

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NFJ089638

TRIBUNAL SUPREMO

Auto de 10 de mayo de 2023

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Rec. n.º 7284/2022

SUMARIO:

CC.AA. Cataluña. Tributos propios. Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial. Políticas comunitarias. Ayudas de Estado. La STS de 12 de julio de 2021, recurso n.º 4036/2020 (NFJ083040) resolvió que la rectificación de una autoliquidación -y la consiguiente devolución de ingresos indebidos- sí es cauce adecuado para cuestionar la autoliquidación practicada por un contribuyente -que ha procedido a ingresar en plazo las cuantías por él calculadas en cumplimiento de sus obligaciones tributarias, a fin de no ser sancionado por dejar autoliquidar e ingresar en plazo-, cuando entienda indebido el ingreso tributario derivado de tal autoliquidación al considerarlo contrario a la Constitución o al Derecho de la UE y ordenó la retroacción de actuaciones. La cuestión que presenta interés casacional consiste en determinar si el diseño del régimen tributario, establecido por el art. 4 de la Ley 2/2016 de Cataluña para el impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, es racional para alcanzar los fines medioambientales perseguidos, teniendo en cuenta que el tributo no se aplica a otros medios de transporte y en función de ello, si se adecua o no a lo establecido en los arts. 107 y 108 del TFUE, en materia de ayudas de Estado. Como el impuesto solo se aplica «en aeródromos pertenecientes a municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico por la normativa vigente» por lo que solo resulta de aplicación efectiva en el aeropuerto de Barcelona y no en el resto de los de Cataluña procede aclarar si su regulación cumple con el siguiente apartado de la Comunicación de la Comisión «Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020», que en su punto 167 establece que los impuestos medioambientales se imponen con el fin de aumentar el coste de los comportamientos perjudiciales para el medioambiente, para disuadir de la comisión de tales conductas y aumentar el nivel de protección medioambiental, pues, en principio, estos impuestos deben reflejar los costes sociales de las emisiones y, por ello, el importe del impuesto pagado por unidad de emisión debe ser igual para todas las empresas contaminantes.

PRECEPTOS:

Constitución Española, art. 24.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), arts. 107 y 108.

Ley 12/2014, de Cataluña (Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear), arts. 1 a 3, 6 y 7.

Ley 2/2016, de Cataluña (Modificaciones urgentes en materia tributaria), art. 4.

PONENTE:*Don Isaac Merino Jara.*

Magistrados:

Don PABLO MARIA LUCAS MURILLO DE LA CUEVA
Don JOSE MANUEL BANDRES SANCHEZ-CRUZAT
Don ANTONIO JESUS FONSECA-HERRERO RAIMUNDO
Don FERNANDO ROMAN GARCIA
Don ISAAC MERINO JARA

TRIBUNAL SUPREMO

SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO

SECCIÓN: PRIMERA

A U T O

Fecha del auto: 10/05/2023

Tipo de procedimiento: R. CASACION

Número del procedimiento: 7284/2022

Materia:

Submateria:

Fallo/Acuerdo: Auto Admisión

Ponente: Excmo. Sr. D. Isaac Merino Jara

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Celia Redondo Gonzalez

Secretaría de Sala Destino: 002

Transcrito por:

Nota:

R. CASACION núm.: 7284/2022

Ponente: Excmo. Sr. D. Isaac Merino Jara

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Celia Redondo Gonzalez

TRIBUNAL SUPREMO

SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO

SECCIÓN: PRIMERA

A U T O

Excmos. Sres.

D. Pablo Lucas Murillo de la Cueva, presidente

D. José Manuel Bandrés Sánchez-Cruzat

D. Antonio Jesús Fonseca-Herrero Raimundo

D. Fernando Román García

D. Isaac Merino Jara

En Madrid, a 10 de mayo de 2023.

HECHOS

Primero. *Preparación del recurso de casación.*

1. El procurador D. Carlos Montero Reiter, en representación de EUROWINGS GMBH, preparó recurso de casación contra la sentencia dictada el 22 de junio de 2021 por la Sección 1ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que desestimó el recurso contencioso-administrativo tramitado como procedimiento ordinario núm. 22/2021, promovido por EUROWINGS GMBH.

