



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Número de notificación : 2024/0313/EE (Estonia)

## Impuesto estonio sobre los vehículos de motor y de matriculación

Fecha de recepción : 12/06/2024

Final del periodo de statu quo : Not applicable

Medidas fiscales : Sí

### Message

Mensaje 001

Comunicación de la Comisión - TRIS/(2024) 1526

Directiva (UE) 2015/1535

Notificación: 2024/0313/EE

Notificación de un proyecto de texto de un Estado miembro

Notification – Notifikation – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késésekét - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħx il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20241526.ES

1. MSG 001 IND 2024 0313 EE ES 12-06-2024 EE NOTIF

2. Estonia

3A. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, aadress Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn  
Ettevõtluse osakond,  
el.teavitamine@mkm.ee

3B. Rahandusministeerium, aadress Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn

4. 2024/0313/EE - T40T - Transporte urbano y por carretera

5. Impuesto estonio sobre los vehículos de motor y de matriculación

6. Vehículos de las categorías M y N con una masa en vacío no superior a 3 500 kg o L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, MS2, T1b, T3 o T5.

7.



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

### 8. Tipos del impuesto sobre los vehículos de motor:

#### 1. Impuesto sobre los vehículos de motor para vehículos ligeros

El impuesto sobre los vehículos de motor estará comprendido entre 30 y 90 EUR para los vehículos de motor de las categorías L3e, L4e, L5e, L6e y L7e, para los vehículos de motor de la categoría MS2 con una masa en vacío no superior a 1 000 kilogramos, para los vehículos de motor de la categoría T3 y para los vehículos de motor de las categorías T1b y T5 con una masa en vacío no superior a 1 000 kilogramos, para los que hayan transcurrido hasta diez años desde la fecha de matriculación inicial hasta la fecha de inicio del período impositivo.

El impuesto sobre los vehículos de motor estará comprendido entre 30 y 75 EUR para los vehículos de motor de las categorías L3e, L4e, L5e, L6e y L7e, para los vehículos de motor de la categoría MS2 con una masa en vacío no superior a 1 000 kilogramos, para los vehículos de motor de la categoría T3 y para los vehículos de motor de las categorías T1b y T5 con una masa en vacío no superior a 1 000 kilogramos, para los que hayan transcurrido más de diez años, pero no más de veinte años, desde la fecha de matriculación inicial hasta la fecha de inicio del período impositivo.

#### 2. Impuesto sobre los vehículos de motor para turismos

Tasa anual para M1 y M1G como la suma de 3 componentes:

El importe base = 50 EUR

El componente de CO<sub>2</sub>: de 118 a 150 g/km = 3 EUR/g; de 151 a 200 = 3,5 EUR/g; más de 201 = 4 EUR/g

El componente de masa máxima comenzará a partir de 2 000 kg para los vehículos convencionales, a partir de 2 200 kg para los híbridos enchufables y a partir de 2 400 kg para los vehículos eléctricos, e irá de 0,40 EUR/kg a 400 EUR, y a 440 EUR para los vehículos eléctricos.

En ausencia de un indicador de CO<sub>2</sub>, la tasa se calculará sumando los tres componentes siguientes:

El importe base = 50 EUR

El componente de masa

El componente de emisiones específicas de CO<sub>2</sub> determinado a partir del valor de referencia WLTP

En el caso de los vehículos totalmente eléctricos: importe base + componente de masa

El coeficiente de antigüedad reducirá la deuda tributaria para todos los vehículos

Reducirá el impuesto en el caso de una antigüedad de 5 a 15 años (el CO<sub>2</sub> y los componentes de masa caen al 10 % de la cantidad inicial)

A partir de 20 años, solo se mantendrá el importe base

El coeficiente no reducirá el importe de base

#### 3. Impuesto sobre los vehículos de motor para furgonetas

La masa de la furgoneta no se contabilizará por separado por separado, sino que se correlacionará muy bien con el indicador de CO<sub>2</sub>

La tasa anual será el resultado de la agregación de los dos componentes

El importe base = 50 EUR

El componente de CO<sub>2</sub>: de 205 a 250 = 3 EUR, de 251 a 300 = 3,5 EUR, y más de 301 = 4 EUR

En ausencia de CO<sub>2</sub>, se utilizará una fórmula separada para el cálculo

El importe base = 50 EUR

El componente de emisiones específicas de CO<sub>2</sub> determinado a partir del valor de referencia WLTP

La tasa anual para las furgonetas totalmente eléctricas = 30 EUR

El coeficiente de antigüedad reducirá la deuda tributaria de forma similar al de los turismos



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

### 4. Tasa de matriculación para turismos

La tasa para los turismos M1 y M1G constará de tres componentes:

El importe base de 150 EUR (en lugar de 300)

El componente basado en el CO<sub>2</sub> (de 5 a 50 EUR)

El componente de masa máxima comenzará a partir de 2 000 kg para los vehículos convencionales, a partir de 2 200 kg para los híbridos enchufables y a partir de 2,400 kg para los vehículos eléctricos, y será inferior a la mitad, es decir, 2 EUR/kg hasta 2 000 y hasta 2 200 para los vehículos eléctricos.

