7.6.1** en el que se han anotado el número de turismos (incluyen todoterrenos) y motocicletas matriculados en cada uno de los años comprendidos en el período 1986-2004.

En el supuesto de las motocicletas se han distinguido según que su cilindrada supere o no los 125 c.c., habida cuenta que, en 1993, 1995 y 1996, la matriculación de motocicletas de cilindrada no superior a 125 c.c. ha estado incluida entre los supuestos de no sujeción. Durante 1994 ha estado sujeta al impuesto la matriculación de las motocicletas a partir de una cilindrada de 50 c.c., que son todas las que se incluyen en el cuadro dentro de la categoría de "menores de 125. c.c." ya que las que tienen una cilindrada inferior a 50 c.c. no son objeto de matriculación. A partir de abril de 1997, se han incluido, también en la categoría de "menores de 125 c.c.", el número de matriculaciones correspondiente a motocicletas inferiores a 125 c.c., registradas hasta el mes de marzo y las de menos de 250 c.c. a partir del mes de abril, con el fin de reflejar la cantidad de las mismas no sujetas al IMT que a partir del 11 de abril incluía en el supuesto de no sujeción las comprendidas también entre las cilindradas de 125 y 250 c.c. Asimismo, desde 1998 se reflejan los datos correspondientes a las categorías inferiores o superiores a 250 c.c.

A partir de los datos relativos a estas matriculaciones, se han obtenido las tasas de variación interanuales para cada una de estas categorías de vehículos. El año 1993, el primero de vigencia del impuesto especial, la matriculación de turismos cayó un 23,1% con respecto a la que hubo el año anterior y la de motocicletas de cilindrada superior a 125 c.c., un 51,48 por 100.

En 1994 la matriculación de turismos parece que tiende a recuperarse ya que se incrementa en un 21,09% con respecto al año anterior; por el contrario se sigue reduciendo el número de motocicletas que se matriculan, haciéndose sentir especialmente la reducción en las de cilindrada inferior a 125 c.c. que se gravaron por el impuesto en 1994; la matriculación en esta categoría descendió en un 37,45% en relación con 1993 y las de cilindrada superior a 125 c.c. -gravadas ambos años- lo hizo en un 26 por 100.

En 1995, la matriculación de turismos se ha situado en uno de los niveles más bajos del período considerado, habiendo caído en un 7,29% respecto a 1994. Por el contrario, la matriculación de motocicletas en el caso de las de menos de 125 c.c. de cilindrada -no sujetas al impuesto en 1995- se recuperó, con un crecimiento del 10,93% sobre la habida en 1994. No ha sido así con las de más de 125 c.c., que continuaron el descenso iniciado en 1992, si bien, en este último año, más suavizado (-8,6%).

(*) Cfr. cuadro número 92 de la Memoria de Impuestos Especiales de 1993 y Estudio de Impuestos Especiales referido al año 1995.

EVOLUCIÓN DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS Y MOTOCICLETAS

Cuadro nº 7.6.1

Años	TURISMOS (1)	MOTOCICLETAS		TASAS DE VARIACIÓN (%)		
		<125 c.c./250 c.c. (*)	>125 c.c./250 c.c. (**)	TURISMOS	<125 c.c./250 c.c. (*)	>125 c.c./250 c.c. (**)
1986	689.051	23.791	22.032	19,82	35,31	3,33
1987	928.264	35.440	25.352	34,72	48,96	15,07
1988	1.069.220	45.904	34.642	15,18	29,53	36,64
1989	1.149.373	56.334	51.339	7,50	22,72	48,20
1990	1.007.014	54.777	63.748	-12,39	-2,76	24,17
1991	914.061	52.395	66.393	-9,23	-4,35	4,15
1992	1.008.454	39.146	61.450	10,33	-25,29	-7,45
1993	775.461	20.916	29.818	-23,10	-46,57	-51,48
1994	938.971	13.084	22.066	21,09	-37,45	-26,00
1995	870.497	14.514	20.170	-7,29	10,93	-8,59
1996	968.363	13.090	18.127	11,24	-9,81	-10,13
1997	1.091.190	24.729	17.143	12,68	88,92	-5,43
1998	1.282.970	36.928	19.224	17,58	49,33	12,14
1999	1.502.531	42.491	26.179	17,11	15,06	36,18
2000	1.467.160	43.195	28.880	-2,35	1,66	10,32
2001	1.498.849	36.198	27.998	2,16	-16,20	-3,05
2002	1.408.426	33.835	29.581	-6,03	-6,53	5,65
2003	1.492.527	41.056	36.440	5,97	21,34	23,19
2004	1.653.798	69.438	53.757	10,81	69,13	47,52

(1) Incluye Todoterrenos.

(*) <= 125 c.c. hasta marzo de 1997 y <= 250 c.c. a partir de abril de 1997.

(**) > 125 c.c. hasta marzo de 1997 y > 250 c.c. a partir de abril de 1997.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

En 1996, la matriculación de turismos se reactiva y acaba el año con un crecimiento del 11,24% sobre 1995, mientras que las motocicletas, tanto en la categoría de menos de 125 c.c. como en la superior a ésta, descienden un 9,8% y 10,1%, respectivamente.

En 1997, la matriculación de turismos continuó la tendencia de crecimiento iniciada en 1996 para acabar el año con un incremento del 12,68%. Asimismo, aunque la matriculación de motocicletas también aumentó tanto en la categoría de <125 c.c. (17,12%), como en la de 125 c.c. (46,42%), al aumentar los supuestos de no sujeción al IMT al segmento comprendido entre 125 y 250 c.c. durante este año 1997, las matriculaciones sujetas al impuesto (≥ 250 c.c.), sufren una caída del 5,43%, respecto a las registradas el año anterior.

En 1998, la matriculación tanto de turismos como de motocicletas sujetas al IMT, reflejan incrementos más acusados que el año anterior como consecuencia de la fuerte reactivación económica que se produce arrojando crecimientos del 17,58% en el caso de los turismos y del 12,1% en el de las motocicletas que lógicamente se han visto reflejados en los niveles de recaudación alcanzados por el IMT en 1998.

En 1999, la matriculación de turismos prácticamente mantiene el ritmo de crecimiento del año anterior, un 17,11% y la de motocicletas sujetas al IMT continúan el ciclo expansivo triplicando el crecimiento de 1998, con un 36,18% de incremento respecto a las matriculaciones registradas en 1998.

En 2000, con la finalización del ciclo de renovación, la matriculación de turismos desciende un 2,35% mientras que la de las motocicletas aumenta un 10,32% respecto del año anterior.

En 2001, la matriculación de turismos registra un crecimiento del 2,16% que se puede justificar, en buena parte, por las nuevas bonificaciones en el IMT introducidas y en el hecho de la renovación de turismos que utilizaban gasolinas con plomo que, como se ha comentado anteriormente, dejaron de comercializarse a partir del 1 de agosto. Sin embargo, las matriculaciones de motocicletas de más de 250 c.c. descendieron un 3,05 por 100.

En 2002, la matriculación de turismos registra un descenso del 6,03% que en buena medida ha estado condicionado por el entorno económico caracterizado por un menor crecimiento económico y del empleo con una pérdida de confianza del consumidor. Sin embargo, las matriculaciones de motocicletas de más de 250 c.c. reflejan un aumento del 5,65 por 100.

En 2003, tanto las matriculaciones de turismos como de motocicletas reflejan crecimientos del 6% y 23,2%, respectivamente, respecto del año anterior, acusando el efecto de un contexto económico más favorable.

Por último, en el año 2004, el mayor ritmo de crecimiento de la actividad económica y, en especial, el buen comportamiento del consumo privado, han impulsado tanto las matriculaciones de turismos como de motocicletas que reflejan en este último año crecimientos extraordinarios del 10,8% y 47,5 por 100, respectivamente, alcanzando record históricos en el número de ellas.

En el **cuadro número 7.6.2** se recoge la matriculación de turismos por CC.AA. en los cinco últimos años, en el que se han incluido los vehículos todo terreno que hasta el día 1 de enero de 1997 tuvieron un tipo impositivo diferenciado. Asimismo, se reflejan las tasas de variación registradas en dichos años. Obviamente, la estructura de la matriculación por CC.AA., acusa ligeras diferencias, respecto a la correspondiente de la recaudación por el Impuesto Especial, analizada en el capítulo "Análisis Global"; en el caso de la primera, no se recogen los vehículos exentos y no sujetos al Impuesto, así como las posibles variaciones que pueden existir en las bases imponibles medias de cada Comunidad Autónoma y las deducciones practicadas en las cuotas.

En el **cuadro número 7.6.3** se ha desglosado el número de matriculaciones de turismos en cada año, entre sus distintas categorías de cilindrada, expresándose también el número de turismos matriculados en números índices, haciendo igual a 100 el número de los matriculados en 1986.

MATRICULACIONES DE TURISMOS (*) POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Cuadro nº 7.6.2

Comunidad Autónoma	TOTAL TURISMOS					TASAS DE VARIACIÓN (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	01/00	02/01	03/02	04/03
Andalucía	217.836	219.763	212.276	230.609	261.186	0,88	-3,41	8,64	13,26
Aragón	33.971	32.271	30.179	31.772	35.072	-5,00	-6,48	5,28	10,39
Asturias	27.355	28.081	26.435	26.582	29.287	2,65	-5,86	0,56	10,18
Baleares	60.693	65.417	56.609	55.823	61.135	7,78	-13,46	-1,39	9,52
Canarias	69.838	54.705	53.034	57.430	63.245	-21,67	-3,05	8,29	10,13
Cantabria	17.732	17.507	15.786	16.486	17.169	-1,27	-9,83	4,43	4,14
Castilla La Mancha	38.748	40.665	39.205	43.223	51.216	4,95	-3,59	10,25	18,49
Castilla León	62.491	64.017	57.506	61.639	68.001	2,44	-10,17	7,19	10,32
Cataluña	251.222	248.462	226.558	249.246	263.014	-1,10	-8,82	10,01	5,52
Extremadura	19.953	20.877	19.188	21.333	24.144	4,63	-8,09	11,18	13,18
Galicia	78.977	79.142	68.583	73.127	79.520	0,21	-13,34	6,63	8,74
Madrid	290.259	330.462	317.798	319.872	365.420	13,85	-3,83	0,65	14,24
Murcia	39.048	39.494	37.371	39.259	45.800	1,14	-5,38	5,05	16,66
Navarra	19.822	17.727	16.547	16.442	17.032	-10,57	-6,66	-0,63	3,59
País Vasco	62.830	64.331	58.683	59.194	61.527	2,39	-8,78	0,87	3,94
La Rioja	7.521	7.377	6.695	6.829	7.654	-1,91	-9,24	2,00	12,08
C. Valenciana	164.019	164.010	161.640	178.950	198.575	-0,01	-1,45	10,71	10,97
TOTAL	1.462.315	1.494.308	1.404.093	1.487.816	1.648.997	2,19	-6,04	5,96	10,83

(*) Incluye Todoterrenos y Derivados.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

EVOLUCIÓN DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS (*)