2. Tras justificar la concurrencia de los requisitos reglados de plazo, legitimación y recurribilidad de la resolución impugnada, identifica como infringidos:

2.1. El art. 24 CE, que garantiza el derecho a la tutela judicial efectiva, a valerse de los medios de prueba y a no padecer indefensión.

2.2. Los artículos 107 y 108 del TFUE, en singular en lo que hace a las ayudas de Estado de la categoría de las selectivas.

3. Razona que tales infracciones han sido relevantes y determinantes de la decisión adoptada en la resolución recurrida, toda vez que "Tampoco no se puede vaticinar a qué resultado se habría podido llegar (estimatorio o desestimatorio) si acaso la Sala sentenciadora hubiese empezado por plantear correctamente el objeto de debate".

4. Subraya que la norma que entiende vulnerada forma parte del Derecho estatal o del de la Unión Europea.

5. Considera que concurre interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia porque se dan las circunstancias contempladas en las letras a), y c), del artículo 88.2 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa (LJCA), así como la presunción contenida en el artículo 88.3, letra a), LJCA.

5.1. La sentencia recurrida fija, ante cuestiones sustancialmente iguales, una interpretación de las normas de Derecho estatal en las que se fundamenta el fallo que contradice la que otros órganos jurisdiccionales han establecido [artículo 88.2 a) LJCA].

La sentencia recurrida es la STSJ Cataluña, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1.ª, 2467/2022, de 22 de junio (rec. 53/2021) ECLI:ES:TSJCAT:2022:5302, y el recurrente alega que es contradictoria con otra de la misma Sala pero de diferente sección, la STSJ Cataluña, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, 2011/2022, de 26 de mayo, (159/2017) ECLI:ES:TSJCAT:2022:4702. En el escrito de preparación reproduce el criterio esencial de esta sentencia.

Cabe añadir que existe otra sentencia del TSJ Cataluña con criterio idéntico a esta última y contradictoria, por tanto con la ahora recurrida, y es STSJ Cataluña, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, 2012/2022, de 26 de mayo, (144/2017) ECLI:ES:TSJCAT:2022:4704.

5.2. La doctrina que sienta la sentencia recurrida afecta a un gran número de situaciones, bien en sí misma o por trascender del caso objeto del proceso [artículo 88.2.c) LJCA], en atención a que "aerolíneas que trabajan en el Aeropuerto de Barcelona hay muchas y de ellas son bastantes las que pleitearon por el impuesto".

5.3. Se han aplicado normas en las que se sustenta la razón de decidir sobre las que no existe jurisprudencia [artículo 88.3.a) LJCA] en el sentido del artículo 1.6 del Código Civil, pues no se ha pronunciado el Tribunal Supremo sobre la compatibilidad o incompatibilidad entre la Ley 2/2016 de la Generalidad de Cataluña -en cuanto regula el Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial- y los arts. 107 y 108 del TFUE.

6. Aduce que el Tribunal Supremo ya apreció interés casacional objetivo con respecto a la regulación de este impuesto por la Ley 12/2014 de la generalidad de Cataluña y en varias ocasiones: recursos 4066/2020 (QATAR AIRWAYS), 4087/2020 (LUFTHANSA), así como 4101 y 6547/2020 (EUROWINGS). Por todo lo expuesto reputa conveniente un pronunciamiento del Tribunal Supremo, que esclarezca la compatibilidad o no de la versión del Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, introducida por la Ley catalana 2/2016, de 2 de noviembre, con el Derecho europeo sobre ayudas de Estado (arts. 107 y 108 del TFUE).

Dado que entiende que la sentencia recurrida, aunque formalmente se expresa sobre el fondo, materialmente contiene una inadmisión, ordene, en su caso, el Tribunal Supremo a la Sala sentenciadora la retroacción de actuaciones del presente procedimiento al momento de señalar para votación y fallo, debiendo la Sala de instancia resolver sobre la pretensión planteada con relación al fondo del asunto.

Segundo. *Auto teniendo por preparado el recurso de casación y personación de las partes ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo.*

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, tuvo por preparado el recurso de casación en auto de 23 de septiembre de 2022, habiendo comparecido EUROWINGS, representada por la procuradora D.ª Irene Arnés Bueno -como parte recurrente-, ante esta Sala Tercera del Tribunal Supremo, dentro del plazo de 30 días señalado en el artículo 89.5 LJCA.

