

Taxă emisii poluante. Receptarea jurisprudenței Manea



Autor: Cosmin Flavius Costas

În urma pronunțării hotărârii Curții de Justiție a Uniunii Europene din 14 aprilie 2015, în afacerea C-76/14, *Manea*, la nivel național este așteptat un reviriment jurisprudențial, în sensul admiterii acțiunilor având ca obiect restituirea taxei pentru emisii poluante achitate în perioada 1 ianuarie – 14 martie 2013, conform Legii nr. 9/2012.

În acest sens, societatea noastră a obținut, la Curtea de Apel Oradea, prima aplicare în concreto a hotărârii din afacerea *Manea*. Astfel, prin decizia civilă nr. 1689 din 30 aprilie 2015, pronunțată în dosarul nr. 2025/111/2013, Curtea de Apel Oradea a admis recursul reclamantei, a desființat hotărârea anterioară pronunțată de Tribunalul Bihor, iar în rejudecare a admis acțiunea și a dispus restituirea unei taxe pentru emisii poluante în cuantum de 7.151 RON, achitate de reclamantă la data de 3.01.2013.

Motivarea Curții de Apel Oradea nu este încă publică. Cu toate acestea, prin referire la un recent [comentariu asupra afacerii Manea](#) apărut în revista *Tax Magazine* nr. 4/2015, putem decela principalele argumente care au stat la baza acestui reviriment jurisprudențial.

Reamintim în context faptul că instanța europeană a verificat

compatibilitatea cu dreptul european a variantei taxei pentru înmatricularea vehiculelor aplicabile în perioada 1 ianuarie – 14 martie 2013, în temeiul Legii nr. 9/2012 (taxa pentru emisii poluante). Curtea și a decis astfel:

Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul:

– **că nu se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe autovehicule care se aplică autovehiculelor rulate importate cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru și autovehiculelor deja înmatriculate în statul membru respectiv cu ocazia primei transcrieri în același stat a dreptului de proprietate asupra acestora din urmă,**

– **că se opune ca statul membru respectiv să scutească de această taxă autovehiculele deja înmatriculate pentru care a fost plătită o taxă în vigoare anterior declarată incompatibilă cu dreptul Uniunii.**

Reamintim faptul că anterior, prin hotărârile pronunțate în afacerile *Tatu*[1], *Nisipeanu*[2] sau *Câmpean – Ciocoiu*[3], Curtea de Justiție a constatat incompatibilitatea tuturor variantelor taxelor de înmatriculare din România cu art. 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

În prima parte a analizei sale din afacerea *Manea*, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a verificat compatibilitatea de principiu a reglementării conținute în Legea nr. 9/2012 și aplicate în perioada 1 ianuarie – 14 martie 2013 cu art. 110 TFUE. În context, ni se par importante următoarele aspecte:

– La fel ca în cauza *Tatu*, instanța europeană a apreciat că de principiu, prin raportare la criteriile pe care este edificată, taxa pentru emisii poluante este compatibilă cu art. 110 TFUE. Se va observa, în context, că în paragrafele 38, 39 și 40 Curtea de Justiție se referă, prin analogie, la propriile sale constatări din afacerea *Tatu*, ceea ce întărește premisa noastră referitoare la o legătură strânsă între cele două hotărâri.

- În aceste condiții, prima concluzie a Marii Camere, argumentată în par. 41 – 43 din hotărâre, este logică: Din moment ce discriminarea sesizată anterior în afacerile *Tatu* (perioada 1 iulie – 14 decembrie 2008), *Nisipeanu* (perioada 15 decembrie 2008 – 12 ianuarie 2012) și *Ciocoiu – Câmpean* (perioada 13 ianuarie – 31 decembrie 2012) a dispărut, iar taxa pentru emisii poluante se aplică și “produselor naționale” (vehiculelor deja înmatriculate în România, cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate), **in abstracto o reglementare de tipul taxei pentru emisii poluante este compatibilă cu art. 110 TFUE.**

- Strict formal, această concluzie a Marii Camere nu reprezintă o inovație, ci un simplu exercițiu de logică. De altfel, mergând cu argumentația doar până la acest punct, instanțele de contencios fiscal au reținut deja faptul că reglementarea fiscală aplicabilă în perioada 1 ianuarie – 14 martie 2013 este compatibilă cu dreptul european.