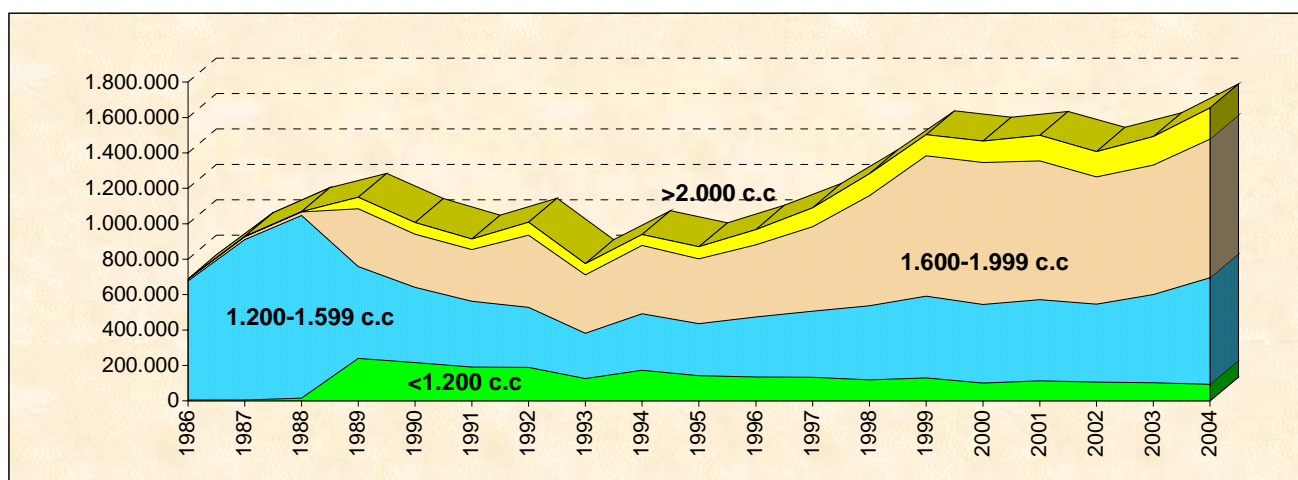
Cuadro nº 7.6.3

Potencia Año	<1.200 c.c		1.200-1.599 c.c		1.600-1.999 c.c		>2.000 c.c		Total	
	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice
1986	5.242	100	673.253	100	9.831	100	725	100	689.051	100
1987	4.620	88	906.030	135	16.388	167	1.226	169	928.264	135
1988	16.604	317	1.031.007	153	20.034	204	1.575	217	1.069.220	155
1989	240.076	4.580	518.955	77	325.223	3.308	65.119	8.982	1.149.373	167
1990	216.356	4.127	424.766	63	299.409	3.046	66.483	9.170	1.007.014	146
1991	191.283	3.649	370.867	55	291.924	2.969	59.987	8.274	914.061	133
1992	189.044	3.606	338.720	50	407.594	4.146	73.096	10.082	1.008.454	146
1993	125.943	2.403	256.008	38	329.660	3.353	63.850	8.807	775.461	113
1994	172.500	3.291	319.108	47	385.879	3.925	61.484	8.481	938.971	136
1995	142.374	2.716	293.581	44	365.160	3.714	69.382	9.570	870.497	126
1996	135.083	2.577	338.117	50	407.918	4.149	87.245	12.034	968.363	141
1997	133.380	2.544	373.520	55	476.498	4.847	107.792	14.868	1.091.190	158
1998	119.498	2.280	417.808	62	620.925	6.316	124.739	17.205	1.282.970	186
1999	129.304	2.467	460.962	68	794.789	8.085	117.476	16.204	1.502.531	218
2000	100.749	1.922	443.158	66	802.257	8.160	120.996	16.689	1.467.160	213
2001	112.754	2.151	458.712	68	783.676	7.971	143.707	19.822	1.498.849	218
2002	106.812	2.038	438.603	65	720.031	7.324	142.980	19.721	1.408.426	204
2003	103.147	1.968	496.991	74	731.400	7.440	160.989	22.205	1.492.527	217
2004	92.878	1.772	602.558	89	783.074	7.965	175.288	24.178	1.653.798	240

(*) Incluye Todoterrenos.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística

Gráfico nº 7.6.1



Para el conjunto de turismos, el índice para el año 2004 es 240, lo que equivale a decir que las matriculaciones se han incrementado en un 140% en el período analizado. El número de matriculaciones registradas en 2004 ha aumentado un 10,8% respecto de 2003, aumentando la tasa de crecimiento registrada el año anterior.

Estas variaciones globales en el número de turismos matriculados encubren otras absolutamente dispares en las distintas categorías, cuya modificación fundamental se produjo en 1989. Así el segmento de mayor cilindrada, superior a 2.000 c.c., alcanza un máximo en 1992, para descender hasta 1994 y a partir de 1995 recobrar la tendencia de crecimiento, para disminuir en 1999 hasta los 117.476, aumentar un 3% en el año 2000 hasta alcanzar los 120.996 turismos, logrando la cota máxima de toda la serie en 2001, con un factor de multiplicación del 198 respecto a 1986, al registrar un aumento extraordinario del 18,8% que sitúa la cifra de matriculación de esta gama en los 143.707, y tras producirse un punto de inflexión en 2002 en el que se reduce ligeramente, presentar en 2003 un crecimiento del 12,6% que se reduce al 8,9% en 2004. Por el contrario, para el segmento de 1.200-1.599 c.c., el mínimo se alcanza en 1993, con un índice 38, experimentando en los años siguientes una cierta recuperación, pero todavía lejos de las cifras alcanzadas en los primeros años del período considerado en los que era el segmento preponderante sobre el resto.

El segmento que corresponde a la categoría inferior a 1.200 c.c., creció extraordinariamente hasta el año 1989 en que consiguió el máximo de la serie (índice 4.580), cayendo progresivamente hasta el año 1998 en que el índice ha descendido hasta 2.280, apreciándose una cierta recuperación en 1999 y elevando el índice hasta el 2.467, aunque en el 2000 disminuye un 22,1% respecto del año anterior, en 2001 aumenta un 11,9% y se reduce un 5,3%, 3,4% y 10% en los tres últimos años hasta situar la cifra en los 92.878 turismos.

Por último, el segmento de mayor demanda y que corresponde al situado entre 1600-1999 c.c., que había crecido en el período 1997-2000 a tasas del 16,8%, 30,3%, 28% y 0,9%, se ha reducido un 2,3% y 8,1% en 2001 y 2002, respectivamente, para, en los dos últimos años aumentar un 1,6% y 7,1%, respectivamente, y situar el nivel en 783.074 turismos matriculados.

La evolución en el conjunto del período apunta, por tanto, a un crecimiento de los turismos de mayor cilindrada. Esta evolución se puede apreciar claramente en el **gráfico número 7.6.1**, en el que se representa el número de turismos matriculados, dentro de cada categoría, en cada uno de los años del período analizado. En él destaca la supremacía, desde 1992, del segmento de 1.600-1.999 c.c.; el importante descenso registrado en la categoría de 1.200-1.599 c.c. que, si bien refleja una cierta recuperación en los últimos años, el nivel está aún muy lejos del alcanzado en los primeros; el también descenso, no sostenido, del segmento de menor cilindrada y el incremento, en los últimos años, del segmento de mayor cilindrada.

La evolución mensual de la matriculación de turismos se ha recogido en el **cuadro número 7.6.4**, en el que se ha anotado, en su parte izquierda, el número de vehículos matriculados en cada uno de los meses y trimestres del período 2001-2004, habiéndose calculado las tasas interanuales de variación correspondientes a cada mes y trimestre. A la vista de este cuadro se confirma que el mes de mayor número de matriculación de turismos es el de julio, sustituido por el de junio en 1995, mes en el que finalizaba el incentivo del Plan Renove II; por el contrario, en el mes de agosto es en el que se producen menos matriculaciones. A partir del tercer trimestre de 1996 y hasta el tercer trimestre de 1999, se registraron altas tasas interanuales de variación en todos los trimestres, por encima de los dos dígitos, que abandonan a partir del cuarto y adoptan una clara tendencia al descenso durante todo el año 2000 que se invierte durante el año 2001, aunque a ritmos de crecimiento inferiores a los registrados en años anteriores; en 2002, adopta una tendencia al descenso, más acusadamente durante el primer semestre, para recuperarse con el último trimestre del año y, finalmente, desde mediados de 2003, las tasas se hacen todas positivas, llegando a superar de nuevo los dos dígitos hasta mediados de 2004.

En la parte central del cuadro se han anotado las matriculaciones acumuladas desde el principio de cada año hasta el final del período considerado, así como las correspondientes tasas interanuales de variación.

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS (*)

Cuadro nº 7.6.4

M E S	PERIODO MENSUAL							PERIODO ACUMULADO							PERIODO ANUAL MÓVIL						
	2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN		
					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03
E	98.855	102.641	98.419	108.819	3,8	-4,1	10,6	98.855	102.641	98.419	108.819	3,8	-4,1	10,6	1.463.154	1.502.635	1.404.204	1.502.927	2,7	-6,6	7,0
F	123.550	111.442	105.764	130.624	-9,8	-5,1	23,5	222.405	214.083	204.183	239.443	-3,7	-4,6	17,3	1.457.288	1.490.527	1.398.526	1.527.787	2,3	-6,2	9,2
M	156.510	133.241	129.110	166.063	-14,9	-3,1	28,6	378.915	347.324	333.293	405.506	-8,3	-4,0	21,7	1.458.364	1.467.258	1.394.395	1.564.740	0,6	-5,0	12,2
1T	378.915	347.324	333.293	405.506	-8,3	-4,0	21,7	378.915	347.324	333.293	405.506	-8,3	-4,0	21,7	1.458.364	1.467.258	1.394.395	1.564.740	0,6	-5,0	12,2
A	127.732	119.478	129.000	136.515	-6,5	8,0	5,8	506.647	466.802	462.293	542.021	-7,9	-1,0	17,2	1.455.374	1.459.004	1.403.917	1.572.255	0,2	-3,8	12,0
M	141.471	134.678	128.543	142.294	-4,8	-4,6	10,7	648.118	601.480	590.836	684.315	-7,2	-1,8	15,8	1.461.854	1.452.211	1.397.782	1.586.006	-0,7	-3,7	13,5
J	157.402	131.672	147.115	170.875	-16,3	11,7	16,2	805.520	733.152	737.951	855.190	-9,0	0,7	15,9	1.466.271	1.426.481	1.413.225	1.609.766	-2,7	-0,9	13,9
2T	426.605	385.828	404.658	449.684	-9,6	4,9	11,1	805.520	733.152	737.951	855.190	-9,0	0,7	15,9	1.466.271	1.426.481	1.413.225	1.609.766	-2,7	-0,9	13,9
J	168.514	159.921	172.772	181.150	-5,1	8,0	4,8	974.034	893.073	910.723	1.036.340	-8,3	2,0	13,8	1.476.290	1.417.888	1.426.076	1.618.144	-4,0	0,6	13,5
A	93.625	85.406	90.285	98.512	-8,8	5,7	9,1	1.067.659	978.479	1.001.008	1.134.852	-8,4	2,3	13,4	1.479.174	1.409.669	1.430.955	1.626.371	-4,7	1,5	13,7
S	88.244	86.662	101.611	108.919	-1,8	17,2	7,2	1.155.903	1.065.141	1.102.619	1.243.771	-7,9	3,5	12,8	1.475.803	1.408.087	1.445.904	1.633.679	-4,6	2,7	13,0
3T	350.383	331.989	364.668	388.581	-5,2	9,8	6,6	1.155.903	1.065.141	1.102.619	1.243.771	-7,9	3,5	12,8	1.475.803	1.408.087	1.445.904	1.633.679	-4,6	2,7	13,0
O	118.303	118.911	132.596	130.880	0,5	11,5	-1,3	1.274.206	1.184.052	1.235.215	1.374.651	-7,1	4,3	11,3	1.487.530	1.408.695	1.459.589	1.631.963	-5,3	3,6	11,8
N	113.488	104.093	120.519	136.867	-8,3	15,8	13,6	1.387.694	1.288.145	1.355.734	1.511.518	-7,2	5,2	11,5	1.490.329	1.399.300	1.476.015	1.648.311	-6,1	5,5	11,7
D	111.155	120.281	136.793	142.280	8,2	13,7	4,0	1.498.849	1.408.426	1.492.527	1.653.798	-6,0	6,0	10,8	1.498.849	1.408.426	1.492.527	1.653.798	-6,0	6,0	10,8
4T	342.946	343.285	389.908	410.027	0,1	13,6	5,2	1.498.849	1.408.426	1.492.527	1.653.798	-6,0	6,0	10,8	1.498.849	1.408.426	1.492.527	1.653.798	-6,0	6,0	10,8

(*) Incluye Todoterrenos.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística

Esta trayectoria se pone de manifiesto de forma más clara en la serie desestacionalizada, constituida por el número de matriculaciones anuales móviles que se recoge en la parte derecha del cuadro y que se corresponde con las realizadas en el período de doce meses que finaliza en cada uno de los meses considerados.

La matriculación de motocicletas ha aumentado en un 169% en los últimos dieciocho años, como se pone de manifiesto en el **cuadro número 7.6.5**, registrando un fuerte auge, sobre todo, en el período 1989-1992 con niveles que duplicaban los actuales, para, a partir de 1993, en el que se produce un drástico descenso del casi 50%, ir disminuyendo hasta 1996, en el que se alcanza el mínimo de la serie (31.217 matriculaciones), momento en el que la tendencia se invierte y se hace creciente hasta alcanzar las 72.075 en 2000 que se reduce en los dos años siguientes, y viene a reflejar unos incrementos extraordinarios del 22,2% y 59%, respectivamente, en 2003 y 2004, hasta situar la cifra en las 123.195 matriculaciones.

Esta evolución no ha sido uniforme en todas las categorías de motocicletas. Así, en el segmento de mayor cilindrada (superior a 500 c.c.) se ha producido un incremento de matriculaciones en el conjunto del período analizado del 537%, si bien, su número disminuye desde 1991 en que se alcanzó el máximo con un total de 40.944 motocicletas matriculadas. A partir de este año, las matriculaciones descienden hasta alcanzar el mínimo en 1996 y volver a recuperarse en los cuatro penúltimos años en el que se registran incrementos del 33,7%, 33,5%, 33,15% y 11,78%, respectivamente, acusando un retroceso del 5,9% en 2001, para aumentar un 5,3%, 19,2% y 46,2%, en los tres últimos años; no obstante, éste es el segmento, junto con el correspondiente a la categoría de 125-250 c.c. en que se ha producido el mayor número de matriculaciones sujetas al Impuesto hasta 1997 (un 41% del total de matriculaciones en dicho año). Este último segmento deja de estar sujeto a partir de abril de 1997 por lo que a pesar del incremento en las matriculaciones se registra una caída del 5,43% respecto de 1996 a las que son de aplicación el Impuesto. En cuanto al segmento comprendido entre 250 y 500 c.c., apenas alcanza el 8,5% del total de matriculaciones en 2004 y su evolución en el período contemplado registra caídas importantes hasta 1996, aunque se aprecia una cierta recuperación en los últimos años hasta alcanzar el mismo nivel que tenía en 1990.

