

Publicado en Actualidad Jurídica Ambiental el 22 de julio de 2024

“LA DESCARBONIZACIÓN DE LA NÁUTICA RECREATIVA: UN PUNTO DE VISTA PRÁCTICO PARA SU REGULACIÓN Y SU CONSIDERACIÓN CONCESIONAL Y FISCAL”

“THE DECARBONIZATION OF RECREATIONAL BOATING: A PRACTICAL PERSPECTIVE FOR ITS REGULATION AND ITS CONCESSIONAL AND FISCAL CONSIDERATION”

Autor: Fernando de Rojas Martínez-Parets, Profesor de Derecho Administrativo, Universitat Miguel Hernández (UMH), Director de Càtedra d’Economia Blava-UA-UMH-Generalitat Valenciana

Fecha de recepción: 10/06/2024

Fecha de aceptación: 28/06/2024

DOI: <https://doi.org/10.56398/ajacieda.00376>

Resumen:

La descarbonización de la náutica recreativa responde a un cambio de modelo en el ámbito energético y no solamente a una obligación ambiental. De las opciones posibles para llevar a término esta transformación la propulsión a vela resulta hoy en día una de las opciones más viables en lo tecnológico y en las posibilidades de inmediatez, o por lo menos debe acompañar al esfuerzo por promover el motor eléctrico. Sin embargo, la fiscalidad e impuestos que recaen sobre la vela y sobre la náutica con propulsión eléctrica no favorecen en nada este cambio, lo que se confirma con el progresivo crecimiento de las ventas de embarcaciones de motor convencional. Analizamos impuestos y tasas para comprobar esto y comparamos con las medidas favorecedoras que existen para el coche eléctrico y con otras ventajas para su circulación, que proponemos adaptar a la náutica recreativa ofreciendo algunas soluciones, incluyendo en la gestión de amarres.

Abstract:

The decarbonization of recreational boating reflects a shift in the energy model and is not solely an environmental obligation. Among the possible options to achieve this transformation, sail propulsion is currently one of the most viable in terms of technology and immediacy, or at least it should accompany the effort to promote electric motors. However, the taxation and duties imposed on sailing and electric propulsion boating do not support this change, which is evident in the steady growth of conventional motorboat sales. We analyze taxes and fees to confirm this and compare them with the supportive measures for electric cars and other circulation benefits, which we propose to adapt to recreational boating by offering some solutions, including in mooring management.

Palabras clave: Descarbonización. Náutica Recreativa. Impuestos. Tasas. Motor Eléctrico.

Keywords: Decarbonization. Recreational Boating. Taxes. Fees. Electric Motor.

Índice:

1. La náutica recreativa en su contexto.
2. La fiscalidad aplicable a la compraventa de embarcaciones de recreo.
3. Tasas que corresponden a la náutica recreativa.
4. La fiscalidad y gravamen impositivo en los coches eléctricos.
5. Las concesiones en los puertos autonómicos y la reserva de una cuota de atraques para embarcaciones de vela y eléctricas.
6. Algunas recapitulaciones.
7. Bibliografía.

Table of contents:

1. Recreational Nautical Activities in Context.
2. Taxation Applicable to the Purchase and Sale of Recreational Boats.
3. Fees Corresponding to Recreational Nautical Activities.
4. Taxation and Levies on Electric Cars.
5. Concessions in Autonomous Ports and the Reservation of Berths for Sailing and Electric Boats.
6. Some Recapitulations.
7. Bibliography.

1. LA NÁUTICA RECREATIVA EN SU CONTEXTO

No hacen falta demasiados argumentos para convencer al lector sobre la gigantesca diferencia de emisiones a la atmósfera y afección al medio marino que genera el transporte marítimo respecto de la náutica recreativa. Según Transport & Environment en su informe de 2019 las emisiones del tráfico marítimo totalizan 139 millones de toneladas de CO₂ anuales, correspondiendo 59 millones a mercantes, 53 a buques de carga general y ro-ro, 20 millones a barcos de pasaje (crucero entre otros) y 7 millones a otros sectores (pesca, prospecciones, etc).

No hay datos -o al menos no tengo noticias fiables a nivel global-, sobre el porcentaje de emisiones de la náutica recreativa, sin embargo en el evento promovido por WestMed celebrado el 18 de diciembre de 2023 bajo el título "Oportunidades y experiencias de descarbonización en puertos y buques pesqueros y/o recreativos"¹ se asegura que en un informe sectorial del International Council of Marine Industry Association la navegación recreativa y deportiva no significaba más de un 0,1% de las emisiones de gases de efecto invernadero², cifra que puede seriamente calificarse de puramente anecdótica. Así y todo, creo que existe una auténtica inercia por desbancar los combustibles fósiles que quiere arraigar en todos los hábitos de vida y consumo, también en el náutico recreativo³. De hecho, WestMed ha seguido fijando su atención en esta alternativa y al evento de diciembre citado le siguió otro de prototipos de descarbonización en abril⁴.