El CO<sub>2</sub> se determinará utilizando el método WLTP. En el caso de los vehículos para los que se utiliza el método NEDC para el cálculo, el indicador de CO<sub>2</sub> se multiplicará por 1,21.

En ausencia de un indicador de CO<sub>2</sub>, la tasa se calculará sobre la base de los tres componentes:

El importe base = 150 EUR

El componente de masa

El componente de emisiones específicas de CO<sub>2</sub> que se basará en el valor de referencia WLTP (teniendo en cuenta la potencia, la masa en vacío, el combustible y la antigüedad)

La tasa por un vehículo totalmente eléctrico = importe de base + componente de masa

### 5. Tasa de matriculación para furgonetas

La masa no se contabilizará por separado en el caso de las furgonetas, se correlacionará muy bien con el indicador de CO<sub>2</sub>

La tasa para N1 y N1G constará de dos componentes:

El importe base de 300 EUR (en lugar de 500)

El componente basado en el CO<sub>2</sub> (de 2 a 40 EUR)

El CO<sub>2</sub> se determinará utilizando el método WLTP. En el caso de los vehículos para los que se utiliza el método NEDC para el cálculo del indicador de CO<sub>2</sub>, el indicador de CO<sub>2</sub> se multiplicará por 1,3.

En ausencia de un indicador de CO<sub>2</sub> en el registro, la tasa se calculará sobre la base de los dos componentes:

El importe base = 300 EUR

El componente de emisiones específicas de CO<sub>2</sub> determinado a partir del valor de referencia WLTP

La tasa por una furgoneta totalmente eléctrica = el importe base de 200 EUR

En el caso de las furgonetas con una potencia específica superior a 0,20 kilovatios por kilogramo de acuerdo con LR, la tasa de registro será la tasa de la categoría M1 = las denominadas «furgonetas falsas».

9. El proyecto de Ley del impuesto sobre los vehículos de motor introduce un nuevo impuesto en Estonia, el impuesto sobre los vehículos de motor, que se pagará anualmente por los vehículos matriculados en el registro de vehículos. En segundo lugar, se recaudará un impuesto de matriculación de vehículos de motor cuando los vehículos de las categorías M o N se matriculen por primera vez en Estonia o en el momento del primer cambio de propiedad.

Estonia tiene casi el parque automovilístico más antiguo y contaminante de la Unión Europea en uso cotidiano. También tenemos un número de vehículos por persona superior a la media. La legislación europea establece para Estonia el objetivo obligatorio de reducir las emisiones totales de gases de efecto invernadero en un 24 % de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 2005 (antes, un 13 %). Estas circunstancias nos han llevado a una situación en la que hay que prestar más atención a la contaminación, es decir, a las emisiones excesivas de dióxido de carbono. La aplicación del impuesto es una medida muy eficaz que afecta al comportamiento de los consumidores, y el impuesto estonio sobre los



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

vehículos de motor previsto en este proyecto de Ley se modelará en consecuencia.

El impuesto sobre los vehículos de motor y el impuesto de matriculación no se percibirán sobre los siguientes vehículos:

- 1) los vehículos de motor registrados como vehículos de emergencia en el registro de tráfico;
- 2) los vehículos de motor pertenecientes a misiones diplomáticas y oficinas consulares de Estados extranjeros, misiones especiales, representaciones o sedes de organizaciones internacionales reconocidas por el Ministerio de Asuntos Exteriores, instituciones de la Unión Europea o agencias o autoridades establecidas sobre la base del Derecho de la Unión Europea, representantes diplomáticos y funcionarios consulares de Estados extranjeros acreditados ante Estonia, con excepción de los cónsules honorarios, representantes de misiones especiales y organizaciones internacionales, así como vehículos de motor pertenecientes al personal administrativo de misiones diplomáticas, puestos consulares o misiones especiales;
- 3) los vehículos de motor que han sido específicamente reconstruidos para el transporte de personas con discapacidad o para su uso por personas con discapacidad.