De las motocicletas cuya matriculación no está sujeta al impuesto, el segmento de menor cilindrada (de 50 a 75 c.c.) registró un incremento de matriculaciones hasta el año 1990 (índice 246), descendiendo a partir de este año hasta un número de matriculaciones en 1998 que supone el 4,31% de las habidas en 1986. Por lo que se refiere al segmento de 75-125 c.c., cabe señalar que es al que corresponde el mayor número de matriculaciones en los años 1997 a 1999 y pasa a ocupar el segundo lugar, por detrás del de mayor cilindrada en 2000, situándose en el tercero desde el año 2001, aunque en 2004, con la posibilidad de no requerirse el permiso de conducción clase A1 para llevar este tipo de motocicletas (RD 1598/2004, de 2 de julio, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, establece dicha posibilidad para las personas que estén en posesión del permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años), el número de matriculaciones se duplica y pasa de nuevo a posicionarse en segundo lugar.

En el **gráfico número 7.6.2** se representa la evolución de la matriculación de motocicletas según categorías. En él puede apreciarse el crecimiento a lo largo del período del segmento de mayor cilindrada y la tendencia a la disminución de matriculaciones generalizada para todas las categorías desde 1991, año récord de éstas, hasta 1996, en el que alcanzan un mínimo y cambian la tendencia a partir de 1997, si bien lejos de las cifras registradas en dicho año.

La evolución mensual de la matriculación de motocicletas sujetas al IMT, se puede seguir en el **cuadro número 7.6.6**, de estructura idéntica a la del número 7.6.4. Para estos vehículos, el mes de mayor número de matriculaciones es también el de julio, seguido de los meses que inmediatamente le preceden. En el conjunto del año 1994 se matricularon un 17,6% más que en 1993, como consecuencia de incluirse los segmentos de 50-75 c.c. y 75-125 c.c. en el pago del impuesto de matriculación; en 1995 un 42,5% menos que en 1994, al establecerse de nuevo el límite de las sujetas al impuesto en 125 c.c.; en 1996 un 9,7% menos que en 1995; en 1997, a pesar del incremento generalizado de la matriculación, sufrieron un descenso del 9,5%, como consecuencia de

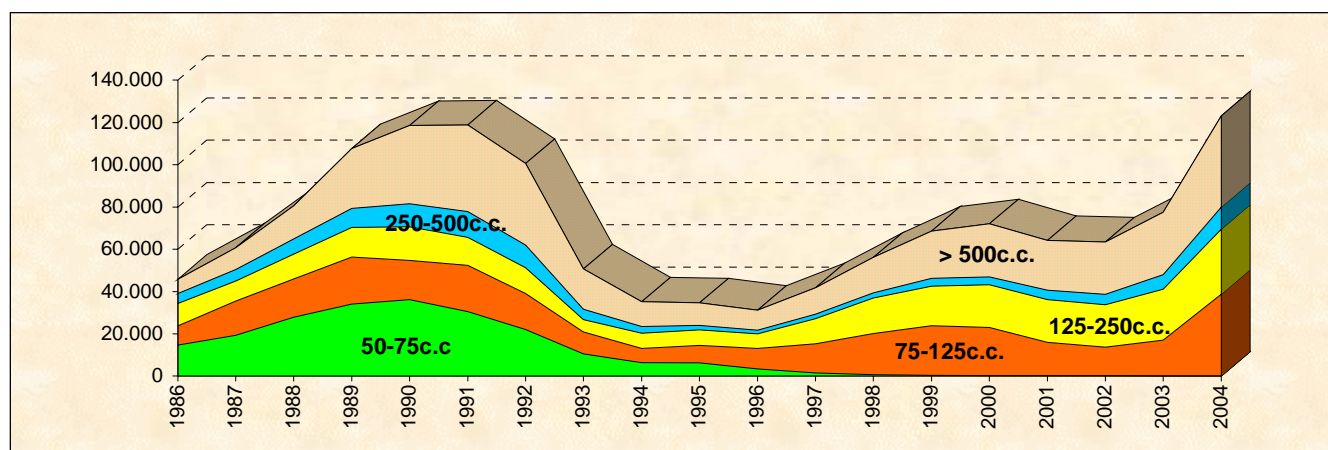
EVOLUCIÓN DE LA MATRICULACIÓN DE MOTOCICLETAS

Cuadro nº 7.6.5

Potencia	50-75 c.c		75-125 c.c		125-250 c.c		250-500 c.c		> 500 c.c		Total	
Año	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice
1986	14.742	100	9.049	100	10.492	100	4.747	100	6.793	100	45.823	100
1987	19.234	130	16.206	179	9.581	91	5.389	114	10.382	153	60.792	133
1988	27.862	189	18.042	199	11.854	113	7.077	149	15.711	231	80.546	176
1989	34.096	231	22.238	246	14.035	134	9.052	191	28.252	416	107.673	235
1990	36.248	246	18.529	205	15.910	152	10.827	228	37.011	545	118.525	259
1991	30.450	207	21.945	243	13.285	127	12.164	256	40.944	603	118.788	259
1992	21.993	149	17.153	190	12.143	116	10.674	225	38.633	569	100.596	220
1993	10.527	71	10.389	115	5.848	56	4.896	103	19.074	281	50.734	111
1994	6.401	43	6.683	74	7.204	69	3.139	66	11.723	173	35.150	77
1995	6.211	42	8.303	92	7.342	70	2.187	46	10.641	157	34.684	76
1996	3.321	23	9.769	108	6.912	66	1.795	38	9.420	139	31.217	68
1997	1.452	10	13.879	153	11.862	113	2.082	44	12.597	185	41.872	91
1998	636	4	19.523	216	16.769	160	2.405	51	16.819	248	56.152	123
1999	383	3	23.556	260	18.552	177	3.785	80	22.394	330	68.670	150
2000	259	2	22.709	251	20.227	193	3.847	81	25.033	369	72.075	157
2001	200	1	15.839	175	20.159	192	4.433	93	23.565	347	64.196	140
2002	149	1	13.585	150	20.101	192	4.766	100	24.815	365	63.416	138
2003	95	1	16.884	187	24.077	229	6.866	145	29.574	435	77.496	169
2004	143	1	38.665	427	30.630	292	10.512	221	43.245	637	123.195	269

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística.

Gráfico nº 7.6.2



EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA MATRICULACIÓN DE MOTOCICLETAS (*) SUJETAS AL IMT

Cuadro nº 7.6.6

M E S	PERIODO MENSUAL							PERIODO ACUMULADO							PERIODO ANUAL MÓVIL						
	2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN		
					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03
E	1.829	1.914	1.869	2.528	4,6	-2,4	35,3	1.829	1.914	1.869	2.528	4,6	-2,4	35,3	27.990	27.633	28.806	35.368	-1,3	4,2	22,8
F	1.849	1.958	1.775	2.765	5,9	-9,3	55,8	3.678	3.872	3.644	5.293	5,3	-5,9	45,3	27.901	27.742	28.623	36.358	-0,6	3,2	27,0
M	2.512	2.483	2.660	3.647	-1,2	7,1	37,1	6.190	6.355	6.304	8.940	2,7	-0,8	41,8	27.251	27.713	28.800	37.345	1,7	3,9	29,7
1T	6.190	6.355	6.304	8.940	2,7	-0,8	41,8	6.190	6.355	6.304	8.940	2,7	-0,8	41,8	27.251	27.713	28.800	37.345	1,7	3,9	29,7
A	2.834	2.926	3.339	4.685	3,2	14,1	40,3	9.024	9.281	9.643	13.625	2,8	3,9	41,3	27.484	27.805	29.213	38.691	1,2	5,1	32,4
M	2.793	3.126	3.834	4.880	11,9	22,6	27,3	11.817	12.407	13.477	18.505	5,0	8,6	37,3	27.428	28.138	29.921	39.737	2,6	6,3	32,8
J	3.275	2.977	4.162	6.167	-9,1	39,8	48,2	15.092	15.384	17.639	24.672	1,9	14,7	39,9	27.313	27.840	31.106	41.742	1,9	11,7	34,2
2T	8.902	9.029	11.335	15.732	1,4	25,5	38,8	15.092	15.384	17.639	24.672	1,9	14,7	39,9	27.313	27.840	31.106	41.742	1,9	11,7	34,2
J	3.443	3.630	5.072	7.018	5,4	39,7	38,4	18.535	19.014	22.711	31.690	2,6	19,4	39,5	27.522	28.027	32.548	43.688	1,8	16,1	34,2
A	2.175	2.420	2.611	3.947	11,3	7,9	51,2	20.710	21.434	25.322	35.637	3,5	18,1	40,7	27.402	28.272	32.739	45.024	3,2	15,8	37,5
S	1.632	1.870	2.393	3.968	14,6	28,0	65,8	22.342	23.304	27.715	39.605	4,3	18,9	42,9	27.240	28.510	33.262	46.599	4,7	16,7	40,1
3T	7.250	7.920	10.076	14.933	9,2	27,2	48,2	22.342	23.304	27.715	39.605	4,3	18,9	42,9	27.240	28.510	33.262	46.599	4,7	16,7	40,1
O	1.986	2.371	2.833	4.041	19,4	19,5	42,6	24.328	25.675	30.548	43.646	5,5	19,0	42,9	27.256	28.895	33.724	47.807	6,0	16,7	41,8
N	1.791	1.822	2.134	3.607	1,7	17,1	69,0	26.119	27.497	32.682	47.253	5,3	18,9	44,6	27.472	28.926	34.036	49.280	5,3	17,7	44,8
D	1.429	1.354	2.027	2.956	-5,2	49,7	45,8	27.548	28.851	34.709	50.209	4,7	20,3	44,7	27.548	28.851	34.709	50.209	4,7	20,3	44,7
4T	5.206	5.547	6.994	10.604	6,6	26,1	51,6	27.548	28.851	34.709	50.209	4,7	20,3	44,7	27.548	28.851	34.709	50.209	4,7	20,3	44,7

(*) A partir de: 125 c.c. en 1993; 50 c.c. en 1994; 125 c.c. en 1995 y 1996 y 250 c.c. desde el 11 de abril de 1997.

Fuente: ANESDOR

elevar, a partir del 11 de abril de dicho año, a 250 c.c. el límite inferior de las sujetas al IMT y por último, en 1998, 1999 y 2000 arrojan incrementos del 19,5%, 36,6% y 8,1%, respectivamente, con una tendencia clara al crecimiento hasta finalizar el año 2000, si bien en éste los ritmos de crecimiento se van reduciendo a lo largo del mismo y han continuado durante todo el año 2001, para invertirse a partir de 2002 y adoptar una tónica de ascenso que se ha hecho más acusada desde el segundo semestre de 2003 y que ha continuado durante todo el 2004.

En el **cuadro número 7.6.7** se han integrado las cifras del conjunto de matriculación de turismos y el correspondiente a la matriculación de motocicletas, sujetas estas últimas al IMT, con el fin de presentar un orden de magnitud en la evolución de la matriculación sujeta al IMT, si bien incluyendo en ésta alguno de los supuestos de no sujeción y exención del impuesto.

En el **cuadro número 7.6.8** se complementa la información relativa a la evolución de las matriculaciones, según categoría de vehículos y carburante que utilizan.

La demanda de turismos con motores diesel continúa creciendo muy por encima de los de gasolina como consecuencia de la cada vez mayor variedad de modelos ofertados, el mayor rendimiento de estos motores que se traduce en un menor consumo de carburante, lo que unido, entre otros, a las mejoras tecnológicas introducidas en sus prestaciones y al menor precio que todavía mantiene por la diferente fiscalidad a potenciado la misma.

De los turismos matriculados en 2004, el 65% utilizan gasóleo como carburante; esta proporción era del 60,3% en 2003, 57,2% en 2002, 52% en 2001, 53,5% en 2000, 51% en 1999, 48,3% en 1998, 42,8% en 1997, 38,1% en 1996, 32,7% en 1995, 26,1% en 1994 y del 21,6% en 1993, lo que demuestra una marcada tendencia creciente de la utilización del gasóleo como carburante de automoción; ello ha justificado, en otros Estados, el gravamen de estos vehículos con un impuesto anual que compense el beneficio que obtienen al utilizar un carburante sometido a baja tributación, en razón de que se consume generalmente en el sector del transporte.

La totalidad de las motocicletas es accionada por motores a gasolina; por el contrario, el consumo de gasóleo como carburante de motor es absolutamente general en los autobuses matriculados a partir de 1990, así como en los tractores y demás vehículos industriales; en cuanto a los camiones, el 95% de los matriculados en 2004 utilizan gasóleo como carburante y, por último, en los turismos se aprecia como a partir de 1999 la proporción a gasóleo supera claramente a los que utilizan gasolinas.