De igual modo lo ha hecho como parte recurrida la Abogada de la Generalidad de Cataluña.

Es Magistrado Ponente el Excmo. Sr. D. Isaac Merino Jara, Magistrado de la Sección.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

Primero. *Requisitos formales del escrito de preparación.*

1. El escrito de preparación fue presentado en plazo (artículo 89.1 de la LJCA), la sentencia contra la que se dirige el recurso es susceptible de recurso de casación (artículo 86 de la LJCA, apartados 1 y 2) y EUROWINGS se encuentra legitimada para interponerlo, al haber sido parte en el proceso de instancia (artículo 89.1 LJCA).

2. En el escrito de preparación se acredita el cumplimiento de tales requisitos reglados, se identifican con precisión las normas del ordenamiento jurídico estatal que fueron alegadas en la demanda y tomadas en consideración por la Sala de instancia. También se justifica que las infracciones imputadas a la sentencia han sido relevantes para adoptar el fallo impugnado [artículo 89.2 de la LJCA, letras a), b), d) y e)].

3. El repetido escrito fundamenta especialmente que concurre interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia porque la sentencia impugnada fija, para supuestos sustancialmente iguales, una doctrina (i) contradictoria con la establecida por otros órganos jurisdiccionales [artículo 88.2.a) de la LJCA], (ii) que afecta a un gran número de situaciones [artículo 88.2.c) de la LJCA], y que (iii) aplica una norma en la que se sustenta la razón de decidir respecto de la que no existe jurisprudencia [artículo 88.3.a) de la LJCA]. De las razones que ofrece para justificarlo se infiere la conveniencia de un pronunciamiento del Tribunal Supremo, por lo que se cumple también el requisito exigido por el artículo 89.2.f) de la LJCA.

Segundo. *Hechos relevantes a efectos del trámite de admisión del presente recurso de casación.*

Un análisis del expediente administrativo y de las actuaciones judiciales nos lleva a destacar como datos importantes para decidir sobre la admisión a trámite del recurso de casación los siguientes:

1º. EUROWINGS presentó solicitud de devolución de ingresos indebidos de la cuota ingresada por la autoliquidación del Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial de la Generalidad de Cataluña, ejercicio 2018.

2º. Desestimada la solicitud, interpuso la reclamación económico-administrativa 0123/2020 ante la Junta de Tributs de Cataluña, que la desestimó.

3º. Contra la desestimación de la reclamación económico-administrativa, EUROWINGS interpuso recurso contencioso administrativo, que se tramitó con el número 53/2021 (recurso sección 22/2021) ante la Sección 1ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

La ratio decidendi de la sentencia sobre este particular se contiene en el Fundamento de Derecho Segundo con el siguiente tenor literal:

"Necesaria remisión a nuestra sentencia núm. 3912/2020, de 30 de septiembre, recaída en el recurso ordinario número 1990/20.

Sobre la legalidad de las autoliquidaciones practicadas por el impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial se ha pronunciado la Sección Segunda de esta misma Sala. Así, la Sentencia de 19/12/2019, desestima el recurso número 145/2017, promovido por la propia compañía KLM ahora recurrente, contra la desestimación de la devolución de los ingresos referida a la autoliquidación de este impuesto, ejercicio 2015. [...] dicho impuesto no vulnera las libertades económicas fundamentales, concretamente, no infringe el principio de la libre prestación de servicios, pues que no supone discriminación alguna por razón de nacionalidad en perjuicio del prestador de servicios de otro Estado miembro. El impuesto deja exentas todas las operaciones por encima de las 20.000 primeras. El criterio de la exención de los 20.000 primeros despegues no supone una restricción a la prestación de servicios, debido a que se trata de un tributo creado para prevenir la contaminación y los daños que ésta pueda ocasionar.

[...] La anterior doctrina; recaída respecto los mismos hechos que son objeto de la presente regularización por unos conceptos impositivos distintos, es igualmente aquí de aplicación, y no resulta contradicha por las (dos) Sentencias de 12 de julio de 2021 secc. 2ª TS 3ª (recursos 4066/2020 y 4087/2020), recaídas a instancia de la demandante en recurso de casación contra sentencias de la sección 2ª de esta Sala por igual concepto impositivo."

La citada sentencia constituye el objeto del presente recurso de casación.