Recogí en su momento la opinión expuesta por Carlos Martínez, manager para Iberia y Sudamérica de Torqeedo (fabricante de motores marinos eléctricos) en el III Simposium de la Càtedra d'Economia Blava-UA-UMH-Generalitat Valenciana sobre la sorprendente relación de emisiones y sobre todo de contaminación que pequeños motores y embarcaciones deportivas con combustión pueden suponer, una relación que multiplicaba por bastante las

¹ WestMed ["Oportunidades y experiencias de descarbonización en puertos y buques pesqueros y/o recreativos"](#)

² ICOMIA Pathways to Propulsion Decarbonisation for the Recreational Marine Industry (Vías para la descarbonización de la propulsión en el sector de las embarcaciones de recreo). 2023.

³ Sólo a modo de ejemplo de esta dinámica la noticia del cluster nàutic català y el balear pidiendo fondos para la descarbonización ["El Clúster Nàutic Català demana a la Generalitat una subvenció amb fons europeus per a descarbonitzar la nàutica d'esbarjo"](#).

⁴ WestMed ["Prototipos para la descarbonización de puertos, buques pesqueros y recreativos"](#)

emisiones de automóviles más potentes... aún me causa perplejidad, quizá la causa sea que se emite directamente sobre una superficie extraordinariamente receptiva a humos, aceites y vapores, que los asimila directamente, sin transición alguna e íntegramente, como es la lámina de mar, a escasos centímetros de esos escapes abiertos; quizá como también recogí y reflexioné en el capítulo "La mar en la demanda energética: la descarbonización de la náutica"⁵, sea que en bahías y playas, lugares muy limitados, frágiles y en los que en temporada alta se hacían a menudo gran cantidad de vertidos, turistas y embarcaciones fondeando, entrando y saliendo, el impacto reviste consecuencias ecológicas dramáticas, lo que hace que ese 0'1% pueda tener un significado muy superior al puramente numérico y porcentual.

El caso es que, en una sociedad sensibilizada con las afecciones sobre el medio natural, con la fragilidad de determinados ecosistemas (de los que las aguas costeras son ejemplo) y con la necesidad de substituir nuestros hábitos de consumo y sobre todo evitar los efectos sinérgicos negativos, el favorecer aquellas modalidades de actividad que sean más respetuosas, inteligentes y sostenibles con el entorno parece un mandato ineludible en este momento.

Creo que en cierta parte la promoción del coche eléctrico y el transporte público viene a responder tanto a ese planteamiento, como también al de la crisis de los combustibles fósiles finitos y progresivamente más complicados de obtener, al menos a partir de la próxima década⁶. Sin embargo, para el ocio en la mar, quizá la solución eléctrica no sea la opción más inteligente en todo caso o al menos no la única y más sencilla.

Las embarcaciones de vela de prácticamente todas las esloras utilizan motores de pocos caballos de potencia (CV), con consumos bastante limitados por que el motor no es el mecanismo propulsor más que en circunstancias muy concretas (maniobras de entrada y salida a puerto, por ejemplo), ya que aquí el viento es la verdadera fuente de energía, totalmente ecológica. Sin embargo, en las ventas ha venido creciendo el consumo de embarcaciones a motor respecto a las de vela en las últimas décadas, de manera que hoy hay una considerable

⁵ En la obra dirigida y coordinada por Germán Valencia y Juan Rosa *Derecho y energías renovables*. Edit. Aranzadi, 2021. Pgs. 793 y ss.

⁶ Diversos científicos del CSIC, y muchos otros en el resto del mundo, están avisando de la progresiva pero casi inmediata indisponibilidad de combustibles fósiles a precios compatibles con una economía viable, en la que el precio de extracción y prospección debe contenerse en unos determinados parámetros o márgenes, no es que vaya a desaparecer el petróleo próximamente, es que según los indicadores parece que su extracción está en situación crítica. Uno de los científicos que más divulga sobre esta problemática es Antonio Turiel que abunda en artículos y conferencias como esta que refiere el titular de *El periódico de la energía* como ["El agotamiento de los combustibles fósiles"](#)

diferencia entre matriculaciones de unas respecto de las otras, como se puede ver a continuación.

Mercado	2021	2022	2023	% [^] 21	% [^] 22	%21/Tot.	%22/Tot.	%23/Tot.
MOTOS DE AGUA	1.762	1.280	1.925	9,3%	50,4%	25,6%	21,9%	32,2%
BARCOS A MOTOR	3.074	2.704	2.289	-25,5%	-15,3%	44,7%	46,2%	38,3%
NEUMATICAS PLEGABLES	667	647	750	12,4%	15,9%	9,7%	11,1%	12,6%
NEUMATICAS SEMIRRIGIDAS	837	765	667	-20,3%	-12,8%	12,2%	13,1%	11,2%
VELA	534	451	345	-35,4%	-23,5%	7,8%	7,7%	5,8%
Totales	6.874	5.847	5.976	-13,1%	2,2%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Asociación Nacional de Empresas Náuticas, 2023⁷