En el **cuadro número 7.6.9** y **gráfico número 7.6.3** se presenta la evolución mensual de los turismos dados de baja, definitivamente, por sus titulares en la D.G.T., en el período 2000-2004. Si bien, las cifras son muy superiores a las autoliquidaciones presentadas en el modelo 567 que corresponden a aquellas declaraciones que se han acogido a algún tipo de deducción en la cuota íntegra, con ocasión de los diferentes planes vigentes en cada período (minoraciones comentadas anteriormente por baja de vehículos usados para desguace y sustitución de los mismos por la matriculación de nuevos o usados), sí se puede apreciar el efecto de las medidas incentivadoras introducidas para la renovación del parque automovilístico que ha tenido en la evolución de estas bajas. Así, se puede apreciar cómo en el año 1994 (Cfr. mismo cuadro ediciones anteriores) y en el período que va de 1997 a 2004 se alcanzan las cifras más altas como consecuencia de estar en vigor: desde el mes de abril hasta el de octubre de 1994 el Plan Renove I (minoración de hasta 601,1 euros en la cuota íntegra para turismos de más de 10 años) y que se continuó hasta junio de 1995 con el Plan Renove II (minoraciones hasta 480,81 euros para turismos de más de 7 años) y el Plan Prever, en vigor desde abril de 1997, (minoraciones hasta 480,81 euros para turismos y todoterreno y comerciales de hasta 6 toneladas de más de 10 años) y, por último, el Plan Prever ampliado, también, a la baja de vehículos de gasolina con plomo y adquisición de vehículos de gasolina sin plomo, con minoraciones de hasta 721,21 euros. Es, por lo tanto, en el segundo semestre de 1995 (Cfr. Estudio relativo a 2000) y durante todo el año 1996, donde desaparecen prácticamente la mayoría de las medidas incentivadoras y, así, se reflejaba en las tasas interanuales del número de bajas del cuadro.

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA MATRICULACIÓN DE TURISMOS Y MOTOCICLETAS (*) SUJETAS AL IMT

Cuadro nº 7.6.7

M E S	PERIODO MENSUAL							PERIODO ACUMULADO							PERIODO ANUAL MÓVIL						
	2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN			2001	2002	2003	2004	% VARIACIÓN		
					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03					02/01	03/02	04/03
E	100.684	104.555	100.288	111.347	3,8	-4,1	11,0	100.684	104.555	100.288	111.347	3,8	-4,1	11,0	1.491.144	1.530.268	1.433.010	1.538.295	2,6	-6,4	7,3
F	125.399	113.400	107.539	133.389	-9,6	-5,2	24,0	226.083	217.955	207.827	244.736	-3,6	-4,6	17,8	1.485.189	1.518.269	1.427.149	1.564.145	2,2	-6,0	9,6
M	159.022	135.724	131.770	169.710	-14,7	-2,9	28,8	385.105	353.679	339.597	414.446	-8,2	-4,0	22,0	1.485.615	1.494.971	1.423.195	1.602.085	0,6	-4,8	12,6
1T	385.105	353.679	339.597	414.446	-8,2	-4,0	22,0	385.105	353.679	339.597	414.446	-8,2	-4,0	22,0	1.485.615	1.494.971	1.423.195	1.602.085	0,6	-4,8	12,6
A	130.566	122.404	132.339	141.200	-6,3	8,1	6,7	515.671	476.083	471.936	555.646	-7,7	-0,9	17,7	1.482.858	1.486.809	1.433.130	1.610.946	0,3	-3,6	12,4
M	144.264	137.804	132.377	147.174	-4,5	-3,9	11,2	659.935	613.887	604.313	702.820	-7,0	-1,6	16,3	1.489.282	1.480.349	1.427.703	1.625.743	-0,6	-3,6	13,9
J	160.677	134.649	151.277	177.042	-16,2	12,3	17,0	820.612	748.536	755.590	879.862	-8,8	0,9	16,4	1.493.584	1.454.321	1.444.331	1.651.508	-2,6	-0,7	14,3
2T	435.507	394.857	415.993	465.416	-9,3	5,4	11,9	820.612	748.536	755.590	879.862	-8,8	0,9	16,4	1.493.584	1.454.321	1.444.331	1.651.508	-2,6	-0,7	14,3
J	171.957	163.551	177.844	188.168	-4,9	8,7	5,8	992.569	912.087	933.434	1.068.030	-8,1	2,3	14,4	1.503.812	1.445.915	1.458.624	1.661.832	-3,9	0,9	13,9
A	95.800	87.826	92.896	102.459	-8,3	5,8	10,3	1.088.369	999.913	1.026.330	1.170.489	-8,1	2,6	14,0	1.506.576	1.437.941	1.463.694	1.671.395	-4,6	1,8	14,2
S	89.876	88.532	104.004	112.887	-1,5	17,5	8,5	1.178.245	1.088.445	1.130.334	1.283.376	-7,6	3,8	13,5	1.503.043	1.436.597	1.479.166	1.680.278	-4,4	3,0	13,6
3T	357.633	339.909	374.744	403.514	-5,0	10,2	7,7	1.178.245	1.088.445	1.130.334	1.283.376	-7,6	3,8	13,5	1.503.043	1.436.597	1.479.166	1.680.278	-4,4	3,0	13,6
O	120.289	121.282	135.429	134.921	0,8	11,7	-0,4	1.298.534	1.209.727	1.265.763	1.418.297	-6,8	4,6	12,1	1.514.786	1.437.590	1.493.313	1.679.770	-5,1	3,9	12,5
N	115.279	105.915	122.653	140.474	-8,1	15,8	14,5	1.413.813	1.315.642	1.388.416	1.558.771	-6,9	5,5	12,3	1.517.801	1.428.226	1.510.051	1.697.591	-5,9	5,7	12,4
D	112.584	121.635	138.820	145.236	8,0	14,1	4,6	1.526.397	1.437.277	1.527.236	1.704.007	-5,8	6,3	11,6	1.526.397	1.437.277	1.527.236	1.704.007	-5,8	6,3	11,6
4T	348.152	348.832	396.902	420.631	0,2	13,8	6,0	1.526.397	1.437.277	1.527.236	1.704.007	-5,8	6,3	11,6	1.526.397	1.437.277	1.527.236	1.704.007	-5,8	6,3	11,6

(*) A partir de: 125 c.c. en 1993; 50 c.c. en 1994; 125 c.c. en 1995 y 1996 y 250 c.c. desde el 11 de abril de 1997.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística y ANESDOR

EVOLUCIÓN DE LA MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO DE CARBURANTE

Cuadro nº 7.6.8

Año	CAMIONES		AUTOBUSES		TURISMOS (*)		MOTOCICLETAS	TRACTORES Y OTROS		TOTAL	
	Gasolina	Gas-oil	Gasolina	Gas-oil	Gasolina	Gas-oil	Gasolina	Gasolina	Gas-oil	Gasolina	Gas-oil
1984	54.912	46.434	1	1.718	398.690	123.539	32.979	0	2.988	486.582	174.679
1985	56.491	69.809	12	2.036	449.811	125.241	38.904	12	3.580	545.230	200.666
1986	58.929	96.094	15	2.188	593.926	95.125	45.823	40	4.347	698.733	197.754
1987	67.916	133.994	6	2.699	810.099	118.165	60.792	21	6.696	938.834	261.554
1988	79.972	158.575	0	2.904	943.204	126.016	80.550	0	9.048	1.103.726	296.543
1989	81.878	184.097	14	3.292	1.016.069	133.304	107.673	15	10.618	1.205.649	331.311
1990	67.509	188.475	0	2.829	874.668	132.346	118.525	0	8.894	1.060.702	332.544
1991	61.656	171.041	0	2.937	799.797	114.264	118.788	0	7.097	980.241	295.339
1992	62.276	172.109	0	2.775	844.776	163.676	100.596	0	5.630	1.007.648	344.190
1993	40.994	121.458	0	1.915	608.145	167.316	50.734	0	3.077	699.873	293.766
1994	31.783	140.737	0	1.853	694.239	244.732	35.150	0	4.928	761.172	392.250
1995	23.893	155.428	0	2.547	585.950	284.547	34.684	0	9.563	644.527	452.085
1996	20.322	177.042	0	2.866	599.030	369.333	31.217	0	9.387	650.569	558.628
1997	21.893	214.463	0	3.371	623.613	467.577	41.872	0	12.494	687.378	697.905
1998	21.217	246.433	0	3.657	662.798	620.172	56.152	166	17.304	740.333	887.566
1999	23.168	293.758	0	3.877	735.779	766.752	68.670	168	20.990	827.785	1.085.377
2000	20.228	285.319	0	3.365	681.967	785.193	72.075	168	21.947	774.438	1.095.824
2001	20.642	266.799	0	3.503	718.980	779.869	64.196	234	21.686	804.052	1.071.857
2002	16.160	256.936	0	3.145	603.178	805.226	63.416	273	21.468	683.027	1.086.775
2003	16.977	289.708	0	3.290	592.973	899.545	77.493	400	23.379	687.843	1.215.922
2004	17.201	326.777	0	3.659	578.340	1.075.458	123.195	476	24.600	719.212	1.430.494

(*) Incluye Todoterrenos.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Servicio de Estadística

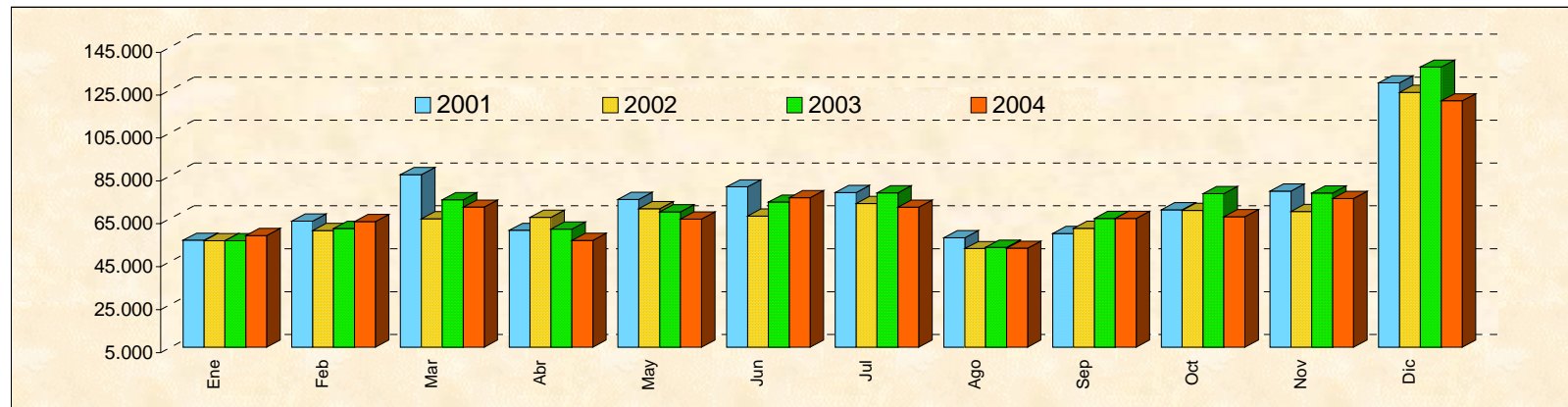
BAJAS DE TURISMOS

Cuadro nº 7.6.9

Meses	2000	Tasa (%) 00/99	2001	Tasa (%) 01/00	2002	Tasa (%) 02/01	2003	Tasa (%) 03/02	2004	Tasa (%) 04/03
Enero	40.968	25,5	54.827	33,8	54.600	-0,4	54.671	0,1	57.026	4,3
Febrero	60.174	38,6	63.734	5,9	59.328	-6,9	60.323	1,7	63.495	5,3
Marzo	75.445	28,0	85.471	13,3	64.885	-24,1	73.751	13,7	70.296	-4,7
Abril	50.197	14,6	59.395	18,3	65.490	10,3	59.969	-8,4	54.723	-8,7
Mayo	64.899	33,3	73.818	13,7	69.589	-5,7	68.033	-2,2	64.670	-4,9
Junio	70.671	25,3	79.703	12,8	66.019	-17,2	72.571	9,9	74.669	2,9
Julio	60.343	8,2	77.110	27,8	72.017	-6,6	76.955	6,9	70.211	-8,8
Agosto	50.911	17,1	55.951	9,9	50.938	-9,0	51.528	1,2	51.064	-0,9
Septiembre	54.120	-1,6	58.019	7,2	60.412	4,1	64.995	7,6	64.971	0,0
Octubre	61.461	9,5	69.053	12,4	68.752	-0,4	76.509	11,3	65.758	-14,1
Noviembre	72.941	9,9	77.718	6,5	68.261	-12,2	76.768	12,5	74.287	-3,2
Diciembre	123.255	-2,3	128.186	4,0	123.749	-3,5	135.522	9,5	119.789	-11,6
TOTAL	785.385	14,4	882.985	12,4	824.040	-6,7	871.595	5,8	830.959	-4,7

Fuente: Dirección Gral. de Tráfico. Servicio de Estadística

Gráfico nº 7.6.3



7.7. Análisis de las tasas de variación de la recaudación.

En el apartado 7.4, se ha comentado la evolución de la recaudación líquida mensual y anual obtenida por este impuesto desde 2000 que quedaba reflejada en el cuadro número 7.4.1 En el mismo se presentaba la serie desestacionalizada al objeto de poder apreciar la posible tendencia de ésta, presentando las tasas de variación interanuales obtenidas. En este apartado se pretende analizar las causas que han podido originar éstas y en qué medida han influido cada uno de los factores incidentes en ellas.

7.7.1. Factores causantes de las variaciones.

Pueden destacarse los siguientes factores que afectan a la variación en la recaudación:

- La variación de tipos impositivos;
- la variación de las bases imponibles correspondientes a los medios matriculados;
- la variación en las deducciones que en la cuota íntegra se efectúan como consecuencia de los beneficios fiscales en vigor en cada uno de los períodos comparados;
- la variación en el número de medios de transporte matriculados; y
- la variación de la estructura de los medios de transportes que han sido matriculados.

El objetivo del análisis que se va a realizar a continuación es el de cuantificar en qué medida ha influido cada uno de estos factores en la tasa de variación de la recaudación.

El método seguido, análogo al empleado en los otros impuestos, se inicia con la determinación de las cuotas asociadas a una cesta de 1.000 vehículos matriculados en cada período de referencia, representativa de la estructura de los medios de transporte matriculados.

A partir de dichas cuotas asociadas a la estructura mensual, se han calculado también las retardadas, es decir las resultantes de aplicar los valores de cada una de las variables en vigor en el mismo mes del año anterior al considerado, manteniendo constantes el resto de las variables. La comparación de las cuotas actuales y retardadas permiten determinar las tasas que la variación de cada una de las variables representa en las tasas de variación de la recaudación.

7.7.2. Estructura de los vehículos matriculados.

La estructura a efectos del método utilizado considera la cilindrada de los vehículos, según que, a partir del 1 de enero de 1996, les resulte de aplicación el tipo normal o el tipo reducido del impuesto; en este sentido se van a distinguir dos categorías: vehículos de alta y de baja cilindrada. La estructura se representa así, mediante el número de vehículos de cada una de estas categorías que componen una cesta de 1.000 vehículos.

La información se ha obtenido de las autoliquidaciones practicadas por los sujetos pasivos en los dos modelos de declaración en vigor: el Modelo 565 empleado con carácter general y el 567 utilizado en aquellos supuestos en el que se ha realizado alguna deducción en las cuotas íntegras por haberse acogido a algunos de los beneficios fiscales que, con carácter temporal o permanente, se han establecido legalmente. Como con anterioridad a 1996 no existían tipos reducidos, la estructura correspondiente a estos períodos se ha estimado a partir de los datos de matriculación de vehículos.

A la hora de definir esta estructura se ha introducido una simplificación que no afecta a los resultados a obtener. No se han considerado los tipos aplicados en Canarias. Ello obedece a que el número de autoliquidaciones practicadas en Canarias sujetas al IEMT sobre el total nacional ha sido del 3,29% en 1995, 3,9% en 1996, 2,95% en 1997, 4,12% en 1998, 3,77% en 1999, 4,06% en 2000, 3,77% en 2001, 3,26% en 2002, 3,35% en 2003 y 3,41% en el año 2004; la diferencia de tipos con respecto a los aplicados en el resto del ámbito territorial es de un punto; la recaudación correspondiente a las cuotas devengadas en Canarias, desde la implantación del IMT, no forma parte de la recaudación de la Administración Central, aunque se recauden por los órganos de la misma, por estar cedido este impuesto a dicha Comunidad Autónoma.

La composición de estas cestas en cada uno de los meses del período analizado se ha recogido en el **cuadro número 7.7.1**. El contenido del **gráfico número 7.7.1** ayuda a percibir la evolución mensual de esta estructura desde enero de 2002.

Merece destacarse, aunque ya no figuren en el presente informe, como la posibilidad, a partir de enero de 1996, de poder aplicar un tipo reducido del 7% a la matriculación de vehículos diesel con motorizaciones inferiores a 2.000 c.c. que, por otro lado, suponen en torno al 90% del total de vehículos diesel matriculados, ha supuesto un brusco cambio en la estructura a partir de enero de 1996, pasando a representar la matriculación de vehículos de baja cilindrada, en ese mes, del 65,90% al 72,2%; esta estructura parece mantenerse en el entorno del 75-80% con ligeros altibajos, durante los seis últimos años.

Este cambio profundo en la estructura a partir de 1996 es consecuencia, en muy buena medida, del fenómeno conocido como la dieselización del parque de automóviles, que se concreta en el hecho de que la matriculación de turismos con motor diesel ha pasado del 32,4% del total de turismos matriculados en enero de 1995, superando desde el último semestre de 1999 al número de matriculados de gasolina, hasta alcanzar valores por encima del 59% durante todos los meses de los años 2002 y superar la cuota del 66% en 2004.

7.7.3. Determinación de las bases medias imponible.

Para la determinación de la cuota asociada a la cesta de 1.000 vehículos no basta con conocer su estructura y los tipos impositivos, sino que se hace necesario conocer, además, la base imponible media de cada una de las categorías; este es el objetivo del segundo paso en el método utilizado y que en esquema va a consistir en dividir la cuota íntegra media correspondiente a cada categoría entre el tipo impositivo aplicable.

La información obtenida de la B.D.N. hasta el año 2001 y de la aplicación ZUJAR desde el año 2002 del conjunto de declaraciones realizadas por los sujetos pasivos en cada uno de los modelos comprende la cuota líquida media correspondiente a cada categoría de vehículos, pero se hace necesario conocer la cuota íntegra media, que es el resultado de incrementar aquélla en las deducciones que se han practicado sobre la cuota.

Estas deducciones son consecuencia de los diferentes incentivos fiscales que, de forma temporal o permanente, han sido aprobados por diferentes normas con rango de Ley. Así, pueden citarse, entre los temporales, los planes RENOVE I y II durante los años 1994 y 1995, y las sucesivas deducciones que, con motivo de situaciones catastróficas acaecidas en zonas determinadas, se han ido aprobando; por otra parte, el Plan PREVER constituye un beneficio de carácter permanente, vigente a partir del 11 de abril de 1997. En 2001, se ha ampliado la deducción hasta los 721,21 euros, con carácter excepcional y durante un período que ha finalizado el 31/12/2003 para el caso de sustitución de vehículos turismos no aptos para utilizar gasolina sin plomo y que, a partir de 01/01/2004, se ha hecho extensivo a todos los turismos, todoterrenos y comerciales ligeros tanto nuevos como seminuevos (hasta 5/3 años), si bien la deducción se reduce a los 480,8 euros en el caso de que el vehículo dado de baja no sea de gasolina con plomo.

ESTRUCTURA MENSUAL MATRICULACIÓN
(Cesta de 1.000 Vehículos)BASES MEDIAS IMPONIBLES
(Mensuales)CUOTA MENSUAL ASOCIADA
(Cesta de 1.000 Vehículos)

Euros

Euros

Cuadro nº 7.7.1

Cuadro nº 7.7.2

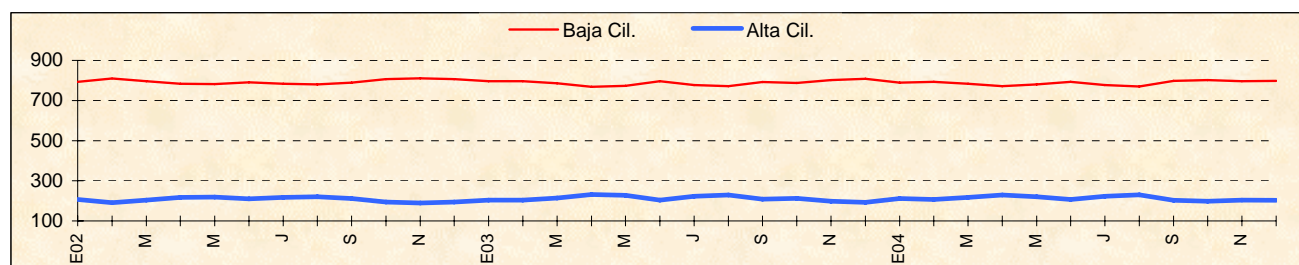
Cuadro nº 7.7.3

Clase	Baja Cil.	Alta Cil.	Total	Baja Cil.	Alta Cil. Tipo 12	Total	Baja Cil.	Alta Cil.	Media
Período				Tipo 7					
En. 03	796	204	1.000	11.810	20.815	13.646	658.179	509.197	1.167.376
Feb	796	204	1.000	11.780	22.210	13.910	656.199	544.250	1.200.449
Mar	786	214	1.000	11.868	20.780	13.779	652.606	534.776	1.187.382
Abr	769	231	1.000	12.186	21.681	14.384	655.566	602.257	1.257.823
May	773	227	1.000	12.076	20.819	14.062	653.325	567.398	1.220.723
Jun	796	204	1.000	12.015	21.616	13.974	669.388	529.370	1.198.758
Jul	778	222	1.000	12.352	20.905	14.253	672.514	557.449	1.229.963
Ago	772	228	1.000	12.395	20.732	14.296	669.774	567.388	1.237.162
Sep	792	208	1.000	12.158	19.527	13.693	673.759	488.193	1.161.953
Oct	787	213	1.000	11.896	19.571	13.529	655.514	499.701	1.155.215
Nov	801	199	1.000	11.968	20.038	13.570	671.445	477.378	1.148.823
Dic	807	193	1.000	12.202	19.722	13.650	689.738	455.594	1.145.332
En. 04	789	211	1.000	12.222	20.256	13.914	675.261	512.135	1.187.396
Feb	794	206	1.000	12.279	25.085	14.920	682.347	620.622	1.302.969
Mar	783	217	1.000	12.673	22.104	14.717	694.861	574.829	1.269.690
Abr	772	228	1.000	12.874	22.469	15.066	695.380	615.810	1.311.190
May	780	220	1.000	12.704	21.151	14.560	693.924	557.572	1.251.496
Jun	793	207	1.000	12.731	23.967	15.055	706.789	594.976	1.301.764
Jul	777	223	1.000	13.021	22.475	15.130	708.234	601.430	1.309.664
Ago	770	230	1.000	12.889	19.520	14.411	695.172	537.615	1.232.787
Sep	798	202	1.000	12.588	19.874	14.058	703.419	481.041	1.184.460
Oct	802	198	1.000	12.862	19.292	14.137	721.734	459.208	1.180.942
Nov	797	203	1.000	13.097	21.182	14.740	730.569	516.365	1.246.934
Dic	797	203	1.000	13.160	20.478	14.644	734.359	498.361	1.232.720

Fuente: Autoliquidaciones (BDN/ZUJAR-INFO -Declaraciones Modelos 565/567)

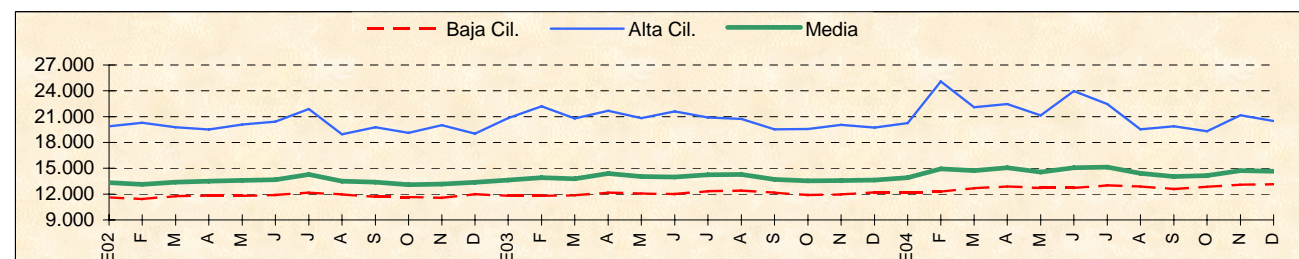
EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA MENSUAL MATRICULACIÓN

Gráfico nº 7.7.1



EVOLUCIÓN DE LAS BASES MEDIAS IMPONIBLES MENSUALES

Gráfico nº 7.7.2



Las deducciones medias obtenidas a partir de las declaraciones modelo 567 positivas, han resultado ser las siguientes:

<u>Año</u>	<u>Euros</u>
1994	565,48
1995	476,86
1996	434,47
1997	480,22
1998	480,21
1999	480,58
2000	488,16
2001	586,13
2002	585,35
2003	576,42
2004	654,76

Si se incrementa en este importe medio la cuantía de las cuotas líquidas se obtiene la cuota íntegra media, que dividida entre el tipo impositivo aplicable, conduce a la base imponible media, según categoría de vehículo, así como la media global, reflejadas en el **cuadro número 7.7.2**.