Al establecer el impuesto sobre los vehículos de motor y el impuesto de matriculación, se tuvo en cuenta el cumplimiento de los siguientes principios:

basado en la solvencia: un principio importante de la fiscalidad es la solvencia, es decir, la distribución de la carga fiscal debe ser justa; el impuesto sobre los vehículos de motor tampoco debe ser demasiado regresivo, de modo que los propietarios de vehículos más baratos (más antiguos) paguen muchos más impuestos en relación con sus ingresos que los propietarios de un vehículo más caro;

automatizado: el cálculo del impuesto se basa en los datos del registro de tráfico y en la plataforma de recaudación de impuestos TCB y TRAM;

no manipulado: no depende del estatus o lugar de residencia del propietario;

simple: obligación tributaria con el menor número posible de distinciones y calculada a partir de una fórmula comprensible;

con una base amplia: se gravan todos los vehículos, incluidos los motores eléctricos;

con una carga administrativa baja: el impuesto se paga en el transcurso del cumplimiento de otras obligaciones;

difícil de evitar: por ejemplo, comprobando que se ha pagado en la fecha prevista durante las inspecciones normales de vehículos;

público: el importe del impuesto sobre vehículos de motor de los vehículos sujetos al impuesto puede verse en el registro de tráfico con los datos del vehículo de motor;

reductor de la contaminación: el diseño del impuesto sobre vehículos de motor influye en la propiedad de menos vehículos;

reductor del parque automovilístico: el impuesto sobre vehículos de motor afecta al número de vehículos en uso en Estonia y frena la tendencia de crecimiento del número total de vehículos;

organiza el registro: evita la matriculación de un vehículo en la categoría equivocada a efectos de reducción fiscal, motiva que el vehículo no se quede como residuo, es decir, la deuda tributaria del vehículo solo se suspenderá cuando el vehículo se suprima definitivamente del registro de circulación, es decir, cuando el vehículo se declare siniestro total.

Téngase en cuenta que la Comisión formuló observaciones sobre la transposición de la Directiva 83/182/CEE en sus primeras respuestas a las comunicaciones por las que Estonia notificó el 2 de febrero de 2024 su intención de introducir el impuesto sobre los vehículos de motor y el impuesto de matriculación. Con el proyecto, transponemos la Directiva y formulamos las siguientes observaciones:

1. Hemos analizado el ámbito de aplicación de la Directiva 83/182/CEE del Consejo y hemos llegado a la conclusión de que no abarca el impuesto sobre los vehículos de motor, por lo que no es necesaria una transposición. La Directiva prevé la aplicación de exenciones del impuesto sobre el valor añadido, del impuesto especial y de cualquier otro impuesto sobre el consumo, pero el impuesto estonio sobre vehículos de motor es un impuesto sobre las aportaciones de capital. Con arreglo a la metodología SEC 2010, se consideran impuestos sobre las aportaciones de capital el impuesto de sociedades, el impuesto de la renta de las personas físicas sobre los rendimientos del capital, el impuesto sobre los juegos de azar, el impuesto sobre la publicidad, el impuesto sobre bienes inmuebles, el impuesto sobre vehículos pesados de transporte de mercancías, el impuesto estatal sobre licencias de actividad y otras licencias, el impuesto



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

especial sobre el uso del agua, el impuesto especial sobre el cierre de carreteras y calles, otros impuestos y gravámenes, y el impuesto sobre los vehículos de motor.

2. En la regulación de las tasas de matriculación, también se transpone la Directiva mediante la introducción de una exención para los estudiantes de otros Estados miembros mientras estudian en Estonia. En nuestra opinión, no es necesario introducir específicamente la exención fiscal prevista en la Directiva para los trabajadores de otros Estados miembros, ya que, de acuerdo con la actual Ley de circulación por carretera, no es necesario en ningún caso en Estonia matricular un vehículo que permanezca aquí de forma consecutiva durante menos de un año. Así pues, un trabajador que se desplaza entre su lugar de residencia y su lugar de trabajo no está obligado a matricular su vehículo y no incurrirá en ninguna obligación tributaria. La tasa de matriculación solo se abonará cuando el vehículo esté matriculado en Estonia.

El documento «Otros» contiene una lista más detallada de las propuestas de modificación y propuestas de modificación secundarias derivadas de las observaciones de la Comisión Europea, así como un análisis económico.

10. Referencias a la legislación complementaria: Los textos legislativos mencionados se remitieron en el marco de una notificación anterior:

2024/0060/EE

2024/0061/EE

11. No

12.

13. No

14. Sí

15. Sí

16.

Aspecto TBT: No

Aspecto SPS: No

\*\*\*\*\*

Comisión Europea

Punto de contacto Directiva (UE) 2015/1535

email: [grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu](mailto:grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu)