



## Depoziție Ciocanea Adrian

### DOCUMENT DE POZIȚIE ASUPRA PROIECTULUI DE ORDONANȚĂ A GUVERNULUI CU PRIVIRE LA TAXA ASUPRA POLUĂRII AUTOVEHICULELOR

#### **Taxarea autovehiculelor – domeniu nearmonizat**

Din perspectiva dreptului european, taxarea autovehiculelor este un *domeniu nearmonizat*. Această realitate juridică europeană are drept implicație la nivel național faptul că fiecare stat membru își poate institui în mod independent *propriul sistem de taxare*. Cu toate acestea, articolul 90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene prevede că statele membre au obligația de a nu impune asupra unui produs din import o taxă în exces față de un produs autohton.

Având în vedere că nu există legislație europeană primară sau secundară care să instituie un anumit model de așezare a taxării autovehiculelor, evaluarea conformității unui act normativ național de taxare a autovehiculelor trebuie efectuată nu prin raportare la un anumit model european de reglementare sau altul ci prin raportare la articolul din tratat amintit mai sus precum și la jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Mai exact, taxarea autovehiculelor trebuie analizată în lumina unor principii generale de drept comunitar, precum transparența, neutralitatea fiscală sau taxarea excesivă, criteriile obiective, caracter adecvat și proporțional sau poluatorul plătește.

#### **Caracterul obiectiv**

Curtea Europeană de Justiție a arătat în mod constant că o consecință a dreptului comunitar actual este aceea că Statele membre pot să impună asupra mărfurilor precum autovehiculele un sistem de taxă al cărei quantum crește progresiv în conformitate cu un criteriu obiectiv. (A se vedea Deciziile Curții de Justiție a Comunităților Europene în cauzele *112/84 Humblot c. Directorului serviciilor fiscale*, par. 12; *Cauza C-132/88 Comisia Comunităților Europene c. Republicii Elene*, par. 17).

De asemenea, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a arătat că sunt criteriile obiective cele precum capacitatea cilindrică, sau clasificarea în funcție de performanțele de mediu (A se vedea Decizia Curții de Justiție a Comunităților Europene în Cauzele conexe *C-290/05 și 333-05 Ákos Nádasdi și Ilona Németh*, par. 52.)

În condițiile în care taxa pentru poluarea autovehiculelor este bazată pe elemente precum cilindrul, normele de poluare chimică sau emisiile de dioxid de carbon, este evident că aceste criterii de impunere sunt eminent obiective și nu lasă loc unei decizii arbitrare sau neconforme cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

### **Caracterul adecvat și proporțional**

Obiectivul taxei este de protejare a mediului, atât prin modul de utilizare a resurselor constituite cât și prin modul de impunere. De aceea, elementele ce stau la baza acestora sunt emisiile de noxe și de dioxid de carbon. Efectul emisiilor asupra mediului este îndeobște cunoscut, motiv pentru care nu vom insista asupra legăturii de cauzalitate între emisii și daune aduse mediului sau sănătății publice pe calea intoxicării sau a încălzirii globale.

Desigur că orice altă modalitate de așezare a taxei auto ar fi putut să aibă un caracter de mediu prin destinație.

Spre exemplu, o taxă *ad valorem* percepută asupra autovehiculelor, ce ar fi avut o destinație de mediu ar fi fost permisă de dreptul comunitar. Poate chiar ar fi însemnat resurse mai mari la buget. Însă ar fi putut crea situații inechitabile în care un autovehicul premium Euro 4 în valoare de șaiszeci de mii de euro ce emite până în 200 de grame de dioxid de carbon în ciclu combinat să plătească mai mult decât unul în valoare de două mii de euro cu aceleași performanțe de mediu sau cu unele mai slabe.

În concluzie, criteriile ce stau la baza taxei au un caracter adecvat obiectivului de protejare a mediului, având în vedere că în calculul quantumului acestora sunt considerate emisiile de noxe toxice precum și cele de dioxid de carbon iar nu alte criterii precum valoarea de facturare.

Având în vedere că taxa este așezată în funcție de gradul de poluare și de eficiență energetică, ea are un caracter proporțional fiind stabilită într-un quantum mai mare pe măsură ce performanțele de mediu scad.

### **Principiul nediscriminării sau al neutralității fiscale**

Un sistem de impozitare a autovehiculelor este discriminatoriu față de autovehiculele de ocazie de import atunci când în calculul taxei nu se ia în considerare deprecierea reală a acestui autovehicul de import și, în consecință, i se impune o taxă mai mare decât valoarea reziduală a taxei rămase neamortizată încorporată într-un autovehicul național similar (A se vedea Decizia Curții de Justiție a Comunităților Europene în Cauza C-345/93 Nunes Tadeu, par. 20).

În această privință, actualul proiect a fost adus în conformitate cu principiile jurisprudenței, prin prevederea unei grile de depreciere ce corespunde unor valori reale de pierdere a valorii de piață și care, în plus, pot fi contestate de contribuabil dacă face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila fixă.

În concret, pe baza unor elemente precum rulajul mediu anual, starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului, contribuabilul poate contesta suma de plată și obține o valoare mai mare a deprecierei. Această posibilitate a contribuabilului asigură că în absolut toate cazurile valoarea taxei percepute asupra unui autovehicul second-hand de import nu va depăși valoarea reziduală a taxei existente într-un autovehicul deja înmatriculat.

Cât privește o comparație ce s-a făcut adesea în *mass media* cu privire la autovehiculele deja existente în parcul auto național, Curtea s-a pronunțat în sensul că o atare comparație nu este relevantă sub aspectul discriminării fiscale deoarece Articolul 90 TCE nu este menit să împiedice un stat membru de a introduce taxe noi sau să schimbe cota sau baza de impunere a unor taxe deja existente. (A se vedea, Decizia Curții de Justiție a Comunităților Europene în Cauzele conexe C-290/05 și 333-05 *Ákos Nádasdi și Ilona Németh*, par. 49).

În concluzie, faptul că autovehiculele deja existente în parcul auto național nu sunt și ele supuse noii taxe nu reprezintă o discriminare sub aspectul dreptului european.

**Principiul transparenței**

Taxa este așezată pe baza unor criterii cunoscute de contribuabil. Prin acte normative europene cu privire la omologarea de tip sunt instituite valorile limită pentru încadrarea unui autovehicul în diverse clase de poluare.

În aceste condiții, fiecare contribuabil va cunoaște, pe baza documentelor mașinii cuantumul posibil al taxei pentru un autovehicul de tipul celui pe care și-l dorește.

În plus, sunt transparente și criteriile ce pot sta la baza recalculării taxei, astfel încât orice contribuabil poate cunoaște dacă are dreptul să ceară plata unei sume mai mici.