

ECJ: Taxa pe poluare aplicata in Romania cu ocazia primei inmatriculari a autovehiculelor

din [-Reglementari fiscale/Jurisprudenta/Jurisprudenta UE comentarii\(1\)](#)

HOTARAREA CURTII (Camera intai) 7 aprilie 2011(*) „Impozite interne – Articolul 110 TFUE – Taxa pe poluare aplicata cu ocazia primei inmatriculari a autovehiculelor – Neutralitatea taxei intre autovehiculele de ocazie importate si vehiculele similare aflate deja pe piata nationala”

În cauza **C-402/09**,

avand ca obiect o cerere de pronuntare a unei hotarari preliminare formulata in temeiul articolului 234 CE de Tribunalul Sibiu (Romania), prin decizia din 18 iunie 2009, primita de Curte la 16 octombrie 2009, in procedura

Ioan Tatu

impotriva

Statului roman prin Ministerul Finantelor si Economiei,

Directiei Generale a Finantelor Publice Sibiu,

Administratiei Finantelor Publice Sibiu,

Administratiei Fondului pentru Mediu,

Ministerului Mediului,

CURTEA (Camera intai),

compusa din domnul A. Tizzano, presedinte de camera, domnii J.-J. Kasel, M. Ilešič

(raportor), E. Levits si M. Safjan, judecatori,

avocat general: doamna E. Sharpston,

grefer: doamna R. Beres, administrator,

avand in vedere procedura scrisa si in urma sedintei din 28 octombrie 2010,

luand in considerare observatiile prezentate:

– pentru domnul Tatu, de D. Tarsia, avocat;

– pentru guvernul roman, de domnul A. Popescu si de doamna E. Gane, in calitate de agenti, precum si de domnul V. Angelescu, in calitate de consilier;

– pentru guvernul ceh, de domnul M. Smolek si de doamna K. Havlíčková, in calitate de agenti;

– pentru Comisia Europeana, de domnul D. Triantafyllou si de doamna L. Bouyon, in calitate de agenti,

dupa ascultarea concluziilor avocatului general in sedinta din 27 ianuarie 2011,

pronunta prezenta

Hotarare

1 Cererea de pronuntare a unei hotarari preliminare priveste interpretarea articolului 90 CE.

2 Aceasta cerere a fost formulata in cadrul unui litigiu intre domnul Tatu, pe de o parte, si Statul roman prin Ministerul Finantelor si Economiei, Directia Generala a Finantelor Publice

Sibiu, Administratia Finantelor Publice Sibiu, Administratia Fondului pentru Mediu si Ministerul Mediului, pe de alta parte, cu privire la o taxa pe care domnul Tatu a trebuit sa o achite cu ocazia inmatricularii unui autovehicul provenit dintr-un alt stat membru.

Cadrul juridic

Reglementarea Uniunii

3 „Normele europene de emisii” stabilesc limitele permise ale emisiilor de gaze de evacuare pentru autovehiculele noi comercializate in statele membre ale Uniunii Europene. Prima dintre aceste norme (denumita in general „Euro 1”) a fost introdusa prin Directiva 91/441/CEE a Consiliului din 26 iunie 1991 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislatiilor statelor membre referitoare la masurile preconizate impotriva poluarii aerului cu emisiile poluante provenite de la autovehicule (JO L 242, p. 1, Editie speciala, 13/vol. 10, p. 135), care a intrat in vigoare la 1 ianuarie 1992. De atunci, normele in materie au fost inasprite progresiv in vederea imbunatatirii calitatii aerului in Uniune.

4 Norma „Euro 2” a fost instituita incepand de la 1 ianuarie 1996. Legiitorul comunitar a introdus, in continuare, noi norme. În temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European si al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor in ceea ce priveste emisiile provenind de la vehiculele usoare pentru pasageri si de la vehiculele usoare comerciale (Euro 5 si Euro 6) si privind accesul la informatiile referitoare la repararea si intretinerea vehiculelor (JO L 171, p. 1), limita in vigoare in prezent este cea a normei „Euro 5”, iar instituirea unei norme „Euro 6” este prevazuta pentru anul 2014.

5 Pe de alta parte, Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor si remorcilor acestora, precum si a sistemelor, componentelor si unitatilor tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru) (JO L 263, p. 1) distinge vehiculele din categoria M, care cuprinde „[autovehiculele] cu cel putin patru roti, [...] pentru transportul pasagerilor”, de cele din categoria N, care cuprinde „[autovehiculele] cu cel putin patru roti, [...] pentru transportul marfurilor”. Aceste categorii cuprind subdiviziuni in functie de numarul de locuri si de masa maxima (categoria M) sau numai in functie de masa maxima (categoria N).

Reglementarea nationala

6 [Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 50/2008](#) din 21 aprilie 2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, denumita in continuare „OUG nr. 50/2008”), care a intrat in vigoare la 1 iulie 2008, instituie, la articolul 3, o taxa pe poluare pentru autovehiculele din categoriile M1-M3 si N1-N3.

7 Potrivit preambulului [OUG nr. 50/2008](#), aceasta taxa face parte din masurile „pentru imbunatatirea calitatii aerului si pentru incadrarea in valorile limita prevazute in legislatia [Uniunii] in acest domeniu” si este instituita astfel incat sa „asigure respectarea normelor de [drept al Uniunii] aplicabile, inclusiv a jurisprudentei Curtii de Justitie a [Uniunii Europene]”.

8 Articolul 1 din OUG nr. 50/2008 prevede:

„(1) Prezenta ordonanta de urgenta stabileste cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumita in continuare taxa, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu si se gestioneaza de Administratia Fondului pentru Mediu, in vederea finantarii programelor si proiectelor pentru protectia mediului.

(2) Din sumele colectate potrivit prezentei ordonante de urgenta se finanteaza programe si

proiecte pentru protectia mediului, dupa cum urmeaza:

- a) Programul de stimulare a innoirii parcului auto national;
 - b) Programul national de imbunatatire a calitatii mediului prin realizarea de spatii verzi in localitati;
 - c) proiecte de inlocuire sau completare a sistemelor clasice de incalzire cu sisteme care utilizeaza energie solara, energie geotermala si energie eoliana;
 - d) proiecte privind producerea energiei din surse regenerabile [...]
- [...]"

9 Potrivit articolului 4 litera a) din [OUG nr. 50/2008](#), obligatia de plata a taxei intervine „cu ocazia primei inmatriculari a unui autovehicul in Romania”. Articolul 5 alineatele (1) si (2) din aceasta ordonanta prevede ca „[t]axa se calculeaza de autoritatea fiscala competenta” si ca, „[p]entru stabilirea taxei, persoana fizica sau persoana juridica [...] care intentioneaza sa efectueze inmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezulta elementele de calcul al taxei, prevazute in normele metodologice de aplicare a prezentei ordonante de urgenta”.

10 Articolul 5 alineatul (3) din [OUG nr. 50/2008](#) prevede ca „[v]aloarea in lei a taxei se determina pe baza cursului de schimb valutar stabilit in prima zi lucratoare a lunii octombrie din anul precedent si publicat in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene”. Astfel, primul curs de schimb aplicabil a fost cel publicat in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene din 2 octombrie 2007 (JO C 230, p. 2), potrivit caruia 1 euro valora 3,3565 lei.

11 Articolul 6 din OUG nr. 50/2008 prevede:

„(1) Suma de plata reprezentand taxa se calculeaza [...] dupa cum urmeaza:
[...]

b) pentru autovehiculele din categoria M1, cu norma de poluare non-Euro, Euro 1 sau Euro 2, dupa formula:

$$\text{Suma de plata} = C \times D \times (100 - E) : 100$$

in care:

C = cilindree (capacitatea cilindrica);

D = taxa specifica pe cilindree, prevazuta in coloana 3 din anexa nr. 2;

E = cota de reducere a taxei, prevazuta in coloana 2 din anexa nr. 4;

[...]

(3) Cota fixa de reducere prevazuta in anexa nr. 4 este stabilita in functie de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnica si nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare fata de cota fixa, in functie de abaterile de la situatia standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, in conditiile prevazute in normele metodologice de aplicare a prezentei ordonante de urgenta.

(4) Vechimea autovehiculului rulat se calculeaza in functie de data primei inmatriculari a acestuia.

[...]"

12 Potrivit articolului 10 din [OUG nr. 50/2008](#):

„(1) Suma reprezentand taxa poate fi contestata atunci cand persoana care urmeaza sa inmatriculeze un autovehicul rulat poate face dovada ca autovehiculul sau s-a depreciat intr-o masura mai mare decat cea indicata de grila fixa prevazuta in anexa nr. 4.

(2) Evaluarea nivelului de depreciere se va face pe baza elementelor avute in vedere la stabilirea cotei de reducere prevazute la art. 6 alin. (3).

(3) În caz de contestare, caracteristicile autovehiculului rulat prevazute la alin. (2) se stabilesc, la cererea contribuabilului, prin expertiza tehnica efectuata contra cost de Regia Autonoma «Registrul Auto Roman», pe baza procedurii prevazute de normele metodologice de aplicare a prezentei ordonante de urgenta.

(4) Tariful privind efectuarea expertizei tehnice se stabileste de Regia Autonoma «Registrul Auto Roman» in functie de operatiunile aferente expertizei si nu poate depasi costul acestora.

(5) Rezultatul expertizei tehnice se consemneaza intr-un document eliberat de Regia Autonoma «Registrul Auto Roman», care cuprinde informatiile corespunzatoare fiecaruia dintre elementele prevazute la alin. (2) si cota de reducere care decurge din acestea.

(6) Documentul privind rezultatul expertizei tehnice eliberat de Regia Autonoma «Registrul Auto Roman» se prezinta de catre platitorul taxei autoritatii fiscale competente.

