




# SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera) de 7 de abril de 2011

María Gabriela Mesías Zambrano

Impuesto de contaminación  
por matriculación de  
automóvil, STJUE 7 de abril  
de 2011, Tatu, C-402/09






Petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Tribunal ul Sibiu (Rumanía), mediante resolución de 18 de junio de 2009, recibida en el Tribunal de Justicia el 16 de octubre de 2009, en el procedimiento entre

**Ioan Tatu**

y

**Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei,  
Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu,  
Administrația Finanțelor Publice Sibiu,  
Administrația Fondului pentru Mediu,  
Ministerul Mediului,**

- 
- La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 90 CE
  - Dicha petición fue presentada en el marco de un litigio entre el Sr. Tatu y el Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei (Estado rumano, representado por el Ministerio de Economía y Hacienda), la Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu (Dirección General de Hacienda de Sibiu), la Administrația Finanțelor Publice Sibiu (Administración Tributaria de Sibiu), la Administrația Fondului pentru Mediu (Administración del Fondo para el Medio Ambiente) y el Ministerul Mediului (Ministerio de Medio Ambiente), en relación con un impuesto que el Sr. Tatu tuvo que abonar al matricular un automóvil procedente de otro Estado miembro.

# Litigio principal


- ▶ En julio de 2008, el Sr. Tatu, nacional rumano que reside en su Estado miembro de origen, adquirió un automóvil de segunda mano en Alemania. Este vehículo figura entre los vehículos de categoría M1, tiene una cilindrada de 2.155 cm<sup>3</sup> y cumple, por lo que respecta a las emisiones que produce, con la norma de contaminación Euro 2. Fabricado en el año 1997, fue matriculado en Alemania ese mismo año.
- ▶ El Sr. Tatu deseaba matricular dicho vehículo en Rumanía. Para hacerlo, tuvo que abonar la suma de 7.595 leus en concepto del impuesto de contaminación previsto en el OUG n° 50/2008, en virtud de una resolución adoptada el 27 de octubre de 2008 por la Administrația Finanțelor Publice Sibiu.
- ▶ De este modo, afirmaba que el importe del impuesto satisfecho supera considerablemente el importe residual del impuesto incluido en el valor de un vehículo similar ya matriculado en Rumanía.



# Marco jurídico

## *Normativa de la Unión*

- ▶ Las «normas de emisiones europeas» reflejan los límites aceptables de emisiones de escape de los automóviles nuevos vendidos en los Estados miembros de la Unión Europea. La Directiva 91/441/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1991, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape de los vehículos de motor (DO L 242, p. 1), que entró en vigor el 1 de enero de 1992, introdujo la primera de estas normas (comúnmente denominada «Euro 1»).

- 
- La norma «Euro 2» fue adoptada con efectos a 1 de enero de 1996. Con posterioridad, el legislador comunitario ha introducido nuevas normas.

El límite actualmente vigente es el de la norma «Euro 5», estando prevista para el año 2014 la aplicación de una norma «Euro

- La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, distingue los vehículos de categoría M, que incluye los «[automóviles] con al menos cuatro ruedas [...] para el transporte de pasajeros» de los de categoría N, que incluye los «[automóviles] con al menos cuatro ruedas [...] para el transporte de mercancías». Estas categorías se subdividen en función del número de plazas y de la masa máxima (categoría M) o exclusivamente de la masa máxima (categoría N).



# Normativa nacional

- ▶ La Ordenanța de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (Decreto-ley n° 50/2008, por el que se establece el impuesto de contaminación de los automóviles), de 21 de abril de 2008 (*Monitorul Oficial al României, Partea I*, n° 327, de 25 de abril de 2008; en lo sucesivo, «OUG» n° 50/2008), que entró en vigor el 1 de julio de 2008, instaura, en su artículo 3, un impuesto de contaminación para los vehículos de las categorías M1 a M3 y N1 a N3





► Art. 3. OUG 58/2008


Introdujo un impuesto, denominado impuesto de contaminación, para los vehículos de las categorías M1 a M3 y N1 a N3 (M- vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñadas y fabricados para el transporte de pasajeros// N- vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñadas y fabricadas para el transporte de mercancías)


► Art. 4 letra a de la OUG

Determina que el devengo del impuesto se produce cuando se matricula por primera vez un vehículo de motor en Rumania (la normativa no distingue entre vehículos de motor fabricados en Rumania o en el extranjero, ni vehículos nuevos o usados)

► Art. 14 OUG

El decreto entraría en vigor el 1/07/2008. El impuesto se devenga únicamente respecto a los vehículos cuya primera matriculación en Rumania fuera posterior a esa fecha. No aplicaba a los vehículos matriculados con anterioridad que ya se encontraban en circulación.