Podemos plantearnos, por consiguiente, la vela como la solución ecológica de la náutica recreativa, el equivalente en la mar al coche eléctrico y por lo tanto intentar potenciar esta forma de ocio, transporte, deporte y recreo respecto de las embarcaciones de motor. Eso no impide ni tampoco colisiona con la solución de la motorización eléctrica, sin embargo es más natural, sencilla, económica, eficiente, inmediata y permite pretender una transformación positiva del mercado náutico español, compatible por lo demás -insisto- con la utilización de motores eléctricos, si bien estos presentaban (entre otras) las siguientes dificultades según se concluyó en el webinar de diciembre de 2023 "Oportunidades y experiencias de descarbonización en puertos y buques pesqueros y/o recreativos" ya citado:

- No hay una solución única o universal.
- El impacto de las propulsiones alternativas en los precios de las embarcaciones de recreo del futuro aumentará previsiblemente entre el 5% y el 250%, según la tecnología utilizada.
- Se requiere más impulso de la I+D para que las tecnologías sean competitivas en autonomía, precio y emisiones de CO2.
- Se requieren protocolos de seguridad y normas específicas para las nuevas tecnologías.

La vela se presenta así como la solución inmediata más efectiva y tangible que tenemos delante para contribuir a descarbonizar el sector.

Resulta, sin embargo, que para potenciar y demostrar una verdadera consideración de las embarcaciones a vela como alternativas ecológicas y responsables con la transformación del modelo energético que pretenden

⁷ [Datos de matriculaciones en el período 2021-2023 según ANEN.](#)

nuestras actuales normativas sería justo y positivo equiparar su régimen al de los automóviles eléctricos, de manera que reciban un tratamiento impositivo y de tasas que las favorezca respecto a las demás embarcaciones, igual que también en cuanto a los términos que se apliquen a sus concesiones de uso.

2. LA FISCALIDAD APLICABLE A LA COMPRAVENTA DE EMBARCACIONES DE RECREO

Determinemos en primer lugar los impuestos que corresponden en España a la adquisición de una embarcación de recreo ya que pueden aplicarse simultáneamente, o no, algunos impuestos y tasas de los que relacionamos a continuación, dependiendo del territorio y de otros condicionantes de aplicación de cada uno de los impuestos con que se grava el acto:

- Imposición indirecta: Impuesto del Valor Añadido (IVA), Impuesto General Indirecto Canario (IGIC), Impuesto de Producción de Servicios e Importación en Ceuta o Melilla (IPSI).
- Imposición indirecta: Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales Onerosas (ITP).
- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte, conocido como "Impuesto de matriculación" (IEDMT).
- Imposición directa: Impuesto sobre sucesiones y donaciones.

Hay, por lo tanto, diversos efectos o instrumentos fiscales a los que se puede ver sometida una embarcación de recreo con base en puerto español dedicada a uso privado, dependiendo de su eslora, de su propulsión (motor o vela), de la forma de adquisición (nueva, de segunda mano ya matriculada en España o por herencia ya matriculada en España) y dependiendo si está dedicada a uso privado (Lista 7^a) o al alquiler o explotación similar (Lista 6^a).

En este sentido y para mayor claridad es útil lo que recoge el Ministerio de Transportes⁸ respecto a la compra de una embarcación nueva; así el IVA corresponde a un 21% en todo el territorio peninsular y balear sea motor o vela siempre que tenga una eslora igual o superior a 8'5 metros y le corresponde un

⁸ Ministerio de Transportes. Dir. Gral. Marina Mercante. [Tributación por la adquisición de una embarcación de recreo.](#)

impuesto de matriculación (IEDMT)⁹ del 12% (en Canarias, Ceuta y Melilla son de aplicación los porcentajes establecidos para sus respectivos impuestos, que son diferentes como hemos indicado). Este impuesto, el llamado de matriculación, grava a las embarcaciones registradas en las federaciones deportivas y en general a todas las que se dediquen a la navegación privada de recreo (es indiferente que sean de vela o de motor)¹⁰ en su primera matriculación en el registro correspondiente, siempre y cuando tengan más de 8 metros de eslora (y para las motos acuáticas que no estén en lista 6^a), consecuentemente el impuesto de matriculación no se aplica a embarcaciones nuevas si son de menor eslora (y de nuevo es indistinto que sean de vela o motor).

Por tanto, si la embarcación tiene más de 8 metros de eslora y es de uso privado, se deberá abonar el 12% del valor en concepto de Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (en Canarias un 11% y en Ceuta y Melilla un 0%), estando exentas las que se dediquen única y exclusivamente al alquiler, los veleros olímpicos o las de remo y las que sean de escuelas deportivas reconocidas.

Respecto a una embarcación de segunda mano ya matriculada en España no corresponde ninguna de estas imposiciones (excepto el ITP, el impuesto de transmisiones patrimoniales, que sí se aplica) igual ocurre con las embarcaciones recibidas en herencia (pero en este caso no corresponde ITP, sino el Impuesto de Sucesiones).