Las bases medias imponibles correspondientes a las autoliquidaciones en las que se le ha aplicado el tipo reducido han pasado de 12.202 euros en diciembre de 2003 a 13.160 euros en diciembre de 2004, con un 7,9% de incremento, mientras que la correspondiente al tipo normal ha aumentado un 3,8% alcanzando los 20.478 euros en el último mes de diciembre contemplado. Al no haber variado el tipo del IVA que se mantiene en el 16%, estos incrementos se corresponden con los de los precios medios de venta, según las declaraciones, que han pasado de 15.009 a 16.186 euros, para los automóviles de baja cilindrada, y de 22.090 euros a 22.937 euros para los de alta cilindrada, en el período antes mencionado.

La base media imponible global en dicho período ha pasado de 13.650 a 14.644 euros, con un aumento del 7,3% que se corresponde igualmente con un crecimiento del mismo orden del precio de venta al público unitario medio, pasando este último de 15.835 euros en diciembre de 2003 a 16.988 euros en 2004.

En el **gráfico número 7.7.2** se ha representado la evolución de las bases medias imponibles mensuales desde el mes de enero de 2002.

7.7.4. Cuotas asociadas a las estructuras de matriculación.

Aplicando, en cada período, a los vehículos comprendidos en cada una de estas cestas, las bases imponibles obtenidas anteriormente y los tipos impositivos correspondientes a cada categoría, se determina la cuota asociada a cada cesta en cada uno de los meses considerados.

En el **cuadro número 7.7.3** se han anotado las cuotas que corresponden a los vehículos de cada una de las categorías que se han diferenciado a efectos del análisis, que componen una cesta de 1.000 unidades, representativa de la estructura de matriculación de cada uno de los meses. Dado el concepto de cuota asociada, su importe dividido entre mil será igual a la cuota media soportada por vehículo en el mes considerado. Esta cuota media ha sido de 1.232,7 euros en el mes de diciembre de 2004, lo que supone un incremento del 7,6%, con respecto al mismo mes del año anterior.

7.7.5. Estructura anual de matriculación. Bases imponibles y tipos impositivos medios anuales.

Paralelamente a lo realizado con respecto a los períodos mensuales, se ha obtenido la estructura anual de la matriculación de vehículos que se ha anotado en el **cuadro número 7.7.4**.

**ESTRUCTURA ANUAL
MATRICULACIÓN**
(Cesta de 1.000 Vehículos)

BASES, TIPOS Y PRECIOS ANUALES - % V. DIESEL s/V. TOTAL ANUAL

Cuadro nº 7.7.4

Cuadro nº 7.7.5

Período/ Clase	Baja Cil.	Alta Cil.	Total	Base imponible media-anual Euros	Tipo imp. anual (%)	Valor Vehículo (Media anual)		PVP Medio (*)		% Diésel/Total anual
						Euros	Var. (%)	Euros	Var. (%)	
En. 03	794	206	1.000	13.512	8,53	16.827	5,15	15.768	7,50	61,13
Feb	793	207	1.000	13.574	8,54	16.905	5,09	15.859	7,35	61,57
Mar	792	208	1.000	13.607	8,55	16.948	4,65	15.972	7,46	61,98
Abr	791	209	1.000	13.688	8,57	17.050	4,70	16.073	7,26	62,31
May	791	209	1.000	13.730	8,57	17.104	4,42	16.122	7,14	62,57
Jun	791	209	1.000	13.761	8,57	17.143	3,80	16.173	7,05	62,84
Jul	790	210	1.000	13.762	8,57	17.144	2,59	16.229	6,90	63,23
Ago	790	210	1.000	13.811	8,58	17.206	2,86	16.252	6,40	63,44
Sep	790	210	1.000	13.827	8,57	17.225	2,60	16.292	6,03	63,58
Oct	788	212	1.000	13.859	8,58	17.266	2,76	16.323	5,86	63,66
Nov	788	212	1.000	13.885	8,58	17.298	2,90	16.353	5,37	63,90
Dic	788	212	1.000	13.906	8,58	17.324	3,12	16.387	4,68	64,07
En. 04	788	212	1.000	13.923	8,58	17.346	3,08	16.408	4,06	64,08
Feb	787	213	1.000	14.009	8,59	17.454	3,25	16.442	3,67	64,16
Mar	787	213	1.000	14.103	8,59	17.571	3,68	16.467	3,10	64,33
Abr	787	213	1.000	14.164	8,59	17.647	3,50	16.504	2,68	64,57
May	788	212	1.000	14.209	8,58	17.701	3,49	16.523	2,49	64,83
Jun	788	212	1.000	14.321	8,59	17.842	4,08	16.545	2,30	65,13
Jul	788	212	1.000	14.420	8,59	17.966	4,79	16.573	2,11	65,36
Ago	788	212	1.000	14.426	8,59	17.973	4,46	16.595	2,11	65,50
Sep	788	212	1.000	14.447	8,58	17.998	4,49	16.621	2,02	65,66
Oct	789	211	1.000	14.496	8,57	18.057	4,58	16.678	2,18	66,01
Nov	789	211	1.000	14.583	8,57	18.165	5,01	16.707	2,17	66,28
Dic	788	212	1.000	14.664	8,57	18.267	5,44	16.760	2,28	66,31

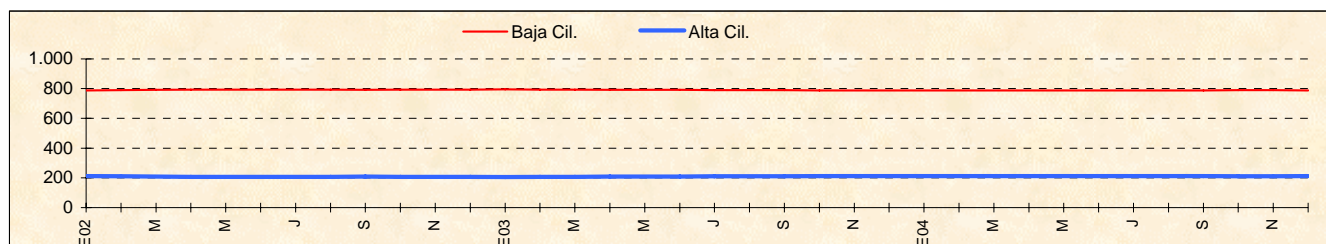
(*) Precio Medio Unitario, ponderado por las ventas mensuales.

Fuente: Autoliquidaciones (BDN-INFO-Declaraciones Modelos 565/567) hasta 2001 y Zujar 565/567 para el resto.

"Motor Dealer Monitor".

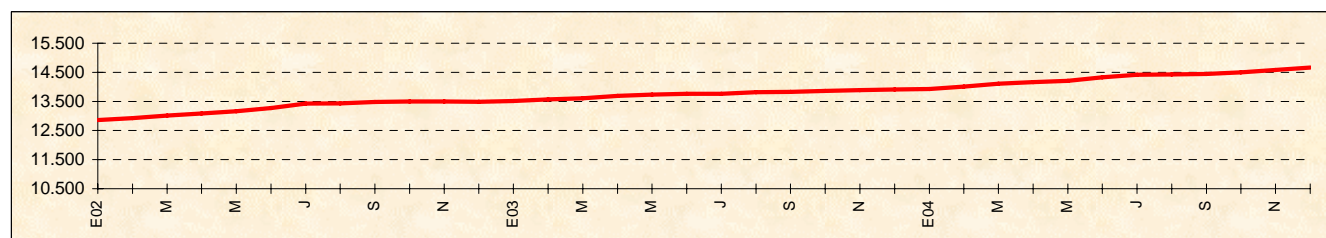
EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA ANUAL MATRICULACIÓN

Gráfico nº 7.7.3



EVOLUCIÓN DE LAS BASES MEDIAS IMPONIBLES

Gráfico nº 7.7.4



Aunque no figura ya en el cuadro, conviene indicar que el porcentaje de matriculación de vehículos de baja cilindrada crece a lo largo de todo el año 1996, como respuesta a los incentivos fiscales establecidos, alcanzando un máximo en enero de 1997, con un 77% respecto al total de matriculaciones, dieciséis puntos porcentuales por encima del correspondiente a diciembre de 1995, consecuencia, en buena parte, del aumento de matriculación de vehículos diesel que pasa del 32,9% al 38% en ese mismo período, aunque también ha influido el aumento en 11 puntos en la matriculación de automóviles de gasolina con motorización inferior a 1.600 c.c. a los que también resulta de aplicación el tipo reducido.

A partir del año móvil que finaliza en febrero de 1997, el porcentaje de matriculación de vehículos de baja cilindrada se mantiene en torno al 76%, se eleva hasta el 79% en 1999 que prácticamente se mantiene hasta finalizado el año 2004 y todo ello como consecuencia del elevado ritmo que mantiene la matriculación de automóviles diesel.

El **gráfico número 7.7.3** refleja la evolución de la estructura anual desde el mes de enero de 2002. La divergencia que se podía observar en anteriores ediciones de este informe en las líneas representativas de las dos categorías de vehículos durante todo el año 1996, pasan, a partir del mes de febrero de 1997, a hacerse prácticamente paralelas.

Utilizando los datos de las autoliquidaciones mensuales practicadas, se han ponderado las bases imponibles medias mensuales para el cálculo de la correspondiente media anual que se puede observar en el **cuadro número 7.7.5**. Dicha base ha pasado de 13.906 euros en 2003 a un valor de 14.664 euros en el año 2004, lo que supone un aumento del 5,45%. Dicha evolución queda reflejada en el **gráfico número 7.7.4**.

En el mismo cuadro se ha anotado, también, en la columna siguiente, el tipo medio anual resultante, un 8,57% en el año 2004. Estos tipos se han obtenido ponderando los tipos medios mensuales por el número de autoliquidaciones habido en cada mes.

A partir de las bases imponibles medias y de los tipos en vigor por IVA e impuesto especial, se han calculado los valores medios anuales de los vehículos, así como sus tasas de variación. Este valor medio ha pasado de 17.324 euros en 2003 a 18.267 euros en 2004, experimentando un crecimiento del 5,44% en dicho período.

A efectos de comparación, ha parecido interesante reflejar en la columna siguiente, las tasas de variación del precio de venta al público para las versiones gama-modelo de los turismos matriculados en los mismos períodos de tiempo analizados, obtenidos a partir de los índices de precios unitarios medios mensuales elaborados por "Monitor" para FACONAUTO. Estos precios son el resultado de aplicar los PVP de catálogo vigentes de cada una de las versiones ponderándolos por los turismos mensuales matriculados de cada modelo. La evolución del MIX (Turismo medio) incluye, prácticamente, todos los modelos del mercado.

Si se comparan estas tasas con las correspondientes a los valores medios obtenidos anteriormente, se puede observar que aunque no existe una linealidad regular en la misma, sí que las diferencias entre unas y otras marcan las tendencias en las compras de automóviles nuevos. Cuando las tasas de variación de los precios medios superan a las correspondientes a las versiones básicas, la tendencia de la demanda indica un desplazamiento hacia la adquisición de turismos cada vez más caros; es decir, de mayores equipamientos y cilindradas o, lo que es lo mismo, de las gamas y modelos más altos.

En la última columna del cuadro número 7.7.5 se pueden observar los porcentajes anuales de vehículos diesel matriculados sobre el total de matriculaciones, con un crecimiento continuo a lo largo de todo el período considerado, si exceptuamos el ligero descenso que parecen acusar en 2001, con un nuevo impulso en el año 2003 en el que se llega a superar el 64,07% y 2004 en el que se llega a alcanzar el 66,3%. Todo ello, apunta a un avance continuo en el proceso de sustitución de los turismos a gasolina por los que tienen motor diesel, habida cuenta de la similitud entre sus precios y prestaciones y los incentivos fiscales que existen en relación con los últimos, tanto por lo

que respecta al Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, como en relación con el gravamen del carburante utilizado.

7.7.6. La variación inducida por las modificaciones de tipos impositivos.

A partir de las cuotas asociadas mensuales del cuadro número 7.7.3, comentadas anteriormente, y reflejadas de nuevo en el **cuadro número 7.7.6**, se ha obtenido en la segunda columna del mismo la cuota correspondiente a una cesta de 1.000 vehículos representativa de las matriculaciones realizadas en el año móvil que finaliza en cada uno de los meses considerados, ponderando las cuotas mensuales por las matriculaciones habidas en dichos meses.

Las cuotas anuales se fueron reduciendo a lo largo de los años 1995 y 1996; en el primero de ellos como consecuencia de la rebaja, con carácter general, en un punto en los tipos impositivos, para compensar el incremento en la misma cuantía del tipo normal del IVA; en 1996, el descenso fue mucho más acusado, reflejo de la aplicación de tipos reducidos a los automóviles de baja cilindrada, y alcanza la cota mínima de todo el período en el mes de diciembre con un valor de 851 euros para, a partir de ahí, al mantenerse los mismos tipos que en el año anterior y como consecuencia del progresivo crecimiento de las bases medias imponible, iniciar una tendencia positiva, hasta llegar a los 1.257 euros, en el último año móvil contemplado que ha finalizado en diciembre del año 2004.