(7) La primirea documentului prevazut la alin. (6), autoritatea fiscala competenta va proceda la recalcularea sumei de plata reprezentand taxa, care poate conduce la restituirea diferentei de taxa fata de cea platita cu ocazia inmatricularii.

(8) Persoana nemultumita de raspunsul primit la contestatie se poate adresa instantelor de judecata competente, potrivit legii.

[...]

13 Anexa nr. 4 la OUG nr. 50/2008 are urmatorul cuprins:

Grila privind cotele de reducere a taxei

Vechimea autovehiculului	Cota de reducere (%)
1	2
nou	0
≤ 1 lună	3
> 1 lună-3 luni inclusiv	5
> 3 luni-6 luni inclusiv	8
> 6 luni-9 luni inclusiv	10
> 9 luni-1 an inclusiv	13
> 1 an-2 ani inclusiv	21
> 2 ani-3 ani inclusiv	28
> 3 ani-4 ani inclusiv	33
> 4 ani-5 ani inclusiv	38
> 5 ani-6 ani inclusiv	43
> 6 ani-7 ani inclusiv	49
> 7 ani-8 ani inclusiv	55
> 8 ani-9 ani inclusiv	61
> 9 ani-10 ani inclusiv	66
> 10 ani-11 ani inclusiv	73
> 11 ani-12 ani inclusiv	79
> 12 ani-13 ani inclusiv	84
> 13 ani-14 ani inclusiv	89
> 14 ani-15 ani inclusiv	93
peste 15 ani	95

14 Normele metodologice de aplicare a Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule au fost adoptate la 24 iunie 2008 (Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 480 din 30 iunie 2008, denumite in continuare „normele metodologice”).

15 Articolul 3 alineatele (5) și (6) din normele metodologice prevede:

„(5) Taxa se achită în lei de contribuabili, prin virament sau în numerar, la unitățile Trezoreriei Statului din cadrul organului fiscal la care aceștia sunt înregistrați ca platitori de impozite și taxe sau își au domiciliul fiscal, în contul [...] «Disponibil din taxe pe poluare pentru autovehicule» [...].

(6) În ultima zi lucrătoare a lunii, unitățile Trezoreriei Statului transferă în contul [...] «Disponibil al fondului pentru mediu», deschis pe numele Administrației Fondului pentru Mediu la Trezoreria Sectorului 6, sumele colectate [...].”

16 Articolul 4 din normele metodologice, care figurează în capitolul IV din acestea, intitulat „Calculul taxei”, prevede, la alineatele (4) și (5), următoarele:

„(4) Elementele pe baza cărora au fost stabilite cotele de reducere a taxei aferente unui autovehicul considerat «standard», prevăzute în anexa nr. 4 la [OUG nr. 50/2008], sunt:

a) vechimea, calculată ca diferență între data la care se efectuează calculul și data primei înmatriculări;

b) rulajul mediu anual:

– M1 – 15 000 km

– N1 – 30 000 km

– M2 și N2 – 60 000 km

– M3 și N3 – 100 000 km

c) starea generală standard, specifică unui autovehicul care îndeplinește toate condițiile tehnice impuse la omologare și la inspectia tehnică periodică, conform legislației în vigoare, iar caroseria nu prezintă semne de coroziune și deteriorare, autovehiculul nu a fost revopsit, tapiteria este curată și fără deteriorări, iar componentele de bord sunt în stare bună;

d) dotare: aer condiționat, ABS și airbag.

(5) În cazul autovehiculelor rulate care se înmatriculează pentru prima dată în România, data primei înmatriculări utilizată la calculul taxei este cea înscrisă la rubrica corespunzătoare a documentului de înmatriculare străin.”

17 Articolul 5 din normele metodologice, care figurează în capitolul V din acestea, intitulat „Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat”, prevede:

„(1) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor art. 6 din [OUG nr. 50/2008], poate fi ajustată atunci când persoana care solicită înmatricularea unui autovehicul rulat declară pe propria răspundere că rulajul mediu anual real al autovehiculului în cauză este mai mare decât rulajul mediu anual considerat standard pentru categoria respectivă de autovehicule, prevăzut la art. 4 alin. (4) lit. b).

(2) În cazul prevăzut la alin. (1), calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevăzută în anexa nr. 4 la [OUG nr. 50/2008], majorată cu reducerea suplimentară prevăzută în anexa nr. 1. [...]

(3) Rulajul mediu anual real se calculează prin raportarea rulajului afișat de indicatorul de kilometraj al autovehiculului la [vechime] [...]

[...]

(6) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită [...] poate fi ajustată și atunci când persoana care solicită înmatricularea unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă «Registrul Auto Roman», că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 la [OUG nr. 50/2008].

[...].”