- 
- ▶ La OUG 50/2008 fue modificada por la OUG 208/2008, este Decreto indica que están exentos de la obligación de pago del impuesto de contaminación para los vehículos de motor previsto por la OUG 50/2009 los vehículos cuya cilindrada en Rumania o en otro estado miembro de la Unión Europea con posterioridad al 15 de diciembre de 2008. Esta disposición debía mantenerse vigente hasta el 31/12/2009
  - ▶ La OUG 218/2008. Preveía ciertas exenciones adicionales para determinadas categorías a no superase los 2000 cc, matriculados por primera vez en de vehículos de motor matriculadas por primera vez en Rumania o en otro estado miembro entre el 15/12/2008 y el 31/12/2009



Para los automóviles comprendidos en la categoría M1 y no incluidos en ninguna categoría europea de contaminación determinada o comprendidos en las categorías de contaminación Euro 1 o Euro 2, según la siguiente fórmula:

$$\text{Cuota a ingresar} = C \times D \times (100 - E) : 100$$

teniendo en cuenta que:

C = cilindrada (capacidad cilíndrica);

D = gravamen específico por cilindrada previsto en la columna 3 del cuadro del anexo nº 2;

E = reducción porcentual del impuesto prevista en la columna 2 del cuadro del anexo nº 4;


- 
- ▶ El Tribunal ul Sibiu decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:


«¿Las disposiciones del OUG n° 50/2008, con sus modificaciones posteriores, se oponen a las del artículo 90 CE? ¿Constituyen realmente esas disposiciones nacionales una medida manifiestamente discriminatoria?»




# Cuestión prejudicial


- ▶ En el presente asunto, se desprende de los autos que la normativa nacional aplicable al litigio principal es el OUG n° 50/2008 en su versión inicial, al haber sido gravado el automóvil controvertido en dicho litigio con el impuesto de contaminación el 27 de octubre de 2008. En efecto, según las explicaciones facilitadas en la resolución de remisión, el OUG n° 50/2008 entró en vigor el 1 de julio de 2008 y las modificaciones llevadas a cabo en dicho Decreto-ley por el OUG n° 208/2008 sólo tuvieron efecto a partir del 15 de diciembre de 2008.

- 
- A la vista de esta precisión y del objeto del impuesto previsto por el OUG nº 50/2008, procede considerar que el tribunal remitente desea saber, en esencia, si el artículo 110 TFUE, cuyo tenor es idéntico al del artículo 90 CE, debe interpretarse en el sentido de que se opone a que un Estado miembro adopte un impuesto de contaminación que grave los automóviles en el momento de su primera matriculación en dicho Estado miembro
  - El objetivo del artículo 110 TFUE es garantizar siempre la libre circulación de mercancías entre los Estados miembros en condiciones normales de competencia.

- 
- El artículo 110 TFUE obliga a todos los Estados miembros a elegir y a estructurar los impuestos que gravan los automóviles de modo que no favorezcan la venta de vehículos de segunda mano nacionales ni desincentiven, en consecuencia, la importación de vehículos de segunda mano similares.
  - En el litigio principal, pese a la presencia no cuestionada de datos estadísticos que demuestran una disminución muy importante de las matriculaciones en Rumanía de los vehículos importados desde la entrada en vigor del OUG nº 50/2008, el Gobierno rumano subrayó ante el Tribunal de Justicia que el objetivo primordial que persigue dicha normativa es el de la protección medioambiental.

- 
- De los autos remitidos al Tribunal de Justicia resulta sin lugar a equívocos que dicha normativa conlleva que, pese a la aplicación de una reducción elevada del importe del impuesto para tener en cuenta su depreciación, los vehículos de segunda mano importados caracterizados por una antigüedad y un desgaste importantes están sometidos a un impuesto que puede aproximarse al 30 % de su valor de mercado, mientras que los vehículos similares puestos a la venta en el mercado nacional de vehículos de segunda mano no están sometidos en modo alguno a una presión fiscal similar. No se puede negar que, en estas condiciones, el OUG nº 50/2008 tiene por efecto desincentivar la importación y la puesta en circulación en Rumanía de vehículos de segunda mano adquiridos en otros Estados miembros.



- 
- El Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

**El artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone a que un Estado miembro adopte un impuesto de contaminación que grave los automóviles en el momento de su primera matriculación en dicho Estado miembro, si esta medida fiscal se estructura de modo que desincentiva la puesta en circulación, en dicho Estado miembro, de vehículos de segunda mano adquiridos en otros Estados miembros, sin desincentivar, en cambio, la compra de vehículos de segunda mano de la misma antigüedad y con el mismo desgaste en el mercado nacional.**