En los **gráficos números 7.7.5, 7.7.6 y 7.7.7**, se refleja la evolución de estas cuotas desde enero de 2002, así como las retardadas asociadas a los tipos impositivos y a las bases medias imponible, a las que a continuación se hará mención.

Como paso previo necesario para la determinación de la tasa de variación de la recaudación que sería imputable a las variaciones habidas en los tipos impositivos, se calcula la cuota asociada a una cesta de mil automóviles matriculados en cada mes, resultante de aplicar los tipos impositivos que han estado en vigor doce meses antes (columna 3 del cuadro número 7.7.6). A partir de las cuotas asociadas mensuales retardadas se obtienen las cuotas asociadas anuales retardadas correspondientes a una cesta de 1.000 automóviles matriculados en el período de doce meses que finaliza en el mes considerado, resultante de aplicar los tipos impositivos que han estado vigentes doce meses antes (columna 4 del mismo cuadro).

Relacionando las cuotas asociadas resultantes de aplicar los tipos vigentes (columna 1) y los anteriores (columna 3), supuesta la constancia de los restantes elementos que intervienen en la determinación de la cuota (estructura y base imponible), se obtiene la tasa de variación de la recaudación mensual imputable a las variaciones de tipos impositivos. Asimismo, relacionando las cuotas asociadas correspondientes al año móvil que finaliza en el mes considerado, según se apliquen los tipos vigentes, o los retardados en doce meses (columnas 2 y 4 del cuadro) se obtiene la tasa de variación anual de la recaudación imputable a las variaciones de los tipos impositivos.

Las tasas de variación mensuales se han anotado en la columna 1 del **cuadro número 7.7.7**. Como puede observarse, la variación de la recaudación mensual imputable a la variación de tipos impositivos viene siendo igual a cero desde el mes de enero de 1997, lo que es consecuencia necesaria de no haberse producido variaciones de tipos con respecto a los vigentes en 1996.

Las correspondientes tasas de variación anual vienen recogidas en la columna 1 del **cuadro número 7.7.8**, y aunque no está recogido en el cuadro reflejan un crecimiento (disminución en valor absoluto) en el período comprendido entre diciembre de 1995 y noviembre de 1997, como consecuencia de que la introducción de un tipo reducido para los vehículos de baja cilindrada en enero de 1996, se va haciendo cada vez menor, en la medida en que los años móviles de referencia incorporan cada vez menos meses en los que no se aplicaba tipo reducido. A partir de diciembre de 1997 se hacen igual a cero.

CUOTAS ASOCIADAS A UNA CESTA DE 1.000 VEHÍCULOS

Cuadro nº 7.7.6

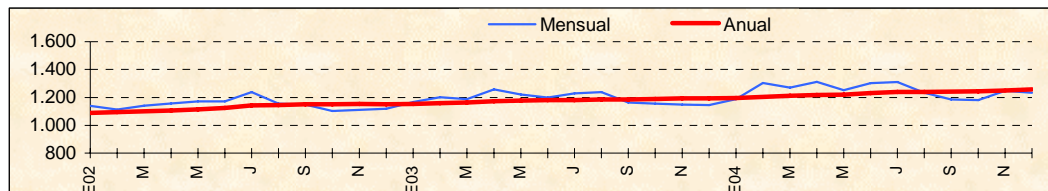
Período	ACTUALES		RETARDADAS (*)			
	Mensual 1	Anual 2	s/Tipos		s/Bases imponible	
			Mensual 3	Anual 4	Mensual 5	Anual 6
En. 03	1.167	1.153	1.167	1.153	1.134	1.081
Feb	1.200	1.159	1.200	1.159	1.134	1.090
Mar	1.187	1.164	1.187	1.164	1.156	1.101
Abr	1.258	1.173	1.258	1.173	1.179	1.111
May	1.221	1.178	1.221	1.178	1.186	1.121
Jun	1.199	1.180	1.199	1.180	1.163	1.131
Jul	1.230	1.180	1.230	1.180	1.247	1.148
Ago	1.237	1.185	1.237	1.185	1.166	1.151
Sep	1.162	1.186	1.162	1.186	1.143	1.155
Oct	1.155	1.190	1.155	1.190	1.130	1.159
Nov	1.149	1.192	1.149	1.192	1.125	1.161
Dic	1.145	1.194	1.145	1.194	1.117	1.160
En. 04	1.187	1.195	1.187	1.195	1.179	1.163
Feb	1.303	1.204	1.303	1.204	1.204	1.169
Mar	1.270	1.212	1.270	1.212	1.191	1.172
Abr	1.311	1.217	1.311	1.217	1.252	1.179
May	1.251	1.220	1.251	1.220	1.208	1.181
Jun	1.302	1.230	1.302	1.230	1.204	1.185
Jul	1.310	1.240	1.310	1.240	1.231	1.184
Ago	1.233	1.239	1.233	1.239	1.240	1.188
Sep	1.184	1.240	1.184	1.240	1.152	1.188
Oct	1.181	1.242	1.181	1.242	1.133	1.189
Nov	1.247	1.250	1.247	1.250	1.156	1.190
Dic	1.233	1.257	1.233	1.257	1.161	1.194

Las cuotas anuales corresponden a cada uno de los años móviles que finalizan en el mes considerado.

(*) Cuotas asociadas según Tipos y Bases imponibles del año anterior.

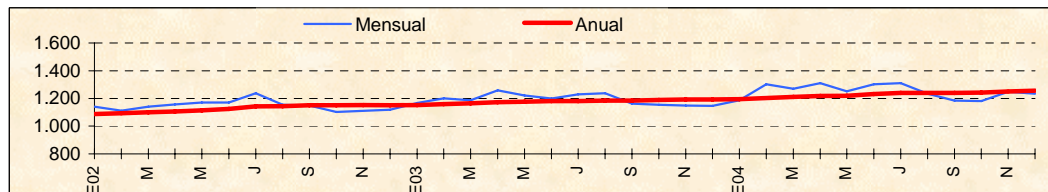
CUOTAS ASOCIADAS ACTUALES

Gráfico nº 7.7.5



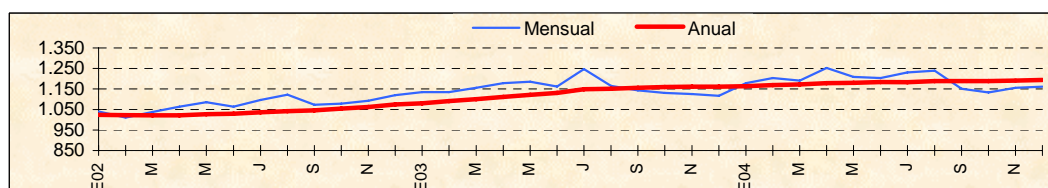
CUOTAS ASOCIADAS A LOS TIPOS IMPOSITIVOS DEL AÑO ANTERIOR

Gráfico nº 7.7.6



CUOTAS ASOCIADAS A LAS BASES IMPONIBLES DEL AÑO ANTERIOR

Gráfico nº 7.7.7



TASAS DE VARIACIÓN MENSUALES

Cuadro nº 7.7.7

Período	Tipos 1	Bases Imp. 2	Deducciones 3	%Auto s/ Total Autol.(4)	Matriculación sujeta IMT 5	Estructura 6	Rec. Liquida 7
En. 03	0,00	2,91	0,75	0,00	-1,97	-7,81	-6,30
Feb	0,00	5,82	1,40	0,00	-4,58	-1,05	1,32
Mar	0,00	2,71	0,98	0,00	8,25	-7,56	3,78
Abr	0,00	6,70	-0,14	0,00	8,30	-7,32	6,94
May	0,00	2,96	-0,11	0,00	-4,06	-1,70	-3,01
Jun	0,00	3,09	1,43	0,00	12,50	-3,00	14,10
Jul	0,00	-1,34	-1,91	0,00	9,89	-9,63	-3,90
Ago	0,00	6,13	0,37	0,00	6,03	5,38	19,04
Sep	0,00	1,63	0,53	0,00	17,39	2,05	22,40
Oct	0,00	2,21	-1,55	0,00	12,06	-1,56	11,00
Nov	0,00	2,12	0,51	0,00	15,74	9,79	30,43
Dic	0,00	2,49	-0,93	0,00	14,08	2,04	18,20
En. 04	0,00	0,73	-2,28	0,00	10,82	-1,95	6,95
Feb	0,00	8,21	-0,21	0,00	23,98	-6,91	24,63
Mar	0,00	6,60	-0,21	0,00	28,72	-4,33	30,98
Abr	0,00	4,69	-2,90	-0,01	6,60	-4,90	3,05
May	0,00	3,56	2,05	0,00	11,25	20,66	41,87
Jun	0,00	8,15	-0,79	0,00	17,03	-14,43	7,45
Jul	0,00	6,37	-0,40	0,00	5,80	4,57	17,20
Ago	0,00	-0,54	1,76	0,00	10,29	12,77	25,88
Sep	0,00	2,81	-2,17	0,00	8,54	-15,86	-8,15
Oct	0,00	4,20	0,51	0,00	-0,37	13,95	18,90
Nov	0,00	7,86	0,15	0,00	14,53	-12,88	7,78
Dic	0,00	6,19	-1,15	0,00	4,62	-16,21	-7,99

TASAS DE VARIACIÓN ANUALES

Cuadro nº 7.7.8

Período	Tipos 1	Bases Imp. 2	Deducciones 3	%Auto s/ Total Autol.(4)	Matriculación sujeta IMT 5	Estructura 6	Rec. Liquida 7
En. 03	0,00	6,65	2,22	0,00	-7,84	-2,63	-2,18
Feb	0,00	6,33	2,33	0,00	-5,81	-4,21	-1,83
Mar	0,00	5,69	2,27	0,00	-4,50	-3,92	-0,82
Abr	0,00	5,53	1,92	0,00	-3,22	-3,69	0,26
May	0,00	5,06	1,78	0,00	-1,76	-4,51	0,32
Jun	0,00	4,41	1,71	0,00	0,22	-4,25	1,92
Jul	0,00	2,75	1,17	0,00	1,98	-4,16	1,59
Ago	0,00	2,96	0,86	0,00	2,58	-3,18	3,13
Sep	0,00	2,65	0,68	0,00	3,73	-2,57	4,44
Oct	0,00	2,64	0,45	0,00	5,63	-3,23	5,39
Nov	0,00	2,67	0,32	0,00	6,50	-1,99	7,50
Dic	0,00	2,87	0,08	0,00	7,86	-1,57	9,30
En. 04	0,00	2,71	-0,15	0,00	9,03	-1,34	10,32
Feb	0,00	2,99	-0,28	0,00	10,07	-0,77	12,17
Mar	0,00	3,40	-0,38	0,00	11,94	-0,93	14,23
Abr	0,00	3,25	-0,60	0,00	12,99	-1,82	13,84
May	0,00	3,30	-0,41	0,00	12,70	1,27	17,41
Jun	0,00	3,85	-0,62	0,00	13,23	-0,16	16,67
Jul	0,00	4,73	-0,46	0,00	13,53	0,50	18,94
Ago	0,00	4,32	-0,32	0,00	12,99	1,79	19,59
Sep	0,00	4,38	-0,50	0,00	12,48	0,46	17,36
Oct	0,00	4,53	-0,33	0,00	11,21	1,82	17,97
Nov	0,00	4,96	-0,37	0,00	11,13	-0,24	15,94
Dic	0,00	5,25	-0,41	0,00	10,76	-2,43	13,27

Los periodos se refieren al año móvil que finaliza en el mes indicado.

7.7.7. La variación inducida por las modificaciones en los precios de venta de los automóviles matriculados.

La variación en los precios de venta de los automóviles matriculados tiene como consecuencia la paralela variación de las bases imponibles. Para la determinación de la tasa de variación de la recaudación que sería imputable a las variaciones habidas en estas bases imponibles, se hace necesario calcular las cuotas asociadas correspondientes a una cesta representativa de las matriculaciones habidas en cada mes según las bases imponibles correspondientes a doce meses antes, manteniéndose constantes la estructura y los tipos impositivos (Cfr. columna 5 del cuadro número 7.7.6).

A partir de estas cuotas asociadas mensuales retardadas se obtienen las cuotas asociadas anuales correspondientes a una cesta de 1.000 automóviles matriculados en el período de doce meses que finaliza en el mes considerado, resultante de considerar los tipos impositivos y estructuras actualmente vigentes y las bases imponibles existentes doce meses antes. En la columna 6 del cuadro número 7.7.6 se han anotado estas cuotas asociadas retardadas relativas a cada uno de los años móviles que finalizan en cada uno de los meses del período analizado.