18 Anexa nr. 1 la normele metodologice cuprinde urmatorul tabel:
 Grila privind cotele de reducere suplimentara in functie de rulajul mediu anual real al autovehiculului

Categoria de autovehicul	Diferenta din rulajul mediu anual real și rulajul mediu anual standard (km)	Cota de reducere suplimentară (%)
M1	<5000	0
	5001-10000	1,0
	10001-15000	1,5
	15001-20000	2,0
	20001-25000	2,5

Curtii urmatoarea intrebare preliminara:

„Contravin dispozitiile OUG nr. 50/2008, cu modificarile ulterioare, dispozitiilor articolului 90 CE; se instituie intr-adevar o masura vadit discriminatorie?”

Cu privire la intrebarea preliminara

27 Trebuie aratat inca de la inceput ca, desi orice intrebare preliminara privind dreptul Uniunii beneficiaza de o prezumtie de pertinenta, Curtea nu poate totusi sa raspunda atunci cand este evident ca interpretarea dreptului comunitar solicitata nu are nicio legatura cu realitatea sau cu obiectul actiunii principale (a se vedea in acest sens, in special, Hotararea din 5 decembrie 2006, Cipolla si altii, C-94/04 si C-202/04, Rec., p. I-11421, punctul 25, Hotararea din 1 iunie 2010, Blanco Pérez si Chao Gómez, C-570/07 si C-571/07, nepublicata inca in Repertoriu, punctul 36, precum si Hotararea din 2 decembrie 2010, Jakubowska, C-225/09, nepublicata inca in Repertoriu, punctul 28).

28 În speta, din dosar reiese ca reglementarea nationala aplicabila actiunii principale este OUG nr. 50/2008 in versiunea sa initiala, avand in vedere ca autovehiculului in cauza in actiunea mentionata i-a fost aplicata taxa pe poluare la 27 octombrie 2008. Astfel, potrivit explicatiilor furnizate in decizia de trimitere, OUG nr. 50/2008 a intrat in vigoare la 1 iulie 2008, iar modificarile aduse acestei ordonante prin OUG nr. 208/2008 nu au intrat in vigoare decat incepand de la 15 decembrie 2008.

29 Prin urmare, pentru a oferi un raspuns util instantei de trimitere, intrebarea adresata trebuie inteleasa in sensul ca aceasta urmareste sa se stabileasca daca articolul 90 CE se opune unui regim de impozitare precum cel instituit prin OUG nr. 50/2008, in versiunea sa initiala.

30 Avand in vedere aceasta precizare, precum si obiectul taxei prevazute de OUG nr. 50/2008, este necesar sa se considere ca instanta de trimitere solicita, in esenta, sa se stabileasca daca articolul 110 TFUE, al carui text este identic cu cel al articolului 90 CE, trebuie interpretat in sensul ca se opune ca un stat membru sa instituie o taxa pe poluare care se aplica unor autovehicule cu ocazia primei lor inmatriculari in acest stat membru.

31 Domnul Tatu invoca, printr-o argumentatie care corespunde celei prezentate in fata instantei de trimitere si rezumata la punctele 21-23 din prezenta hotarare, incompatibilitatea unei taxe precum cea in cauza in actiunea principala cu articolul 110 TFUE. Guvernul ceh impartaseste acest punct de vedere. Guvernul roman si Comisia Europeana sustin teza opusa.

32 Astfel cum a amintit avocatul general la punctul 20 si urmatoarele din concluzii, o taxa incasata de un stat membru cu ocazia inmatricularii unor autovehicule pe teritoriul sau in vederea unei puneri in circulatie nu constituie nici o taxa vamala, nici o taxa cu efect echivalent unei taxe vamale in sensul articolelor 28 TFUE si 30 TFUE. O astfel de taxa este un impozit intern si trebuie, asadar, examinata in raport cu articolul 110 TFUE (a se vedea in special Hotararea din 17 iunie 2003, De Danske Bilimportører, C-383/01, Rec., p. I-6065, punctul 34, precum si Hotararea din 5 octombrie 2006, Nádásdi si Németh, C-290/05 si C-333/05, Rec., p. I-10115, punctele 38-41).

33 Pe de alta parte, intrucat domeniul de aplicare al articolului 34 TFUE nu include impozitele interne vizate la articolul 110 TFUE, o taxa platita cu ocazia inmatricularii, precum cea in cauza in actiunea principala, nu poate fi apreciata in raport cu normele privind restrictiile cantitative la import si masurile cu efect echivalent unor astfel de restrictii (a se vedea in acest sens Hotararea De Danske Bilimportører, citata anterior, punctul 32, precum si Hotararea din 18 ianuarie 2007, Brzeziński, C-313/05, Rep., p. I-513, punctul 50).

34 Nu este mai putin adevarat ca articolul 110 TFUE are drept obiectiv asigurarea liberei circulatii a marfurilor intre statele membre in conditii normale de concurenta. Acesta vizeaza eliminarea oricarei forme de protectie care poate decurge din aplicarea unor impozite interne discriminatorii fata de produsele provenind din alte state membre (a se vedea in special Hotararea din 11 decembrie 1990, Comisia/Danemarca, C-47/88, Rec., p. I-4509, punctul 9,

Hotararea Brzeziński, citata anterior, punctul 27, si Hotararea din 3 iunie 2010, Kalinchev, C-2/09, nepublicata inca in Repertoriu, punctul 37).

