

Opinión

El automóvil y la protección del clima



Walther von Plettenberg

La reducción de las emisiones de CO₂ para la protección del clima es un tema candente: tanto en Alemania como en España se están debatiendo leyes con especial foco en una movilidad “sin emisiones”. Europa es responsable de alrededor del 10% de las emisiones mundiales de CO₂ originadas por el hombre, frente al 15% de Estados Unidos y al 27% de China. El tráfico por carretera, por otro lado, representa alrededor del 20% del total de las emisiones de CO₂ en Europa. En este sentido, los vehículos de motor europeos suponen alrededor del 2% de las emisiones mundiales de CO₂. Siendo así, el motor de combustión europeo no parece particularmente responsable del cambio climático. Más bien parece ser el chivo expiatorio de las políticas nacionales y europeas.

Para cumplir las obligaciones sobre la protección del clima establecidas por el Acuerdo de París de 2014, el pasado 27 de marzo el Parlamento Europeo decidió redoblar a partir de 2030 sus ya ambiciosos objetivos para la industria del automóvil de 95 g/km a partir de 2020. Con esta decisión, las emisiones de CO₂ tendrán que disminuir un 15% para 2025, reducción que para 2030 se eleva al 31% en el caso de vehículos comerciales y al 37,5% en el de turismos. En el caso de los automóviles, esto se traduciría en emisiones de CO₂ de 60 a 70 g/km, lo que corresponde a un consumo medio de entre 2 y 3 litros cada 100 km. Esto supone inevitablemente un cambio forzado a favor de la electromovilidad, generando la falaz ventaja de desplazar completamente las emisiones de CO₂ a otro sector, el de la generación de electricidad, a pesar de que la energía se sigue produciendo también allí en gran medida a partir de combustibles fósiles (en Alemania, éste es el caso en más del 50% de la electricidad).

Se obvia en el debate el alto consumo energético en la producción de baterías de iones de litio, que casi duplica las emisiones de CO₂ de la de motores de combustión clásicos. Según el Instituto Sueco de Investigación Ambiental (IVL), un motor de gasolina moderno debe rodar, dependiendo del modelo, entre 30.000 y 100.000 km para compensarlas. La vida útil de las baterías es además bastante limitada, actualmente entre 100.000 y 200.000 kilómetros. Habrá que tener en cuenta también que la electricidad recargada en la batería del coche depende del mix específico de energías fósiles y renovables de cada país. Sólo tomando también esto en consideración se podrá calcular realmente el saldo climático total.

Las cifras del balance climático total varían, pero son bastante aleccionadoras. El renombrado Öko-Institut de Friburgo concluye que la sustitución de un vehículo diésel de tamaño medio con un ciclo de vida de 180.000 kiló-

metros ahorra un tercio de las emisiones de gases de efecto invernadero, pero no más. Partiendo de la base de que la transición energética continuará su marcha forzada, el Ministerio alemán de Medio Ambiente asume que un coche eléctrico matriculado en 2017 emitirá sólo en torno a un 16% menos de CO₂ durante su vida útil que un coche diésel, una cifra sorprendentemente pobre. Otros estudios rebajan aún más esta cifra al considerar que el coche eléctrico incluso supone un gravamen mayor que un diésel en el saldo total de emisiones de CO₂.

Costes de extracción

El balance climático global no tiene en cuenta otro componente: la extracción de los metales necesarios y no inocuos para la producción de las baterías: litio, cobalto y manganeso. Una gran parte proceden de países en los que la minería se desarrolla en condiciones inhumanas o medioambientalmente críticas. Tampoco se afronta el delicado tema del reciclado de baterías. Estas consideraciones apuntan que una decisión forzada y unilateral a favor de la electromovilidad sería errónea. La tecnología no debería ser obligada hasta saber qué nuevas soluciones tiene que encontrar para optimizar las emisiones de CO₂. Parece más sensato consi-

El engañoso rechazo al motor de combustión está provocando nuevas dependencias geopolíticas

derar soluciones mixtas en las que se utilicen diferentes opciones de movilidad en función del tipo y lugar de uso: la electromovilidad clásica, la electromovilidad con tecnología de pilas de combustible, en la que sólo se necesita repostar hidrógeno, las soluciones de movilidad con motores de combustión interna de gasolina, gas o hidrógeno, o los modernos motores diésel, que ya mejoran con mucho la más reciente y estricta normativa en materia de emisiones de nitrógeno y que además cuentan con un muy buen balance de CO₂. La combinación de todos ellos daría lugar a una competencia que aportaría mayores beneficios a la sociedad y al medio ambiente.

El engañoso rechazo del motor de combustión está provocando en Europa nuevas y peligrosas dependencias geopolíticas y la reubicación de un considerable valor añadido hacia otras regiones. China, en particular, ha desarrollado en los últimos años una tecnología sólida y ha logrado garantizarse en todo el mundo las materias primas necesarias para las baterías, que representan hasta un 40% del valor añadido de un coche eléctrico. Por tanto, el compromiso unilateral con la electromovilidad también marca un rumbo peligroso. Las consecuencias a medio plazo para Europa y, especialmente, para la industria del automóvil en Alemania y España podrían ser graves.

Director gerente en la Cámara de Comercio Alemana para España

El contribuyente, ante el laberinto probatorio de la plusvalía municipal



José María Salcedo

El Tribunal Supremo, en sentencia del 9 de julio de 2018, dejó claro que la prueba sobre la inexistencia de incremento de valor del terreno, necesaria para librarse de pagar el impuesto de plusvalía municipal, corresponde al contribuyente. Y ello tanto si, de acuerdo con la Ordenanza Municipal, le corresponde declarar o autoliquidar el impuesto. El problema es que la valoración de la prueba viene planteando múltiples problemas, por lo que los recursos que se interpongan contra la plusvalía municipal se enfrentan a un devenir siempre incierto. Recordemos que el Supremo, en la referida sentencia, estableció que los contribuyentes podían probar la ausencia de incremento de valor del terreno de tres formas.

En primer lugar, aportando las escrituras de adquisición y transmisión del terreno para probar que, de su comparación, resulta una disminución del valor del terreno. La segunda, facilitando un informe pericial elaborado por un técnico competente del que resulte acreditada la ausencia de incremento de valor del terreno. Por último, aportando cualquier otro medio de prueba admitido en Derecho que sirva igualmente para demostrar la inexistencia del referido incremento de valor.

El problema es, no obstante, que hasta que el legislador se decida a aprobar la normativa que modifique el impuesto, la valoración de dicha prueba se realiza libremente por cada Juzgado o Tribunal. Y ello viene provocando una situación de total inseguridad para los contribuyentes, ya que es difícil saber de antemano, cómo valorará la prueba aportada el Juzgado al que por turno corresponde enjuiciar el asunto.

Lo primero que cabe preguntarse es si bastan las escrituras para demostrar la inexistencia de incremento del valor del terreno. En este punto, el Tribunal Supremo ha sido claro, atribuyendo a las escrituras (sentencia del 18 de julio de 2018) la misma presunción de certeza que a las autoliquidaciones presentadas por los contribuyentes. Más recientemente, en sentencia del pasado 5 de marzo, el Tribunal ha dejado claro que para probar la inexistencia de incremento de valor del terreno no es necesario aportar una prueba pericial, bastando a priori las simples escrituras de adquisición y transmisión del terreno.

Prueba complementaria

A pesar de lo alto y claro que se ha expresado el Tribunal Supremo, muchos Juzgados aún siguen exigiendo la aportación de una prueba pericial en todo caso para demostrar que el valor del terreno ha disminuido. Por ello, la aportación de una prueba complementaria a las escrituras es conveniente. Además, las escrituras no siempre ofrecerán valores fiables, pudiendo dudarse en algunos casos de la realidad de los importes declarados. Es el caso, por ejemplo, de las escrituras de donación, herencia, de las transmisiones entre familiares, o entre partes vinculadas, de acuer-

do con la normativa del Impuesto sobre Sociedades.

En estos supuestos, los Juzgados y Tribunales dudan, por lo que lo recomendable es que los contribuyentes aporten una prueba adicional que respalde el valor consignado en las escrituras. Lo mejor es que ésta consista en la elaboración de un informe pericial, aunque eso incrementará los gastos del recurso. Por ello, si el importe de la plusvalía que se está recurriendo no es muy elevado, pueden también aportarse otras pruebas adicionales como, por ejemplo, los valores de referencia aprobados por la comunidad autónoma. Esta prueba complementaria ha sido admitida expresamente por el Supremo en varias sentencias.

Hay veces que de la comparación de escrituras no resultará una pérdida. Surge entonces la tentación de obtener dicha pérdida actualizando el valor de adquisición conforme al IPC, o añadiendo a dicho valor los gastos de urbanización (si el terreno era rústico en su día), o los de notaría, registro, tributos, etc...

Respecto al IPC, se trata de una cuestión que en la actualidad todavía no tiene respuesta del Tribunal Supremo. Algunos Juzgados, como el Contencioso número 6 de Valencia, son partidarios de permitir la

actualización del valor de adquisición del terreno conforme al IPC, porque “no es idéntico lo que puede comprarse con una cierta cantidad de dinero en el año X que en el año X+20”. Pero otros Juzgados no permiten tal actualización. Dependiendo de cuál sea el Juzgado al que se atribuya el conocimiento del asunto, esta alegación podrá servir para demostrar la ausencia de incremento de valor del terreno, o no.

Por otro lado, la posibilidad de computar los gastos de urbanización como mayor valor de adquisición ha sido expresamente vedada por el Tribunal Supremo, en su reciente sentencia del 12 de marzo.

Por último, y en cuanto a los gastos inherentes a la transmisión (notaría, registro, tributos...), el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, en sentencia del 23 de julio de 2018, se ha mostrado favorable a incluirlos como mayor valor de adquisición, a la hora de realizar la comparación de escrituras. Y ello, por remisión al cálculo de la ganancia por la transmisión de un inmueble, que se lleva a cabo en el IRPF o en el Impuesto de Sociedades. Sin embargo, estamos ante un criterio discutido por muchos otros órganos judiciales.

De hecho, el Tribunal Supremo, en la referida sentencia del pasado 12 de marzo, se ha mostrado contrario a utilizar normativas de otros impuestos para calcular la existencia o no de incremento de valor del terreno. Y ello, por considerar que el impuesto de plusvalía municipal no grava el beneficio obtenido, sino el aumento del valor de los terrenos.

Quedan muchas cuestiones por aclarar que, de momento, están siendo libremente interpretadas por cada Juzgado. Por ello, son tiempos de gran inseguridad jurídica, en los que la suerte del contribuyente depende en gran medida del concreto Juzgado o Tribunal que tenga que resolver su recurso, más que de la validez de los argumentos esgrimidos. Y no es ésta una situación deseable ni que deba perdurar en el tiempo.

Abogado en Ático Jurídico