Vom observa însă că analiza Curții de Justiție a Uniunii Europene în afacerea *Manea* nu se limitează la această concluzie. În continuarea analizei sale, judecătorii europeni au reiterat faptul că Statul Român are o problemă semnificativă cu respectarea hotărârilor anterioare ale Curții sau ale instanțelor naționale. Astfel, cu începere de la celebrul art. 11 din Ordonanța de urgență nr. 50/2008, Statul Român a recunoscut doar parțial incompatibilitatea diferitelor variante de taxe de înmatriculare cu dreptul european, propunând restituirea diferenței dintre o variantă nouă (ipotetică) și o variantă veche (aplicată) a taxei, dacă o asemenea diferență exista.

Ceea ce reține corect Curtea de Justiție este existența unui număr semnificativ de vehicule pentru care s-a achitat după 1 ianuarie 2007 o variantă a unei taxe de înmatriculare (taxă specială pentru autoturisme și autovehicule, taxa de poluare, taxa pentru emisii poluante în perioada 13 ianuarie – 31

decembrie 2012), taxă care nu a fost restituită din oficiu, integral și cu dobândă (fiscală, am adăuga noi). Or, conform celor reținute la par. 47 din hotărârea în afacerea *Manea*, **scutirea vehiculelor pentru care s-a achitat taxa de la plata noii variante a taxei pentru emisii poluante nu echivalează cu îndeplinirea obligației Statului Român de a respecta art. 110 TFUE și constituie un element care antrenează incompatibilitatea noii variante cu art. 110 TFUE**. Extrem de important, efectul discriminatoriu este subliniat în cuprinsul par. 48 din hotărârea pronunțată la 14 aprilie 2015:

48 *În plus, o astfel de scutire a avut ca efect sustragerea de la plata taxei în cauză a primei transcrieri, în perioada pertinentă în cauza principală, a dreptului de proprietate asupra autovehiculelor rulate naționale înmatriculate în România între 1 ianuarie 2007 și 1 ianuarie 2013, în timp ce această taxă a fost percepută invariabil cu ocazia înmatriculării în România, în perioada pertinentă în cauza principală, a autovehiculelor similare provenite din alte state membre. O scutire precum cea în discuție în litigiul principal favorizează astfel vânzarea autovehiculelor de ocazie naționale și descurajează importul unor autovehicule similare.*

În opinia noastră, grefată pe analiza par. 48 din hotărârea pronunțată în afacerea *Manea*, **acest mecanism de scutire, care face ca taxa națională să nu mai fie aplicată tuturor vehiculelor, antrenează incompatibilitatea Legii nr. 9/2012, forma în vigoare în perioada 1 ianuarie – 14 martie 2015, cu art. 110 TFUE**. Dacă ne raportăm la par. 60 din hotărârea pronunțată în afacerea *Tatu*, amintit mai sus, această concluzie este clară ca lumina zilei, întrucât:

(i) taxa pentru emisii poluante din perioada 1 ianuarie – 14 martie 2013 s-a aplicat doar unei părți din vehiculele aflate în concurență, pe piață, și invariabil vehiculelor provenite din alte state membre;

(ii) principiul *poluatorul plătește* a fost nesocotit, în condițiile în care doar o parte dintre poluatorii ale căror vehicule s-au aflat pe piață au plătit taxa;

(iii) în aceste condiții, art. 110 TFUE a fost încălcat, întrucât **alegerea consumatorilor a fost orientată spre autoturismele aflate pe piața națională, cu taxa plătită, în detrimentul autovehiculelor similare provenite din alte state membre** (pentru care, așa cum reține Curtea de Justiție, taxa s-a achitat “invariabil”).

În ultima parte a analizei sale, Curtea de Justiție a Uniunii Europene face însă trimitere expresă la jurisprudența sa anterioară din afacerea X^[4] și reamintește argumentul esențial:

49 Pe de altă parte, astfel cum Curtea a statuat în repetate rânduri, valoarea taxei percepute cu ocazia înmatriculării unui autovehicul se încorporează în valoarea acestui autovehicul. Atunci când un autovehicul înmatriculat cu plata unei taxe într-un stat membru este, ulterior, vândut ca autovehicul rulat în acest stat membru, valoarea sa de piață include valoarea reziduală a taxei de înmatriculare. Dacă valoarea taxei de înmatriculare aplicate unui autovehicul rulat importat de același tip și având aceleași caracteristici și aceeași uzură depășește valoarea reziduală menționată, se încalcă articolul 110 TFUE. Astfel, această diferență de sarcină fiscală riscă să favorizeze vânzarea de autovehicule rulate naționale și să descurajeze astfel importul de autovehicule similare (Hotărârea X, C-437/12, EU:C:2013:857, punctele 30-32 și jurisprudența citată).

Cu alte cuvinte, ori de câte ori valoarea taxei de înmatriculare aplicate unui vehicul rulat importat de același tip și având aceleași caracteristici și aceeași uzură (“produsul provenit dintr-un alt stat membru”) depășește valoarea reziduală încorporată în prețul unui vehicul rulat aflat deja pe piața națională (“produsul național”), art. 110

TFUE este încălcat. Un exemplu de calcul poate fi în context mai elocvent:

Spre pildă, un autoturism marca Audi tipul A8 a fost înmatriculat pentru prima dată în Germania la data de 27.04.2001. Pe cale de consecință, comparația trebuie să vizeze **(a)** taxa pentru emisii poluante achitată cu ocazia înmatriculării în România, în anul 2013, a autoturismului Audi A8 provenit din Germania și **(b)** valoarea reziduală a taxei de înmatriculare achitate pentru un autoturism Audi A8 cu aceleași caracteristici tehnice, înmatriculat în România la 27.04.2001. În urma efectuării acestei comparații, rezultă următoarele:

- taxa pentru emisii poluante achitată în 2013 este de 14.649 RON;

- valoarea reziduală a taxei de înmatriculare este 0, întrucât în anul 2001 nu s-a achitat nicio taxă de înmatriculare.

- pe cale de consecință, în lumina jurisprudenței X, taxa pentru emisii poluante este incompatibilă cu art. 110 TFUE.

In concreto, pentru vehiculele provenite din alte state membre care s-au înmatriculat în perioada 1 ianuarie – 14 martie 2013, discriminarea a fost vădită, întrucât:

- (i)** valoarea reziduală pentru vehiculele înmatriculate în perioada 1 ianuarie 2007 – 31 decembrie 2012 este **0**, încât taxele de înmatriculare din această perioadă au fost restituite sau trebuie restituite, cu dobândă (întrucât Statul Român nu are niciun temei juridic să le rețină);

- (ii)** valoarea reziduală pentru vehiculele înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2007 este de asemenea **0**, întrucât nu exista la acel moment vreo taxă de înmatriculare.

Iată deci **al doilea element discriminatoriu al taxei pentru**

emisii poluante percepute, în temeiul Legii nr. 9/2012, în perioada 1 ianuarie – 14 martie 2013.

În concluzie, din interpretarea hotărârii Marii Camere în afacerea *Manea* decurg următoarele consecințe:

(a) Taxa pentru emisii poluante percepută în perioada 1 ianuarie – 14 martie 2013, în temeiul Legii nr. 9/2012, este organic incompatibilă cu art. 110 TFUE. Drept consecință, după pronunțarea hotărârii în afacerea *Manea* chiar și magistrații conservatori vor fi obligați să admită acțiunile sau cererile de revizuire care tind la restituirea acestei variante a taxei, cu dobândă.

(b) Statul Român va trebui să reconsidere restituirea din oficiu a tuturor taxelor care nu au fost deja restituite, cu dobânzile aferente. În opinia noastră, întrucât Curtea de Justiție nu distinge în acest sens, sunt supuse restituirii chiar și taxele pentru care s-a împlinit termenul național de prescripție, atâta timp cât vehiculele pentru care s-a achitat taxa sunt disponibile pentru vânzare în parcul auto național.

(c) Întrucât timbrul de mediu, reglementat prin Ordonanța de urgență nr. 9/2013, are în esență aceeași structură și același mecanism de aplicare, este evident faptul că în perioada următoare se va constata și incompatibilitatea timbrului de mediu cu art. 110 TFUE, ceea ce va antrena aceleași obligații de restituire.

[1] Curtea de Justiție a Uniunii Europene, hotărârea din 7 aprilie 2011, afacerea C-402/09, publicată în Culegere 2011, p. I-2711, număr electronic ECLI:EU:C:2011:219.

[2] Curtea de Justiție a Uniunii Europene, hotărârea din 7 iulie 2011, afacerea C-263/10, publicată în Culegere 2011, p. I-97*, număr electronic ECLI:EU:C:2011:466.

[3] Curtea de Justiție a Uniunii Europene, ordonanța din 3 februarie 2014, afacerile conexe C-97/13 (*Câmpean*) și C-214/13 (*Ciocoiu*), număr electronic ECLI:EU:C:2014:229.

[4] Curtea de Justiție a Uniunii Europene, hotărârea din 19 decembrie 2013, afacerea C-437/12, X, număr electronic ECLI:EU:C:2013:857.

Articolul a fost preluat de pe site-ul [Costaş, Negru & Asociații](#)