35 În acest sens, primul paragraf al articolului 110 TFUE interzice fiecarui stat membru sa aplice produselor celorlalte state membre impozite interne mai mari decat cele care se aplica produselor nationale similare. Aceste dispozitii ale tratatului vizeaza garantarea neutralitatii depline a impozitelor interne fata de concurenta dintre produsele care se afla deja pe piata interna si produsele din import (Hotararea Comisia/Danemarca, citata anterior, punctele 8 si 9, precum si Hotararea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01, Rec., p. I-4981, punctul 66).

36 În actiunea principala, este cert ca, din punct de vedere formal, regimul de impozitare instituit prin OUG nr. 50/2008 nu face vreo deosebire nici intre autovehicule in functie de provenienta lor, nici intre proprietarii acestor vehicule, in functie de cetatenia sau nationalitatea lor. Astfel, taxa in cauza este datorata independent de cetatenia sau nationalitatea proprietarului vehiculului mentionat, de statul membru in care acest vehicul a fost produs si de imprejurarea daca este vorba despre un vehicul cumparat pe piata nationala sau importat.

37 Cu toate acestea, chiar daca nu sunt intrunite conditiile unei discriminari directe, un impozit intern poate fi indirect discriminatoriu din cauza efectelor sale (Hotararea Nádásdi si Németh, citata anterior, punctul 47).

38 Pentru a verifica daca o taxa precum cea in cauza in actiunea principala creeaza o discriminare indirecta intre autovehiculele de ocazie importate si autovehiculele de ocazie similare prezente deja pe teritoriul national, este necesar, avand in vedere intrebarile instantei nationale si observatiile prezentate in fata Curtii, sa se examineze mai intai daca aceasta taxa este neutra fata de concurenta dintre vehiculele de ocazie importate si vehiculele de ocazie similare care au fost inmatriculate anterior pe teritoriul national si au fost supuse, cu ocazia acelei inmatriculari, taxei prevazute de OUG nr. 50/2008. În continuare, va fi necesar sa se examineze neutralitatea aceleiasi taxe intre vehiculele de ocazie importate si vehiculele de ocazie similare care au fost inmatriculate pe teritoriul national anterior intrarii in vigoare a OUG nr. 50/2008.

Neutralitatea taxei in privinta vehiculelor de ocazie importate si a vehiculelor de ocazie similare inmatriculate anterior pe teritoriul national si supuse, cu ocazia acelei inmatriculari, aceleiasi taxe

39 Potrivit unei jurisprudente constante, exista o incalcare a articolului 110 TFUE atunci cand valoarea taxei aplicate unui vehicul de ocazie importat depaseste valoarea reziduala a taxei incorporate in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul national (Hotararea din 9 martie 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Rec., p. I-479, punctul 20, Hotararea din 22 februarie 2001, Gomes Valente, C-393/98, Rec., p. I-1327, punctul 23, precum si Hotararea din 19 septembrie 2002, Tulliasiamies si Siilin, C-101/00, Rec., p. I-7487, punctul 55).

40 În aceasta privinta, Curtea a precizat ca, din momentul achitarii unei taxe de inmatriculare intr-un stat membru, valoarea acestei taxe se incorporeaza in valoarea vehiculului. Astfel, atunci cand un vehicul inmatriculat in statul membru in cauza este, ulterior, vandut ca vehicul de ocazie in acelasi stat membru, valoarea sa de piata, care include valoarea reziduala a taxei de inmatriculare, va fi egala cu un procentaj, determinat de deprecierea acestui vehicul, din valoarea sa initiala (Hotararea Nádásdi si Németh, citata anterior, punctul 54). Prin urmare, pentru a garanta neutralitatea taxei, valoarea vehiculului de ocazie importat retinuta ca baza de impozitare trebuie sa reflecte valoarea unui vehicul similar deja inmatriculat pe teritoriul national (Hotararea Weigel, citata anterior, punctul 71, si Hotararea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C-74/06, Rep., p. I-7585, punctul 28).

41 Pentru a obtine acest rezultat, deprecierea reala a vehiculelor de ocazie importate trebuie luata in considerare la calcularea valorii taxei. Aceasta luare in considerare nu trebuie in mod

necesar sa dea nastere la o evaluare sau la o expertiza a fiecarui vehicul. Astfel, evitand dificultatile inerente unui astfel de sistem, un stat membru poate stabili, prin intermediul unor bareme forfetare determinate de un act cu putere de lege sau de un act administrativ si calculate pe baza unor criterii precum vechimea, rulajul, starea generala, modul de propulsie, marca sau modelul vehiculului, o valoare a vehiculelor de ocazie care, ca regula generala, ar fi foarte apropiata de valoarea lor reala (Hotararile citate anterior Gomes Valente, punctul 24, Weigel, punctul 73, si Comisia/Grecia, punctul 29).