Ya que nos hemos referido al ITP hemos de tener en cuenta que es un impuesto que no corresponde cuando media pago de IVA (o de los impuestos correlativos canarios o de las ciudades autónomas), además, se trata de un impuesto estatal cuya recaudación está cedida a las Comunidades Autónomas, siendo éstas las que fijan los tipos para su aplicación, por tanto, en función de la Comunidad Autónoma varía el tipo aplicable. En este caso, se deberá hacer una autoliquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados:

⁹ Regulado en el Título II de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales suele referirse como "Impuesto de matriculación". En lo referente a las embarcaciones y buques de recreo esta Ley ha sufrido algunas modificaciones destacadas: mediante la Disposición Adicional sexagésima segunda de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de presupuestos Generales del Estado para el año 2008 (BOE núm. 310, de 27 de diciembre) y mediante la Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras (BOE núm. 260, de 30 de octubre). En este caso se favorecen las embarcaciones dedicadas al alquiler y las de escuela.

¹⁰ Que son las definidas en el apartado 13 del artículo 4 de la Ley 38/1992.

- sobre el precio pagado o bien,
- sobre el precio medio de venta aplicable, que figura en las tablas publicadas en el BOE por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. La última versión publicada en el boletín es la de la [Orden HFP/1258/2017](#), por el momento.

Por consiguiente, la compra de un velero respecto de un barco a motor no tiene diferencia de IVA ni tampoco de Impuesto de Sucesiones o Impuesto de Transmisiones, que varía eso sí, en función de la ecuación que utiliza para su cálculo, en la que la potencia de motorización se calcula aparte del barco en sí y ahí lo normal es que los veleros tengan una potencia de motorización respecto de su eslora muy inferior, por lo que en algo, es cierto, se rebaja el cómputo final del impuesto.

Esta regla está recogida en el artículo cuarto de la Orden ministerial que hemos referido, que reza:

“La fijación del valor de las embarcaciones de recreo y motores marinos se efectuará valorando separadamente el buque sin motor y la motorización, para lo cual se tomarán los valores consignados en los anexos II y III de esta Orden, aplicándoseles los porcentajes de la tabla incluida en el anexo III de esta Orden, según los años de utilización, y sumando posteriormente los valores actualizados para obtener el valor total de la embarcación.”

Por lo tanto, potencia y años del bien sirven para el cálculo final de ese gravamen y ahí los veleros, en relación con su eslora y su valor total, tienen un mejor resultado dado que su motorización es básicamente un elemento de maniobra y de uso limitado respecto a los barcos a motor, en los que es su propulsión principal y el objeto mismo de disfrute y de desplazamiento por lo que son usos y concepciones distintos para uno y otro caso. Sin embargo, lo importante que queremos resaltar es que no hay -ante la situación en que se busca descarbonizar la automoción en general y en nuestro caso la náutica, el uso del mar para el desplazamiento, ocio y navegación, ante el mandato y principio general de corregir y rebajar las emisiones-, una consideración de los barcos a vela como barcos limpios, “verdes”, de mínima huella ecológica, de bajas emisiones, equiparables incluso a los barcos eléctricos. Y es, precisamente, esta consideración fiscal la que pretendemos defender en este artículo.

Navegar a vela no produce emisiones y la utilización de motor es puntual y limitada.

Si existiera un coche que fuera híbrido y tuviera una autonomía ilimitada funcionando en modo eléctrico y para aparcar o subir algunos puertos de montaña utilizara un pequeño motor de 40 CV... ¿qué calificación fiscal, de emisiones y de funcionalidad se le daría por las autoridades públicas competentes?

Es más... ¿qué emisiones se han de generar y qué huella ecológica tendría un vehículo eléctrico que ha de cargarse y por consiguiente para el que ha de generarse una importante cantidad de energía de carga que le permita funcionar y ser utilizado de manera autónoma, respecto a otro que funciona con el viento y para el cual el combustible solamente se usa de manera auxiliar, en baja potencia y en un mínimo porcentaje de su tiempo de uso? Quizá el balance nos sorprendería... parece obvio que ambientalmente lo que hay que promover es la vela. Con ello no queremos desequilibrar o perjudicar la instalación de motores eléctricos en la mar, que parece una solución alternativa a la natural y milenaria de la vela, por lo que entendemos y defendemos que la navegación eléctrica es también de gran interés y necesitada de una imposición favorable y positiva, pero dándole a la vela las mismas condiciones, como mínimo.

3. TASAS QUE CORRESPONDEN A LA NÁUTICA RECREATIVA

Existen las siguientes tasas que pueden ser aplicables a las embarcaciones recreativas:

- Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)
- Tasa de ayudas a la navegación (T-0)
- Tasas por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas navieras
- Tasa por prestación de Servicios de Inspección y Control por la Dirección General de la Marina Mercante

La T-5¹¹ se impone por la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo -independientemente de sus dimensiones y propulsión-, de las aguas de la zona de servicio del puerto, sus servicios, obras e instalaciones que

¹¹ Artículos 223 a 230 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011).

permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado y por la estancia en el mismo, usando por ejemplo los servicios de agua y electricidad.

La tasa grava también la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias por los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones u otros servicios del dominio público. Es, en fin, una tasa por el uso del puerto, sus zonas navegables y de maniobra, por el atraque, acceso, estancia y provisión de sus servicios.

La T-0 se impone por el uso o más bien la provisión de la señalización marítima y será exigible a los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros en los de vela.