Relacionando las cuotas asociadas resultantes de aplicar los tipos vigentes y la estructura actual, según se considere la base imponible actual (columna 1) o la base existente doce meses antes (columna 5), supuesta la constancia de los restantes elementos que intervienen en la determinación de la cuota (tipos y estructura), se obtiene la tasa de variación de la recaudación mensual imputable a las variaciones en las bases imponibles. Asimismo, relacionando las cuotas asociadas correspondientes al año móvil que finaliza en el mes considerado, según se consideren las bases imponibles actuales o las retardadas en doce meses (columnas 2 y 6 del cuadro) se obtiene la tasa de variación anual de la recaudación imputable a las variaciones de las bases imponibles.

Las tasas de variación mensuales se han anotado en la columna 2 del cuadro número 7.7.7. Esta tasa es del 6,19% para el mes de diciembre de 2004. Observando la serie se pone de manifiesto un fuerte aumento en 2004 en los meses intermedios y últimos del año de la base imponible de los vehículos matriculados, como consecuencia de la variación de sus precios de venta, excluido el efecto de la sustitución de vehículos por otros de distinta categoría de cilindrada, cuya medición es el objeto de la tasa de variación de la estructura.

Lógicamente, al considerar la tasa de variación anual (Cfr. columna 2 del cuadro número 7.7.8) se suavizan las continuas oscilaciones de las tasas mensuales, lo que permite constatar la existencia de unas tasas anuales positivas con una tendencia clara al aumento en el último año considerado.

7.7.8. La variación inducida por las deducciones practicadas en las cuotas íntegras.

La tasa de variación en la recaudación por deducciones en la cuota, se va a determinar relacionando, para cada uno de los períodos analizados, la tasa de variación de la recaudación íntegra (resultado de adicionar a la recaudación líquida el importe de las deducciones practicadas en las cuotas íntegras, cuya cuantía media por vehículo ya se explicitó en el apartado 7.7.3.), con la correspondiente a la recaudación líquida (columna 7 del cuadro número 7.7.7).

Las cuotas asociadas a una cesta de mil automóviles matriculados que se han venido utilizando, son cuotas íntegras, toda vez que no se han tenido en cuenta las deducciones que hayan podido realizarse en las mismas. Es indudable que uno de los factores explicativos de las recaudaciones líquidas obtenidas en dos períodos anuales diferentes consiste precisamente en las diferentes deducciones que hayan podido realizarse en las cuotas íntegras resultantes de las autoliquidaciones, como consecuencia de la aplicación de los distintos beneficios que se han venido

concediendo, con carácter temporal o permanente, por disposiciones con rango de Ley, bien para contrarrestar las pérdidas ocasionadas por factores climatológicos excepcionales, o bien para incentivar la renovación del parque de automóviles.

Estas tasas mensuales se han anotado en la columna 3 del cuadro número 7.7.7; en el que va del mes de julio de 1996 hasta el mes de marzo de 1997 (Cfr. mismo cuadro en Informe relativo a 1997), son prácticamente iguales a cero, lo que es consecuencia de no haberse autorizado, en estos meses, deducciones de amplio ámbito de aplicación. En el mes de abril aparece ya una tasa significativa como consecuencia de la implantación del Plan PREVER, que va a producir una disminución de la recaudación líquida en el importe de las deducciones practicadas en las cuotas íntegras; esta evolución pone de manifiesto la pérdida de importancia de las deducciones en la cuota, por aplicación básicamente del Plan PREVER hasta el mes de enero de 2001, pero acusan una cierta reactivación durante prácticamente el resto del año, como consecuencia de la elevación de la deducción hasta 721,21 euros para aquellos automóviles de turismo no aptos para utilizar gasolinas sin plomo. En el año 2003 en los que ha continuado vigente dicha deducción, las deducciones medias por vehículo se han reducido, conforme la sustitución de los vehículos de gasolina con plomo dados de baja se ha ido reduciendo. Con la extensión del nuevo Plan PREVER a la adquisición de vehículos semi-nuevos, turismos y comerciales, y la baja correspondiente de vehículos turismos de más de 10 años o de comerciales ligeros con más de 7 años, la deducción media por vehículo ha tenido un extraordinario incremento durante prácticamente todo el año, del 13,6%

La tasa de variación anual (Cfr. columna 3 del cuadro número 7.7.8) se ha obtenido por un procedimiento paralelo al de las tasas mensuales. La tendencia de estas tasas es creciente hasta el año móvil que finalizó el mes de junio de 1996, como consecuencia de los efectos de las deducciones que se practicaron hasta el mes de junio de 1995, dentro de los Planes RENOVE; a partir de este mes, la tendencia se convierte en decreciente, como consecuencia de que se han ido incorporando nuevas deducciones, sobre todo a partir del mes de abril de 1997 en que comienza el Plan PREVER. En el último año 2004, por las razones explicitadas en el párrafo anterior, la deducción media por vehículo se ha elevado un 13,6% con respecto a 2003 que se ha traducido en un descenso del 0,41% en la recaudación líquida del IMT por este concepto.

7.7.9. La variación del porcentaje de las cuotas asociadas a los automóviles matriculados sobre las relativas al total de medios de transporte.

Con el fin de lograr el máximo rigor en el método empleado y puesto que se va a utilizar como dato de partida, únicamente, la tasa de variación de la matriculación de automóviles (que comprende las motocicletas y los turismos), prescindiendo de las embarcaciones y aeronaves cuya matriculación está sujeta y no exenta del impuesto (la cuota relativa a estos medios no llega a superar el 1% de la recaudación), se ha considerado conveniente reflejar las tasas correspondientes a la variación de las cuotas asociadas a los automóviles respecto a las asociadas al conjunto de medios de transporte. Estas tasas mensuales y anuales se recogen en la columna 4 de los cuadros 7.7.7 y 7.7.8, respectivamente.

7.7.10. La variación de la recaudación debida al número de automóviles matriculados.

Para el cálculo de las tasas de variación mensual e interanual de matriculación de automóviles, que figuran en la columna 5 de los cuadros 7.7.7 y 7.7.8, se han utilizado las cifras de autoliquidaciones sujetas y no exentas en el IMT. En las mismas se ha tenido en cuenta tanto el número de autoliquidaciones practicadas en el modelo 565 como las del modelo 567 y que han resultado con cuota a ingresar.

7.7.11. La variación inducida por las modificaciones en la estructura de los automóviles matriculados.

Queda por determinar la tasa correspondiente al último de los factores que influyen en la variación de la recaudación, es decir, la variación en la estructura de los vehículos matriculados, estructura que responde únicamente al criterio de su cilindrada en cuanto es determinante de la aplicación del tipo normal o reducido. Dado el carácter residual de esta tasa, se ha obtenido a partir de la tasa de variación de la recaudación líquida y de las correspondientes al resto de los factores anteriormente explicitados.

Las tasas de variación mensuales hasta 2004 se han anotado en la columna 6 del cuadro número 7.7.7. La cuantía de estas tasas es continuamente cambiante, predominando las negativas en los dos últimos años, lo que pone de manifiesto una variación de la estructura de la demanda, con respecto al mismo mes del año anterior, en el sentido de aumentar el número de automóviles de mayor precio en la cesta representativa de las matriculaciones, a costa de disminuir el de los de menor.

Lógicamente, al considerar la tasa anual (Cfr. columna 6 del cuadro número 7.7.8), se suavizan las oscilaciones de las tasas mensuales, que permite constatar la existencia de alternancias en la tendencia.

7.7.12. Resumen de los factores que han influido en las variaciones en la recaudación.

Ahora ya puede afirmarse que el incremento del 13,3% que ha experimentado la recaudación líquida en el año 2004 por el IMT, con respecto a la habida el año anterior, es el resultado global de:

- un incremento nulo por variación de los tipos impositivos;
- un incremento del 5,25% que se debe al aumento experimentado en las bases imponibles del impuesto autoliquidado, que a su vez es consecuencia del aumento de los precios de venta;
- una disminución del 0,41% como consecuencia de las mayores deducciones en la cuota que se realizaron, fundamentalmente, por aplicación del Plan PREVER;
- una variación nula como consecuencia de la variación en la relación existente entre las cuotas correspondientes a la matriculación de automóviles y del total de medios de transporte;
- un aumento del 10,76% en el número de autoliquidaciones practicadas con ingreso, y
- una reducción del 2,43% como consecuencia de la variación de la estructura de los vehículos matriculados sujetos al IMT.

7.8. Rendimiento recaudatorio de la matriculación de vehículos.

La matriculación de vehículos, resulta gravada, además de por el impuesto especial, por el IVA como impuesto general sobre el consumo. Por ello, al igual que se ha hecho con el resto de los productos objeto de los impuestos especiales, en el **cuadro número 7.8.1**, se ha estimado a partir de las autoliquidaciones y bases medias imponibles deducidas de las declaraciones de los Modelos 565 y 567, el rendimiento fiscal global resultado tanto de la recaudación consolidada del impuesto especial como de la derivada de la aplicación del IVA y del Impuesto General Indirecto Canario (IGIC) para el caso de las matriculaciones sujetas al IMT en Canarias.

ESTIMACIÓN CUOTA TRIBUTARIA DEVENGADA POR IMPUESTO ESPECIAL E IVA/IGIC DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2004

Cuadro nº 7.8.1

Producto	Base Imponible Euros	Estructura	Matriculación	P.V.P. Euros/Veh.	Valor Mercado Miles Euros	I.E.(*) Euros/Veh. 7,23%C./8,56%P 7-8%/11-12%	IVA (16%) IGIC (13%) Euros/Veh.	CUOTA TRIBUTARIA TOTAL			RATIOS (%)	
								Miles Euros			Cuota I.E./ Fiscalidad	
								I.E.	IGIC/IVA	TOTAL	Valor Merc.	Total
Vehículos:			1.886.955									
Exentos y No sujetos al I.E.(Modelo 565)			286.157									
Exentos y No sujetos (Modelo 005)			289.253									
Sujetos al I.E.	14.604	100,0	1.311.545	18.109	23.750.924	1.221	2.316	1.601.342	3.037.133	4.638.475	6,74	19,53
Canarias	13.183	4,0	52.744	15.849	835.962	953	1.714	50.270	90.389	140.660	6,01	16,83
Península e I. Baleares:	14.664	96,0	1.258.801	18.204	22.914.963	1.232	2.341	1.551.071	2.946.744	4.497.815	6,77	19,63
Baja cilindrada	13.292	78,8	991.558	16.349	16.211.061	930	2.127	922.581	2.108.756	3.031.337	5,69	18,70
Alta cilindrada	19.598	21,2	267.242	25.085	6.703.902	2.352	3.136	628.491	837.988	1.466.478	9,38	21,88

IGIC: Impuesto General Indirecto Canario al tipo incrementado del 13% para Vehículos a motor >10CV

Los tipos impositivos indicados corresponden a las cuotas integrales del conjunto del año.

(*) Cuotas medias por autoliquidación. Incluyen deducciones practicadas (Modelo 567): 654,76 Euros/Veh para el total declaraciones con ingreso (266.976 declar.), 607,25 Euros/Veh. en Canarias (3.674) y 654 Euros/Veh.en Península y Baleares (263.302).

Esta estimación parte del valor de las bases imponibles medias obtenidas anteriormente para el caso de las matriculaciones sujetas al IMT en la Península e Islas Baleares, donde rigen los mismos tipos impositivos y de la correspondiente a Canarias con tipos impositivos diferentes, un punto inferior en el caso del IMT a los vigentes en la Península y el IGIC, equivalente al IVA, como impuesto general sobre el consumo, que rige en Canarias, al que se le ha aplicado el tipo incrementado del 13% para vehículos a motor de más de 10 C.V.

Los tipos impositivos medios del IMT aplicados son el resultado de dividir las cuotas totales integras (incluido el importe de las deducciones) por las bases imponibles totales en cada uno de los dos modelos de operaciones 565 y 567, ponderadas por el número de autoliquidaciones en cada uno de ellos. Resulta así un tipo medio del 7,23% para el caso de Canarias y del 8,57% para el correspondiente a Península y Baleares (Cfr. Cuadro número 7.7.5).

Finalmente, multiplicando la cuota del impuesto especial unitaria por el número de vehículos matriculados en el año 2004 que han estado sujetos al IMT, se obtiene la cuota total tributaria devengada que al coincidir, en este caso, con el criterio de caja tiene que forzosamente ser igual a la recaudación consolidada obtenida por el IMT (Cfr. Cuadro número 7.4.1). Análogamente, se ha obtenido la cuota tributaria correspondiente al IVA y al IGIC en el caso de Canarias.

La fiscalidad media para el conjunto de los vehículos matriculados objeto de impuesto especial, medida sobre el precio final medio del vehículo, resulta ser del 19,53%, correspondiendo un 6,74% a la cuota por el IMT. En Canarias, la fiscalidad media se reduce en 2,7 puntos porcentuales y se sitúa en el 16,83%, mientras que en Península y Baleares es del 19,63%, un 18,7% para vehículos de baja cilindrada y un 21,88% para los correspondientes de alta.