42 Aceste criterii obiective care servesc la evaluarea deprecierei autovehiculelor nu au fost enumerate de Curte intr-o maniera imperativa (Hotararea Comisia/Grecia, citata anterior, punctul 37). Prin urmare, acestea nu trebuie in mod necesar sa fie aplicate cumulativ. Cu toate acestea, aplicarea unui barem intemeiat pe un singur criteriu de depreciere, precum vechimea autovehiculului, nu garanteaza ca baremul reflecta deprecierea reala a acestor vehicule (a se vedea in acest sens Hotararile citate anterior Gomes Valente, punctele 28 si 29, precum si Comisia/Grecia, punctele 38-42). În special, in lipsa luarii in considerare a rulajului, baremul retinut de legislatia in cauza nu conduce, ca regula generala, la o aproximare rezonabila a valorii reale a vehiculelor de ocazie importate (Hotararea Comisia/Grecia, citata anterior, punctul 43).

43 În actiunea principala, din dosarul prezentat Curtii reiese fara echivoc ca valoarea taxei este stabilita, pe de o parte, in functie de parametri care reflecta intr-o anumita masura poluarea cauzata de vehicul, precum capacitatea cilindrica a acestuia si norma Euro careia ii corespunde, si, pe de alta parte, tinand seama de deprecierea vehiculului mentionat. Aceasta depreciere, care conduce la reducerea valorii obtinute pe baza parametrilor de mediu, este determinata nu numai in functie de vechimea vehiculului [elementul E in formulele prevazute la articolul 6 alineatul (1) din OUG nr. 50/2008], ci si, astfel cum rezulta din articolul 6 alineatul (3) din OUG nr. 50/2008 si din articolele 4 si 5 din normele metodologice, de rulajul mediu anual real al acestuia din urma, cu conditia ca o declaratie care sa ateste acest rulaj sa fi fost depusa de contribuabil. Pe de alta parte, in cazul in care apreciaza ca vechimea si rulajul mediu anual real nu reflecta, in mod corect si suficient, deprecierea reala a vehiculului, contribuabilul poate, in temeiul articolului 10 din OUG nr. 50/2008, sa ceara ca aceasta sa fie determinata printr-o expertiza ale carei costuri, suportate de contribuabil, nu pot depasi costul operatiunilor aferente expertizei.

44 Prin introducerea, in calculul taxei, a vechimii vehiculului si a rulajului mediu anual real al acestuia si prin adaugarea, la aplicarea acestor criterii, a luarii in considerare facultative, cu costuri neexcesive, a starii acestui vehicul si a dotarilor sale prin intermediul unei expertize obtinute din partea autoritatilor competente in materie de inregistrare a autovehiculelor, o reglementare precum cea in cauza in actiunea principala garanteaza ca valoarea taxei este redusa in functie de o aproximare rezonabila a valorii reale a vehiculului.

45 Aceasta concluzie este confirmata de imprejurarea ca, in baremele forfetare care figureaza in anexa nr. 4 la OUG nr. 50/2008, s-a tinut seama in mod corespunzator de faptul ca diminuarea anuala a valorii autovehiculelor este in general mai mare de 5 % si ca aceasta depreciere nu este lineara, in special in primii ani, in care se dovedeste mult mai pronuntata decat ulterior (a se vedea Hotararea Comisia/Grecia, citata anterior, punctul 43 si jurisprudenta citata).

46 De altfel, guvernul roman a apreciat in mod intemeiat ca criteriile de depreciere referitoare la starea vehiculului si a dotarilor sale nu pot fi aplicate corespunzator decat prin recurgerea la o verificare individuala a acestui vehicul de catre un expert si ca, pentru ca expertizele sa nu aiba loc prea frecvent si sa nu ingreuneze astfel, atat din punct de vedere administrativ, cat si financiar, sistemul instituit, contribuabilului i se cere sa suporte costurile expertizei.

47 Din consideratiile de mai sus rezulta ca un sistem precum cel instituit prin OUG nr. 50/2008, care ia in considerare, la calcularea taxei de inmatriculare, deprecierea

autovehiculului prin utilizarea unor bareme forfetare, detaliate și fundamentate din punct de vedere statistic, bazate pe elementele referitoare la vechimea și la rulajul mediu anual real ale acestui vehicul, la care se poate adăuga, la cererea contribuabilului și pe cheltuielile acestuia, realizarea unei expertize cu privire la starea generală a vehiculului menționat și a dotărilor sale, asigură ca această taxă, atunci când este aplicată vehiculelor de ocazie importate, nu depășește valoarea reziduală a taxei menționate încorporată în valoarea vehiculelor de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008.

Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate pe teritoriul național anterior instituirii taxei menționate

48 Domnul Tatu subliniază că punerea în circulație în România a unui vehicul de ocazie cumpărat într-un alt stat membru implică plata taxei pe poluare, și anume, în ceea ce îl privește, o taxă în valoare de 7 595 de lei pentru un vehicul cu o capacitate cilindrică de 2 155 cm³, care respectă norma Euro 2 și a fost construit în 1997, în timp ce cumpărarea, pe piața românească a vehiculelor de ocazie, a unui vehicul înmatriculat în România anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008 și având exact aceleași vechime și aceleași caracteristici tehnice ca și vehiculul importat menționat va fi, în principiu, mult mai interesantă din punct de vedere financiar, întrucât nicio taxă cu o valoare analogă celei impuse prin OUG nr. 50/2008 nu este datorată sau încorporată în valoarea acestui vehicul cumpărat pe piața românească.

49 La rândul său, guvernul român susține că articolul 110 TFUE nu aduce atingere autonomiei fiscale a statelor membre și că atractivitatea pieței românești a vehiculelor de ocazie în raport cu piața vehiculelor de ocazie importate, evidențiată de domnul Tatu, se datorează împrejurării că OUG nr. 50/2008 nu se aplică vehiculelor care au fost înmatriculate în România anterior intrării în vigoare a acestei ordonanțe. Acest guvern invocă, în această privință, punctul 49 din Hotărârea Nádasi și Németh, citată anterior, în care Curtea ar fi declarat în esență că articolul 110 TFUE nu poate fi invocat în mod util pentru a stabili un efect discriminatoriu al unei taxe pentru simplul motiv că aceasta se aplică unor vehicule înmatriculate după intrarea în vigoare a legii privind această taxă, iar nu și celor înmatriculate anterior acestei intrări în vigoare.

50 În această privință, trebuie amintit mai întâi, astfel cum Curtea a arătat la punctul 49 din Hotărârea Nádasi și Németh, citată anterior, că articolul 110 TFUE nu urmărește să împiedice un stat membru să introducă impozite noi sau să modifice cota ori baza impozabilă a impozitelor existente.

51 În plus și cu siguranță, atunci când un stat membru introduce o nouă lege fiscală, acesta stabilește aplicarea legii respective începând de la o anumită dată. Prin urmare, taxa aplicată după intrarea în vigoare a acestei legi poate fi diferită de taxa fiscală în vigoare anterior. Astfel cum a constatat Curtea la punctul 49 din Hotărârea Nádasi și Németh menționată, pe care guvernul român a invocat-o, împrejurarea respectivă nu poate, prin ea însăși, să fie considerată că având un efect discriminatoriu între situațiile constituite anterior și cele care sunt posterioare intrării în vigoare a noii norme.

52 În schimb, din Hotărârea Nádasi și Németh menționată nu rezultă în niciun fel că competența statelor în stabilirea regimului unor noi taxe este nelimitată. Dimpotrivă, potrivit unei jurisprudențe constante, interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE trebuie să se aplice de fiecare dată când un impozit fiscal este de natură să descurajeze importul de bunuri provenind din alte state membre favorizând produsele naționale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 martie 1988, Bergandi, 252/86, Rec., p. 1343, punctul 25, Hotărârea din 7 decembrie 1995, Ayuntamiento de Ceuta, C-45/94, Rec., p. I-4385, punctul 29, precum și Hotărârea din 8 noiembrie 2007, Stadtgemeinde Frohnleiten și Gemeindebetriebe Frohnleiten, C-221/06, Rep., p. I-9643, punctul 40).

53 Astfel, articolul 110 TFUE ar fi golit de sensul și de obiectivul său dacă statelor membre

le-ar fi permis sa instituie noi taxe care au ca obiect sau ca efect descurajarea vanzarii de produse importate in favoarea vanzarii de produse similare disponibile pe piata nationala si introduse pe aceasta piata inainte de intrarea in vigoare a taxelor mentionate. O astfel de situatie ar permite statelor membre sa eludeze, prin instituirea unor impozite interne al caror regim este stabilit astfel incat sa aiba efectul descris mai sus, interdictiile prevazute la articolele 28 TFUE, 30 TFUE si 34 TFUE.

54 În ceea ce priveste taxele aplicate autovehiculelor, din lipsa unei armonizari in materie rezulta ca fiecare stat membru poate sa stabileasca regimul acestor masuri fiscale potrivit propriilor aprecieri. Astfel de aprecieri, asemenea masurilor adoptate pentru punerea lor in aplicare, trebuie insa sa fie lipsite de efectul descris la punctul precedent (a se vedea in acest sens Hotararea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Rec., p. I-3193, punctul 40, Hotararea din 15 septembrie 2005, Comisia/Danemarca, C-464/02, Rec., p. I-7929, punctul 74, si Hotararea din 1 iunie 2006, De Danske Bilimportører, C-98/05, Rec., p. I-4945, punctul 28).

55 În aceasta privinta, trebuie amintit ca autovehiculele prezente pe piata unui stat membru sunt „produse nationale” ale acestuia in sensul articolului 110 TFUE. Atunci cand aceste produse sunt puse in vanzare pe piata vehiculelor de ocazie a acestui stat membru, ele trebuie considerate „produse similare” vehiculelor de ocazie importate de acelasi tip, cu aceleasi caracteristici si aceeasi uzura. Astfel, vehiculele de ocazie cumparate pe piata statului membru mentionat si cele cumparate, in scopul importarii si punerii in circulatie in acest stat, in alte state membre constituie produse concurente (a se vedea in special Hotararile citate anterior Comisia/Danemarca, punctul 17, precum si Kalinchev, punctele 32 si 40).

56 Din principiile amintite mai sus rezulta ca articolul 110 TFUE obliga fiecare stat membru sa aleaga taxele aplicate autovehiculelor si sa le stabileasca regimul astfel incat acestea sa nu aiba ca efect favorizarea vanzarii vehiculelor de ocazie nationale si descurajarea, in acest mod, a importului de vehicule de ocazie similare.

57 În actiunea principala, in pofida prezentei necontestate a unor date statistice care demonstreaza o scadere foarte considerabila a inmatricularilor de vehicule de ocazie importate in Romania de la intrarea in vigoare a OUG nr. 50/2008, guvernul roman a subliniat in fata Curtii ca obiectivul primordial urmarit de aceasta reglementare este cel al protectiei mediului.

58 Cu toate acestea, din dosarul prezentat Curtii rezulta fara echivoc ca reglementarea mentionata are ca efect faptul ca vehiculele de ocazie importate si caracterizate printr-o vechime si o uzura importante sunt supuse, in pofida aplicarii unei reduceri ridicate a valorii taxei pentru a tine seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30 % din valoarea lor de piata, in timp ce vehiculele similare puse in vanzare pe piata nationala a vehiculelor de ocazie nu sunt in niciun fel grevate de o astfel de sarcina fiscala. Nu se poate contesta ca, in aceste conditii, OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importarii si punerii in circulatie in Romania a unor vehicule de ocazie cumparate in alte state membre.

59 În aceasta privinta, trebuie precizat, in lumina principiilor amintite la punctele 50-53 din prezenta hotarare, ca, desi statele membre pastreaza, in materie fiscala, competente extinse care le permit sa adopte o mare varietate de masuri, acestea trebuie totusi sa respecte interdictia prevazuta la articolul 110 TFUE.

60 În plus, trebuie sa se constate, astfel cum a subliniat in mod corect domnul Tatu, ca obiectivul protectiei mediului mentionat de guvernul roman, care se materializeaza in faptul, pe de o parte, de a impiedica, prin aplicarea unei taxe disuasive, circulatia in Romania a unor vehicule deosebit de poluante, precum cele care corespund normelor Euro 1 si Euro 2 si care au o capacitate cilindrica mare, si, pe de alta parte, de a folosi veniturile generate de aceasta taxa pentru finantarea unor proiecte de mediu, ar putea fi realizat mai complet si mai coerent aplicand taxa pe poluare oricarui vehicul de acest tip care a fost pus in circulatie in Romania. O astfel de taxare, a carei punere in aplicare in cadrul unei taxe anuale rutiere este perfect

posibila, nu ar favoriza piata nationala a vehiculelor de ocazie in detrimentul punerii in circulatie a vehiculelor de ocazie importate si ar fi, in plus, conforma principiului poluatorul plateste.

61 Avand in vedere toate cele de mai sus, trebuie sa se raspunda la intrebarea adresata ca articolul 110 TFUE trebuie interpretat in sensul ca se opune ca un stat membru sa instituie o taxa pe poluare aplicata autovehiculelor cu ocazia primei lor inmatriculari in acest stat membru, daca regimul acestei masuri fiscale este astfel stabilit incat descurajeaza punerea in circulatie, in statul membru mentionat, a unor vehicule de ocazie cumparate in alte state membre, fara insa a descuraja cumpararea unor vehicule de ocazie avand aceeasi vechime si aceeasi uzura de pe piata nationala.

Cu privire la cheltuielile de judecata

62 Întrucat, in privinta partilor din actiunea principala, procedura are caracterul unui incident survenit la instanta de trimitere, este de competenta acesteia sa se pronunte cu privire la cheltuielile de judecata. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observatii Curtii, altele decat cele ale partilor mentionate, nu pot face obiectul unei rambursari.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera intai) declara:

Articolul 110 TFUE trebuie interpretat in sensul ca se opune ca un stat membru sa instituie o taxa pe poluare aplicata autovehiculelor cu ocazia primei lor inmatriculari in acest stat membru, daca regimul acestei masuri fiscale este astfel stabilit incat descurajeaza punerea in circulatie, in statul membru mentionat, a unor vehicule de ocazie cumparate in alte state membre, fara insa a descuraja cumpararea unor vehicule de ocazie avand aceeasi vechime si aceeasi uzura de pe piata nationala.

Semnaturi

Sursa: curia.europa.eu