La tasa de inspección y control se aplica a las embarcaciones de recreo matriculadas en España que tengan que llevar certificado de navegabilidad. La expedición y renovación del certificado de navegabilidad conlleva el pago de esta tasa, siendo autoliquidable para las embarcaciones con marcado «CE», mientras que para aquellas embarcaciones que no disponen de dicho marcado la tasa se calcula por otro sistema más complejo. La cuantía, en principio, se fijó en la Ley 24/2001, de 27 de diciembre y va actualizándose anualmente.

Tasas anualidad 2023

Tasa por prestación de Servicios de Inspección y Control por la DGMM

Certificado de navegabilidad de embarcaciones de recreo con marca <<CE>>	76,131817 €
Renovación de Certificado de navegabilidad de embarcaciones de recreo con marca <<CE>>, debido a un cambio de zona de navegación, cambio de lista, cambio en el número máximo de personas u otros cambios que modifiquen las características reflejadas en el Certificado	53,29 €
Canje del Certificado de navegabilidad por deterioro, extravío, hurto o por agotamiento de las casillas usadas por las Entidades Colaboradoras de Inspección	3,81 €
Certificado de navegabilidad para aquellas embarcaciones sin marca <<CE>>	Se calcula en función del arqueo y la potencia de los motores de la embarcación con un mínimo de 76,12 €

Como se puede ver, en la T-0 hay alguna consideración a la motorización para la aplicación de la tasa, si bien es muy parca, refiere a la eslora de motor y una mayor eslora en vela. Por lo que respecta a la T-5, muy cotidiana, no hay diferencias y en lo que es la de inspección cuenta, solamente, en la ecuación que ha de aplicarse a aquellas embarcaciones que no tienen marcado CE junto con el arqueo.

No se aprecia por lo tanto una previsión de exoneración o descuento que sea de consideración por el hecho de que la propulsión sea eléctrica o a vela respecto a propulsión por motor de combustión.

Ciertamente teniendo en cuenta el coste de las tasas respecto a lo que puede ser la elección del tipo de embarcación, se trataría de incentivos posiblemente marginales para el propietario a la hora de apoyar o decantarse por la adquisición de una embarcación de vela o eléctrica, máxime si es el caso de las embarcaciones con motorización eléctrica, que suponen un coste de compra considerablemente más caro que los de combustión.

Una adopción de criterios que graven sustancialmente menos en las tasas a las embarcaciones de vela o eléctricas respecto a las de combustión debe considerarse más, por lo tanto, como una política de medio ambiente y de favorecimiento al cambio de modelo que como un incentivo de contenido económico sustancial y en todo caso debe buscar en lo posible establecer diferencias lo más marcadas posibles para que estas tasas, que se pagan periódicamente, supongan un cierto ahorro o favorecimiento al propietario que le anime a tener un gasto corriente más económico con un barco sin propulsión combustible, pero debería ir acompañado de otras medidas de atraque que hagan más evidentes las ventajas por adquirir una embarcación con estas características.

Podrían las ventajas consistir en:

- Preferencia en los procesos para obtener la concesión del amarre de la embarcación en marinas y clubs náuticos o puertos deportivos
- Preferencia en alquiler del atraque como transeúnte ante mismas condiciones de llegada o reserva
- Preferencias en boyas de fondeo reguladas

4. LA FISCALIDAD Y GRAVAMEN IMPOSITIVO EN LOS COCHES ELÉCTRICOS

No vamos a hacer un análisis completo de todas las variables y alcance del régimen fiscal e impositivo favorable que se da a los vehículos eléctricos, no es ese el objeto de este artículo. Consideremos que, además de para el particular, para coches de alquiler y flotas de empresa, rentings, etcétera, existen también ventajas o condiciones que ayudan a promover la opción del vehículo eléctrico, pero nos bastará aquí enseñar o mostrar las principales ventajas que rigen actualmente para dar ventaja al coche eléctrico.

En primer término, tenemos las condiciones que se aplican al Impuesto de Matriculación de Vehículos (en realidad se llama Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, el IEDMT, que ya vimos en otro apartado), que es el que se aplica al matricular un vehículo nuevo y que computa distintos factores, entre los que tiene relevancia la emisión de dióxido de carbono. Es por esta causa que se decidió que los automóviles eléctricos estaban exentos de este impuesto, si bien esto se aplica a los que no producen emisiones, la regla depende de un límite de emisiones por kilómetro y existe por tanto una reducción a los que emiten dentro de parámetros reducidos. La ventaja de la exención del impuesto de matriculación, que puede llegar a suponer hasta un 14'75% del coste de compra, es vista como una de las medidas más importantes para incentivar su implementación.

La Ley 38/1992 de Impuestos Especiales, artículo 70.1 y 2 en su redacción y disposición para el epígrafe primero dada por la Ley 11/2021 tendrá en península, Canarias y Baleares un tipo impositivo del 0% (las embarcaciones de recreo están en el epígrafe quinto y se les aplica el 12%).

En el artículo 70.7 se aclara que para ello se tiene en cuenta que las emisiones oficiales de CO₂ se acreditarán, en su caso, por medio de un certificado expedido al efecto por el fabricante o importador del vehículo excepto en los casos en que dichas emisiones consten en la tarjeta de inspección técnica o en cualquier otro documento de carácter oficial expedido individualmente respecto del vehículo de que se trate.

Con respecto al Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica o más comúnmente conocido como Impuesto de Circulación, los artículos 95.6 y 159.2 de la Ley de Haciendas Locales establecen que se atribuye a los ayuntamientos la posibilidad de regular en sus ordenanzas fiscales las bonificaciones sobre la cuota en base a las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente. Obviamente esto significa que las bonificaciones pueden variar y de hecho varían entre municipios, pero se ha

generalizado que los ayuntamientos ofrezcan bonificaciones significativas en este Impuesto de Circulación para los propietarios de vehículos eléctricos como incentivo para promover la adopción de vehículos más ecológicos. Estas bonificaciones pueden llegar a reducir el impuesto en un porcentaje importante, incluso hasta un 75% en algunas poblaciones¹².

Incluso en el famoso IRPF se acumulan descuentos y deducciones notables, así actualmente te puedes deducir el 15% del Impuesto de la Renta de Personas Físicas perteneciente al periodo impositivo en el que se matricula el vehículo, hasta el 31 de diciembre de 2024. Los requisitos para obtener esta deducción son los siguientes¹³:

- El vehículo no debe utilizarse para actividades económicas del titular.
- El precio del vehículo no puede superar los 50.000 euros.
- El vehículo debe pertenecer a una de estas categorías:

Turismos M1.

Cuadriciclos ligeros L6e.

Cuadriciclos pesados L7e.

Motocicletas L3e, L4e y L5e.

Igualmente, puedes deducirte el 15% del IRPF correspondiente al coste de la instalación de sistemas de recarga para vehículos eléctricos en un inmueble que sea de tu propiedad, siempre que la instalación termine antes del 31 de diciembre de 2024 y que la cantidad invertida no supere los 4.000 euros.

A esto deberíamos sumar las exenciones y privilegios que corresponden en aparcamiento o circulación en determinadas zonas de las ciudades, que les permiten utilizar carriles reservados o algunos accesos sin peaje en ciertas vías, aparcamientos en zonas azules y desde luego acceder a zonas de cero emisiones de las ciudades, que de otra manera están vetadas. Imaginemos que ciertos accesos a zonas protegidas marítimas se reserven únicamente a navegación a vela o motor eléctrico, parece lógico pensar que esto tendría un efecto decisivo en la compra de un tipo u otro de embarcación.

¹² Es generalizado en las principales ciudades de España: Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao (donde llega al 95%), Sevilla, Zaragoza, etc.

¹³ Extraemos esta síntesis de la página Hyundai.com, Zona Eco. [Impuestos coches eléctricos.](#)

Por otra parte, tenemos las ayudas de los planes estatales MOVES y MOVALT. Estas subvenciones están disponibles para cualquier persona, ya sea un particular o una empresa que desee renovar su flota vehicular. El monto de las ayudas varía ampliamente, oscilando entre 500 y 18.000 euros, dependiendo del modelo de vehículo eléctrico o la instalación de puntos de recarga realizada. Sin embargo, existen algunas excepciones importantes a considerar antes de solicitar estas ayudas.

No son elegibles para las subvenciones ofrecidas por el Plan MOVES y el Plan MOVALT:

1. Vehículos o instalaciones cuyo precio supere los 32.000 euros.
2. Vehículos eléctricos no puros, como los híbridos no enchufables.
3. Vehículos que no cumplan con la autonomía mínima eléctrica requerida para su categoría.

De estos planes se han venidos sucesivamente aprobando distintas ediciones, con alguna variación, pero en general es aplicable tanto a turismos y furgonetas como a motocicletas y cuadriciclos eléctricos. Además, no se limita solo a vehículos nuevos, ya que también pueden beneficiarse de él las personas que opten por opciones como el renting, vehículos de kilómetro cero e incluso coches eléctricos de segunda mano con menos de doce meses de antigüedad.

Además el Plan MOVES viene a utilizar el incentivo de la ayuda o subvención para la retirada de coches de combustión del circuito, máxime aquellos más antiguos y por consiguiente más contaminantes, simplemente porque suelen ser los de más bajo precio y menos rentabilidad en el mercado de segunda mano, facilitando que se consoliden en el parque móvil los distintos tipos de vehículos ZEV (Zero Emissions Vehicles), y es que las ayudas aumentan muy significativamente cuando se entrega para achatarramiento un coche de combustión al acogerse al plan para la compra de un vehículo ZEV.

A este respecto solamente indicar que uno de los problemas que tenemos en la náutica es, precisamente, la eliminación y reciclaje de embarcaciones al final de su vida útil. Comparten la eliminación de estos dos vehículos (los de mar y los de tierra), algunos aspectos, como es la complejidad de su reciclaje, los muy distintos componentes utilizados, la valorización de ciertos elementos y el deshecho de otros, algunos peligrosos.

Este problema, creo que grave, de la eliminación y reciclaje correctos de las embarcaciones puede encontrar un apoyo en el sistema utilizado para los coches, al menos en cuanto a que el acceso a ciertas ayudas, ventajas y medidas fiscales se viera sustancialmente mejorado con la entrega para desguace de embarcaciones y componentes obsoletos.

5. LAS CONCESIONES EN LOS PUERTOS AUTONÓMICOS Y LA RESERVA DE UNA CUOTA DE ATRAQUES PARA EMBARCACIONES DE VELA Y ELÉCTRICAS

La práctica totalidad de las regulaciones autonómicas sobre concesiones en puertos de su titularidad -en los que suelen establecerse escuelas, clubs náuticos y marinas-, permiten establecer diversas condiciones en los propios títulos concesionales. Entre estas condiciones están las de uso de dicha concesión, que proponemos tenga en cuenta la reserva de cuotas de amarre en condiciones ventajosas para embarcaciones de vela y eléctricas.

Por ejemplo, en el caso de la Ley 2/2014 de Puertos de la Comunitat Valenciana, artículo 45.5, por el que se habrán de determinar los usos de la concesión y sus condiciones; es también esta idea que puede insertarse en las previsiones del artículo 24 de la Ley 21/2007 de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía; en las previsiones de los planes de uso del artículo 13 y siguientes de la Ley 10/2005 de Puertos de les Illes Balears y disposiciones para autorizaciones de amarres que vienen en artículo 68 y siguientes de esta ley, etc. No vamos a hacer aquí una relación normativa de preceptos que refieren a los términos y condiciones que pueden recoger las concesiones y sus usos, pero nos importa apuntar la idea de que quizá un sistema de cuotas podría insertarse o tenerse en cuenta.

Sin embargo, sí nos vamos a detener en este punto que ahora estamos abordando del uso y gestión del dominio portuario para que se favorezca la previsión de amarres en condiciones favorables para embarcaciones no contaminantes, en un avanzado ejemplo de la legislación catalana que muestra sensibilidad hacia el uso recreativo deportivo de la vela y las bajas emisiones, porque es precisamente una previsión legal que, a la par que indica una previsión ambiental, también dirige positivamente hacia donde debe caminar el sector recreativo-deportivo para entroncar y favorecer los objetivos de descarbonización. Me refiero a lo dispuesto por la Ley 10/2019 de Puertos de Catalunya donde encontramos la disposición adicional sexta que reza: “La Administración portuaria debe velar porque el sistema portuario ofrezca un número razonable de amarres destinados a la náutica popular sobre el número total de amarres que se ofrecen, destinados preferentemente a la progresiva

incorporación de embarcaciones de bajo nivel de emisiones, en los términos que se establezcan por reglamento, que debe especificar el porcentaje sobre el número total de amarres ofrecidos.”

Varias cuestiones deben ser observadas en esta disposición: la primera la idea de la popularización de la náutica (la disposición dice textualmente “amarres destinados a la náutica popular”), reto en el que hoy estamos todos (o casi todos...), desde clubs náuticos, empresas, charters, escuelas, fabricantes, etc. La pesada carga de ser uno de los países del mundo más favorecidos para practicar la navegación y de los que menos embarcaciones tienen por habitante de nuestro entorno¹⁴, cuando aún se considera que es una afición reservada a unos pocos, se ve cada vez más confrontada y en retroceso ante esta idea de la náutica popular.

Precavidamente la norma no establece cuota fija alguna, cosa que podría ser positiva si realmente subyace una voluntad de promoción de este tipo de amarres y de esta práctica, porque no hay un mínimo, pero tampoco un máximo y porque el parámetro habla de un número razonable de amarres, que al menos debería venir cotejado por la demanda fundamentada de éstos y que debería poder moverse desde iniciativas sociales y deportivas, si bien se deja al detalle reglamentario.

Y finalmente parece perfecta la remisión a la idea de “embarcaciones de bajas emisiones”, porque no alude solamente a la solución de los motores eléctricos, ni a la vela, ni a pequeñas embarcaciones de otros tipos, ni limita por esloras, sino por una idea elástica pero muy realista que es la de embarcaciones que sustancialmente emitan menos emisiones que las habituales y resulten ambientalmente mejores.

6. ALGUNAS RECAPITULACIONES

- Las políticas fiscales e impositivas comprenden una parte muy relevante en el precio final de compra de una embarcación, por consiguiente, también resultan una herramienta decisiva a la hora de incidir en ese mercado a fin de favorecer la adquisición de embarcaciones menos contaminantes y descarbonizadas. En este punto hemos querido hacer constar la idea de que las embarcaciones de vela merecen plenamente una consideración al menos igual a las de embarcaciones con propulsión eléctrica.

¹⁴ Asociación Nacional de Empresas Náuticas y Universidad Complutense de Madrid. [“El impacto económico de la náutica de recreo”. chrome-extension](#)

- No existe en la imposición de la compraventa de embarcaciones de recreo ninguna reducción significativa para las embarcaciones de vela, tampoco para aquellas movidas por propulsión eléctrica o de hidrógeno. El IEDMT utiliza un criterio de eslora para la exención, lo que no tiene que ver con las emisiones necesariamente y el ITP, aunque valora separadamente motorización y embarcación tampoco establece una diferencia que actúe como medida de fomento, igual ocurre con el IVA.

- En materia de tasas tampoco hay diferencias que incentiven la compra de embarcaciones menos contaminantes y la T-0 insiste en una diferencia por eslora que en bien poco aporta dependiendo de medir en motor o en vela. Realmente por la vía de tasas resultaría muy difícil promover realmente la navegación eléctrica o de vela, pero hemos apuntado a otras vías como: Preferencia en los procesos para obtener la concesión del amarre de la embarcación en marinas y clubs náuticos o puertos deportivos. Preferencia en alquiler del atraque como transeúnte ante mismas condiciones de llegada o reserva. Preferencias en boyas de fondeo reguladas.

- Esta misma política de fomento de la descarbonización sí existe para la compra de coches eléctricos o de vehículo ZEV. El IEMDT está en este caso desgravado, pudiendo llegar a la exención. En el IVTM o impuesto municipal se bonifica hasta un 75% y en el IRPF se acumulan descuentos y deducciones de forma que te puedes deducir el 15% del Impuesto de la Renta de Personas Físicas perteneciente al periodo impositivo en el que se matricula el vehículo, las rebajas se aplican también a las instalaciones de recarga con el mismo porcentaje.

- El coche eléctrico sí permite el acceso a ciertas zonas de núcleos de población, circulación por carriles reservados, aparcamiento en zonas de aparcamiento controlado o restringido... Desde luego la misma medida respecto a fondeos controlados o concertados, navegación por zonas reservadas o con limitaciones, determinados accesos y condiciones de navegación serían elementos importantísimos como medida de fomento y como forma de favorecer al medio ambiente marino.

- No hay un plan MOVES o MOVALT en la mar para barcos recreativos o deportivos. Alguna medida de fomento debería acompañar al "achatarramiento" o más bien al reciclaje y desguace de los barcos de recreo al final de su vida útil.

- Cabría extender en las concesiones una previsión que favoreciera y reservara en condiciones incentivadoras la gestión de atraques a barcos que fueran de bajas emisiones, como los de vela y eléctricos. Nos parece ejemplar la previsión

de la disposición adicional sexta de Ley 10/2019 de Puertos de Catalunya, ya no sólo por la idea sino también por su formulación abierta.

7. BIBLIOGRAFÍA

Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) *Informe de matriculaciones 2023*. Disponible en: <https://www.anen.es/el-mercado-nautico-cierra-2023-con-5-976-matriculaciones/> (Fecha de último acceso 05/07/2024).

Asociación Nacional de Empresas Náuticas y Universidad Complutense de Madrid. *El impacto económico de la náutica de recreo*. Disponible en: https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-36703/FullReportICAE_ANEN.pdf (Fecha de último acceso 05/07/2024).

Cluster Nàutic Català. *El Clúster Nàutic Català demana a la Generalitat una subvenció amb fons europeus per a descarbonitzar la náutica d'esbarjo*. Disponible en: <https://clusternautic.cat/2023/01/05/el-cluster-nautic-catala-demana-a-la-generalitat-una-subvencio-amb-fons-europeus-per-a-descarbonitzar-la-nautica-desbarjo/> (Fecha de último acceso 05/07/2024).

DE ROJAS MARTÍNEZ-PARETS, F. *La mar en la demanda energética: la descarbonización de la náutica*. En: Germán Valencia y Juan Rosa (Dir.) *Derecho y energías renovables*. Edit. Aranzadi, 2021.

DELPORTE, A. El agotamiento de los combustibles fósiles. En: *El periódico de la energía*. Disponible en: <https://elperiodicodelaenergia.com/el-agotamiento-de-los-combustibles-fosiles/> (Fecha de último acceso 05/07/2024).

Hyundai. *¿Qué impuestos pagan los coches eléctricos?* Disponible en: <https://www.hyundai.com/es/es/zonaeco/eco-life/en-ruta/impuestos-coches-electricos> (Fecha de último acceso 05/07/2024).

ICOMIA *Pathways to Propulsion Decarbonisation for the Recreational Marine Industry* (Vías para la descarbonización de la propulsión en el sector de las embarcaciones de recreo). 2023. Disponible en: <https://propellingourfuture.com/documents/pathways-propulsion-decarbonization-recreational-marine-industry.pdf> (Fecha de último acceso 05/07/2024).

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. *Náutica de recreo. Tributación.* Disponible en: <https://www.transportes.gob.es/marina-mercante/nautica-de-recreo/tributacion/tributacion-por-la-adquisicion-de-una-embarcacion-de-recreo> (Fecha de último acceso 05/07/2024).

WestMed. *Oportunidades y experiencias de descarbonización en puertos y buques pesqueros y recreativos.* Disponible en: <https://westmed-initiative.ec.europa.eu/events/oportunidades-y-experiencias-de-descarbonizacion-en-puertos-y-buques-pesqueros-y-o-recreativos-18-dicembre-2023-online/> (Fecha de último acceso 05/07/2024).

WestMed. *Prototipos para la descarbonización de la náutica.* <https://westmed-initiative.ec.europa.eu/events/prototipos-para-la-descarbonizacion-de-puertos-buques-pesqueros-y-recreativos/> (Fecha de último acceso 05/07/2024).