Tercero. *Marco jurídico.*

1. A estos efectos, el recurrente plantea la necesidad de interpretar el artículo 107 TFUE, que dispone:

"1. Salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

2. Serán compatibles con el mercado interior:

a) las ayudas de carácter social concedidas a los consumidores individuales, siempre que se otorguen sin discriminaciones basadas en el origen de los productos;

b) las ayudas destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional;

c) las ayudas concedidas con objeto de favorecer la economía de determinadas regiones de la República Federal de Alemania, afectadas por la división de Alemania, en la medida en que sean necesarias para compensar las desventajas económicas que resultan de tal división. Cinco años después de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, el Consejo podrá adoptar, a propuesta de la Comisión, una decisión por la que se derogue la presente letra.

3. Podrán considerarse compatibles con el mercado interior:

a) las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo, así como el de las regiones contempladas en el artículo 349, habida cuenta de su situación estructural, económica y social;

b) las ayudas para fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo o destinadas a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro;

c) las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común;

d) las ayudas destinadas a promover la cultura y la conservación del patrimonio, cuando no alteren las condiciones de los intercambios y de la competencia en la Unión en contra del interés común;

e) las demás categorías de ayudas que determine el Consejo por decisión, tomada a propuesta de la Comisión."

2. También será preciso interpretar el artículo 108 TFUE, que señala:

"1. La Comisión examinará permanentemente, junto con los Estados miembros, los regímenes de ayudas existentes en dichos Estados. Propondrá a éstos las medidas apropiadas que exija el desarrollo progresivo o el funcionamiento del mercado interior.

2. Si, después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, la Comisión comprobare que una ayuda otorgada por un Estado o mediante fondos estatales no es compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107, o que dicha ayuda se aplica de manera abusiva, decidirá que el Estado interesado la suprima o modifique en el plazo que ella misma determine.

Si el Estado de que se trate no cumpliera esta decisión en el plazo establecido, la Comisión o cualquier otro Estado interesado podrá recurrir directamente al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, no obstante lo dispuesto en los artículos 258 y 259.

A petición de un Estado miembro, el Consejo podrá decidir, por unanimidad y no obstante lo dispuesto en el artículo 107 o en los reglamentos previstos en el artículo 109, que la ayuda que ha concedido o va a conceder dicho Estado sea considerada compatible con el mercado interior, cuando circunstancias excepcionales justifiquen dicha decisión. Si, con respecto a esta ayuda, la Comisión hubiere iniciado el procedimiento previsto en el párrafo primero del presente apartado, la petición del Estado interesado dirigida al Consejo tendrá por efecto la suspensión de dicho procedimiento hasta que este último se haya pronunciado sobre la cuestión.

Sin embargo, si el Consejo no se hubiere pronunciado dentro de los tres meses siguientes a la petición, la Comisión decidirá al respecto.

3. La Comisión será informada de los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas con la suficiente antelación para poder presentar sus observaciones. Si considerare que un proyecto no es compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, la Comisión iniciará sin demora el procedimiento previsto en el apartado anterior. El Estado miembro interesado no podrá ejecutar las medidas proyectadas antes que en dicho procedimiento haya recaído decisión definitiva.

4. La Comisión podrá adoptar reglamentos relativos a las categorías de ayudas públicas sobre las que el Consejo haya determinado, con arreglo al artículo 109, que pueden quedar exentas del procedimiento establecido en el apartado 3 del presente artículo."

3. También será preciso interpretar el artículo 4 de la Ley 2/2016, de 2 de noviembre, de modificaciones urgentes en materia tributaria, en cuanto modifica la Ley 12/2014 del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, que establece:

"1. Se modifica el artículo 2 de la Ley 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 2. *Objeto.* El objeto del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial es gravar la emisión de óxidos de nitrógeno de las aeronaves en vuelos comerciales de pasajeros y de mercancías en los aeródromos durante el ciclo LTO (landing and take-off), que comprende las fases de rodaje de entrada al aeropuerto, de rodaje de salida del aeropuerto, de despegue y de aterrizaje, por el riesgo que provoca en el medio ambiente".

2. Se modifica el apartado 1 del artículo 3 de la Ley 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear, que queda redactado del siguiente modo:

"1. Constituye el hecho imponible del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial la emisión de óxidos de nitrógeno de las aeronaves en vuelos comerciales de pasajeros y de mercancías durante el ciclo LTO en aeródromos pertenecientes a municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico por la normativa vigente."

3. Se modifica el artículo 6 de la Ley 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 6. *Base imponible.*

1. La base imponible del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial está constituida por la cantidad, en kilogramos, de óxidos de nitrógeno emitida durante el ciclo LTO de las aeronaves durante el período impositivo.

2. Al efecto de determinar la base imponible de este impuesto, deben aplicarse los factores de emisión que determina la guía de inventarios de emisiones EMEP/EEA, de la Agencia Europea de Medio Ambiente. En el caso de los helicópteros, los factores de emisión aplicables son los que establece la Oficina Federal de Aviación Civil de Suiza.

3. La base imponible de este impuesto se calcula con la siguiente fórmula:

$BI = NV \times FE \text{ medio}$. Donde: BI es la base imponible. NV es el número de vuelos (despegues) efectuados durante el período impositivo. FE medio es el factor de emisión medio, expresado en kilogramos.

4. El factor de emisión medio se calcula con la siguiente fórmula:

$FE \text{ medio} = BI \text{ teórica} / NV$. Donde: BI teórica es el resultado de sumar las bases imponibles parciales que resultan de multiplicar, por cada modelo de aeronave del contribuyente, el número de vuelos anuales por el factor de emisiones de óxidos de nitrógeno correspondiente a aquel tipo de aeronave. NV es el número de vuelos (despegues) efectuados durante el período impositivo".

4. Se modifica el artículo 7 de la Ley 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a

la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear, que queda redactado del siguiente modo:

"Artículo 7. *Tipo impositivo y cuota íntegra*. 1. El tipo impositivo es de 2,5 euros por kilogramo de óxidos de nitrógeno. 2. La cuota íntegra se obtiene de multiplicar la base imponible por el tipo impositivo".

Cuarto. *Cuestiones en las que se entiende que existe interés casacional.*

1. Conforme a lo indicado anteriormente, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 88.1 LJCA, en relación con el artículo 90.4 de la misma norma, esta Sección de admisión aprecia que este recurso presenta interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia, respecto de las siguientes cuestiones:

1.1. Determinar si el diseño del régimen tributario, establecido por el artículo 4 de la Ley catalana 2/2016 para el impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, es racional para alcanzar los fines medioambientales perseguidos, teniendo en cuenta que el tributo no se aplica a otros medios de transporte. En función de ello, si se adecua o no a lo establecido en los arts. 107 y 108 del TFUE, en materia de ayudas de Estado.

1.2 El impuesto solo se aplica "en aeródromos pertenecientes a municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico por la normativa vigente" por lo que solo resulta de aplicación efectiva en el aeropuerto de Barcelona y no en el resto de los de Cataluña. En virtud de ello, aclarar si su regulación cumple con el siguiente apartado de la Comunicación de la Comisión "Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020":

"167. Los impuestos medioambientales se imponen con el fin de aumentar el coste de los comportamientos perjudiciales para el medioambiente, para disuadir de la comisión de tales conductas y aumentar el nivel de protección medioambiental. En principio, estos impuestos deben reflejar los costes sociales de las emisiones y, por ello, el importe del impuesto pagado por unidad de emisión debe ser igual para todas las empresas contaminantes."

Quinto. *Justificación suficiente de que el recurso planteado cuenta con interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia.*

1. Esta cuestión presenta interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia, porque en la sentencia recurrida se han aplicado normas que sustentan la razón de decidir sobre las que no existe jurisprudencia del Tribunal Supremo [artículo 88.3.a) LJCA], y porque esta cuestión jurídica está siendo resuelta de forma contradictoria por distintos Tribunales Superiores de Justicia [artículo 88.2.a) LJCA], y además, la cuestión planteada afecta a un gran número de situaciones [artículo 88.2.c) LJCA], lo que hace conveniente un pronunciamiento del Tribunal Supremo que las esclarezca, en beneficio de la seguridad jurídica y de la consecución de la igualdad en la aplicación judicial del Derecho (artículos 9.3 y 14 CE).

2. Se ha de hacer notar que la sentencia recurrida basa su decisión en la Sentencia de 19/12/2019, que desestima el recurso número 145/2017, la cual, a su vez, se fundamenta en otras 14-07-2020, (rec. 294/2018), 9-07-2020 (rec. 219/2018), 9-07-2020 (rec. 219/2018), cuatro de fecha 16-06-2020 (rec. 685/2017, rec.153/2018, rec. 711/2017 y rec. 158/2018), 15-06-2020 (rec. 703/2017), 12-06-2020 (rec. 681/2017), 10-06-2020 (rec. 7/2018), dos de fecha 09-06-2020 (rec. 578/2017 y rec. 708/2017), 03-06-2020 (rec. 367/2017), 26-05-2020 (rec. 593/2017), 03-03-2020 (rec. 710/2017), 26-02-2020 (rec. 216/2017).

Si bien sucede que con relación a muchas sentencias que resuelven lo mismo que estas citadas, el Tribunal Supremo estimó los recursos de casación, ordenando la retroacción de las actuaciones para que el TSJ Cataluña dictara nuevas sentencias. Este criterio se adopta a partir de la STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, 1008/2021, de 12 de julio, (rec. 4066/2020) ECLI:ES:TS:2021:2988. A continuación, en algunos casos, como por ejemplo el resuelto por la STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, 2988/2021, de 12 de julio (rec. 4066/2020) ECLI:ES:TS:2021:2988, en el que se dio lugar a la casación de la STSJ Cataluña del 16-01-2020, (rec. 294/2018), el TSJ Cataluña dictó nueva sentencia, la STSJ Cataluña, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, 2011/2022, de 26 de mayo, (rec. 159/2017) ECLI:ES:TSJCAT:2022:4702. En esta, la Sala estimó el recurso contencioso administrativo interpuesto por la aerolínea, tras el examen de diversas argumentaciones, de las que concluye que " no procede aplicar el régimen establecido por disconforme y atentatorio al régimen de ayudas comunitario". De iguales antecedentes y del mismo tenor es la STSJ Cataluña, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, 2012/2022, de 26 de mayo (rec. 144/2017) ECLI:ES:TSJCAT:2022:4704.

De todo lo cual se deduce que decae la ratio decidendi utilizada por la Sala del TSJ Cataluña en la sentencia recurrida en los presentes autos, según la cual la pretensión de la recurrente había sido ya rechazada en casos similares. Cabe afirmar, en primer lugar, que la sentencia ahora recurrida se sustenta sobre un criterio que ha sido

rechazado por este Tribunal Supremo y -en segundo lugar- que la sentencia confirma un acto administrativo que es idéntico al anulado en otras sentencias de la misma Sala del TSJ de Cataluña, siendo la sentencia desestimatoria ahora recurrida de 22 de junio de 2022 y las estimatorias de 26 de mayo de 2022.

Se puede añadir que estas sentencias estimatorias del TSJ Cataluña han sido recurridas en casación por la Generalidad de Cataluña en los RCA 7393/2022 y 7429/2022.

3. Conviene señalar que la parte recurrente, EUROWINGS GMBH, recurrió las autoliquidaciones de los ejercicios 2015 y 2016, y la desestimación de sendos recursos por el TSJ Cataluña fue anulada respectivamente, con retroacción de actuaciones, por las STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, 917/2022, de 5 de julio, (rec. 6547/2020) ECLI:ES:TS:2022:2853 y la STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª, 926/2022, de 6 de julio, (rec. 4101/2020) ECLI:ES:TS:2022:2856. Aún están pendientes de fallo por el TSJ Cataluña.

4. También se ha de hacer notar que los recursos de todas las sentencias referenciadas tenían por objeto la autoliquidación del ejercicio 2015, cuyo régimen jurídico es el de la redacción originaria de la Ley 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial; mientras que el texto que se aplica a la autoliquidación del ejercicio 2018, que es el objeto de la sentencia aquí recurrida, es el vigente tras la reforma de dicho impuesto por la Ley catalana 2/2016. Por tanto, la resolución del objeto del presente recurso no podrá descansar exclusivamente en los pronunciamientos efectuados anteriormente, sean estos del TSJ Cataluña o del mismo Tribunal Supremo.

Sexto. *Admisión del recurso de casación. Normas que en principio serán objeto de interpretación.*

1. En virtud de lo dispuesto en el artículo 88.1 de la LJCA, en relación con el artículo 90.4 de la LJCA, procede admitir este recurso de casación, cuyo objeto será, por presentar interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia, la cuestión descrita en el razonamiento jurídico cuarto.

2. Las normas que en principio serán objeto de interpretación son los artículos 107 y 108 TFUE y el artículo 4 de la Ley 2/2016, de 2 de noviembre, de modificaciones urgentes en materia tributaria, en cuanto modifica la Ley 12/2014 del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial.

Ello sin perjuicio de que la sentencia haya de extenderse a otras si así lo exigiere el debate finalmente trabado en el recurso, ex artículo 90.4 de la LJCA.

Séptimo. *Publicación en la página web del Tribunal Supremo.*

Conforme a lo dispuesto por el artículo 90.7 de la LJCA, este auto se publicará íntegramente en la página web del Tribunal Supremo.

Octavo. *Comunicación inmediatamente a la Sala de instancia la decisión adoptada en este auto.*

Procede comunicar inmediatamente a la Sala de instancia la decisión adoptada en este auto, como dispone el artículo 90.6 de la LJCA, y conferir a las actuaciones el trámite previsto en los artículos 92 y 93 de la LJCA, remitiéndolas a la Sección Segunda de esta Sala, competente para su sustanciación y decisión de conformidad con las reglas de reparto.

Por todo lo anterior,

LA SECCIÓN DE ADMISIÓN ACUERDA:

1º) Admitir el recurso de casación núm. 7284/2022, preparado procurador D. Carlos Montero Reiter, en representación de EUROWINGS GMBH, contra la sentencia dictada el 22 de junio de 2021 por la Sección 1ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que desestimó el recurso contencioso-administrativo tramitado como procedimiento ordinario núm. 22/2021, promovido por EUROWINGS GMBH.

2º) La cuestión que presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia consiste en:

2.1. Determinar si el diseño del régimen tributario, establecido por el artículo 4 de la Ley catalana 2/2016 para el impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, es racional para alcanzar los fines medioambientales perseguidos, teniendo en cuenta que el tributo no se aplica a

otros medios de transporte. En función de ello, si se adecua o no a lo establecido en los arts. 107 y 108 del TFUE, en materia de ayudas de Estado.

2.2 El impuesto solo se aplica "en aeródromos pertenecientes a municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico por la normativa vigente" por lo que solo resulta de aplicación efectiva en el aeropuerto de Barcelona y no en el resto de los de Cataluña. En virtud de ello, aclarar si su regulación cumple con el siguiente apartado de la Comunicación de la Comisión "Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020":

"167. Los impuestos medioambientales se imponen con el fin de aumentar el coste de los comportamientos perjudiciales para el medioambiente, para disuadir de la comisión de tales conductas y aumentar el nivel de protección medioambiental. En principio, estos impuestos deben reflejar los costes sociales de las emisiones y, por ello, el importe del impuesto pagado por unidad de emisión debe ser igual para todas las empresas contaminantes".

3º) Identificar como normas jurídicas que, en principio, habrán de ser objeto de interpretación los artículos 107 y 108 TFUE y el artículo 4 de la Ley 2/2016, de 2 de noviembre, de modificaciones urgentes en materia tributaria, en cuanto modifica la Ley 12/2014 del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial.

Ello sin perjuicio de que la sentencia haya de extenderse a otras si así lo exigiere el debate finalmente trabado en el recurso, ex artículo 90.4 de la LJCA.

4º) Publicar este auto en la página web del Tribunal Supremo.

5º) Comunicar inmediatamente a la Sala de instancia la decisión adoptada en este auto.

6º) Para su tramitación y decisión, remitir las actuaciones a la Sección Segunda de esta Sala, competente de conformidad con las normas de reparto.

El presente auto, contra el que no cabe recurso alguno, es firme (artículo 90.5 de la LJCA).

Así lo acuerdan y firman.

El contenido de la presente resolución respeta fielmente el suministrado de forma oficial por el Centro de Documentación Judicial (CENDOJ). La Editorial CEF, respetando lo anterior, introduce sus propios marcadores, traza vínculos a otros documentos y hace agregaciones análogas percibiéndose con claridad que estos elementos no forman parte de la información original remitida por el CENDOJ.