

**TAXA DE POLUARE INSTITUITĂ DE O.U.G. 50/2008 ÎN VIZIUNEA  
CURȚII DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE**

**Carmen-Nora LAZĂR\***

**Résumé.** *La taxe de pollution instituée par l'Ordonnance d'Urgence du Gouvernement no.50/2008 dans l'optique de la Cour de Justice de l'Union Européenne. La présente étude se propose d'analyser plusieurs arrêts et ordonnances de la Cour de Justice de l'Union Européenne dans la matière de la taxe sur la pollution, taxe instituée par une Ordonnance d'Urgence du Gouvernement roumain de 2008 pour les véhicules automobiles lors de leur première immatriculation sur le territoire roumain. Ces arrêts et ordonnances ont été prononcés dans le cadre de la procédure de la question préliminaire, déclenchée par des juridictions roumaines, procédure par laquelle les juridictions nationales posent à la Cour de Justice des questions sur l'interprétation ou sur la validité des actes juridiques de l'Union incidents dans les litiges se trouvant devant elles. Dans tous ces cas il s'agissait de l'interprétation de l'article 110 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne concernant la liberté de circulation des marchandises. Les arrêts et ordonnances mentionnés concluent à la non-conformité de la réglementation roumaine sur la taxe sur la pollution avec le Traité. Ils sont obligatoires non seulement pour les juridictions de renvoi, mais aussi pour toutes les juridictions jugeant des litiges dans lesquels la même disposition du Traité est incidente.*

**Mots clé:** taxe sur la pollution, procédure du recours préliminaire, impôts internes, liberté de circulation des marchandises

**Cuvinte cheie:** taxă de poluare, procedura chestiunii preliminare, impozite interne, libertatea de circulație a mărfurilor

1. Presentul studiu își propune să analizeze mai multe hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene pronunțate în procedura chestiunii preliminare<sup>1</sup>, la cererea unor instanțe române, în materia taxei de poluare instituite de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 cu modificările ulterioare<sup>2</sup>, hotărâri prin care a interpretat ca fiind contrare art.110 al Tratatului asupra funcționării Uniunii Europene (fostul Tratat de instituire a Comunității Europene)<sup>3</sup> – referitoare la libera circulație a mărfurilor - prevederile Ordonanței. Aceste hotărâri sunt de o deosebită importanță pentru evoluția jurisprudenței românești în materia taxei de

poluare, deoarece, chiar dacă în numeroase cazuri instanțele din România au dat până acum câștig de cauză justițiabililor care au cerut restituirea taxei de poluare<sup>4</sup>, au existat și instanțe care au considerat că prevederile Ordonanței nu sunt contrare art.110 din Tratat, prevalându-se chiar de alte hotărâri ale Curții date în privința unor taxe similare din alte state membre<sup>5</sup>; or, această hotărâre este obligatorie nu numai pentru instanțele care au declanșat procedura chestiunii preliminare, ci și pentru alte instanțe care au de judecat cazuri de restituire a taxei de poluare și care nu s-au pronunțat încă, acestea din urmă putând cel mult să ceară Curții să interpreteze încă o dată prevederile art. 110 din Tratat, în ideea că jurisprudența unională ar trebui schimbată. În niciun caz ele nu vor mai putea da dreptului unional o interpretare proprie.

2. Pentru buna înțelegere a acestui articol sunt necesare câteva precizări cu privire la procedura chestiunii preliminare, pe de o parte, și la prevederile Ordonanței, pe de altă parte.

Procedura chestiunii preliminare<sup>6</sup> este reglementată de art.267 din Tratat și este deocamdată de competența Curții de Justiție; Tribunalul poate fi și el competent dacă Statutul Curții (anexat la Tratat) îi atribuie această competență în materii specifice, dar nicio modificare a Statutului în acest sens nu a avut încă loc. Procedura poate viza interpretarea sau validitatea unui act de drept comunitar aplicabil într-un proces aflat pe rolul unei instanțe naționale. Prin urmare, avem de-a face nu cu o acțiune directă în fața instanțelor unionale ci cu o procedură indirectă, declanșată de instanța națională care are de aplicat un act de drept unional și care are nevoie să întrebe Curtea fie referitor la sensul exact al actului respectiv, deoarece de interpretarea lui depinde validitatea – adică conformitatea cu el – a actelor naționale existente în aceeași materie, fie referitor la validitatea lui (adică la conformitatea lui cu actele superioare), deoarece de această validitate depinde validitatea actelor naționale de aplicare a lui. Chestiunea preliminară se mai numește și prejudicială, deoarece de soluționarea ei depinde soluția litigiului și, deci, trebuie să aibă loc în prealabil; este similară cu excepția de neconstituționalitate și cu cea de nelegalitate din dreptul nostru și nu numai. Așa cum s-a mai spus, procedura este una de cooperare între instanțele naționale și cele unionale, una de la judecător la judecător, deoarece, pe de o parte, nu există o subordonare a puterii judiciare naționale față de cea unională, iar pe de altă parte judecătorul nu este nici obligat să declanșeze procedura la cererea părților din proces sau la cea a Parchetului, nici împiedicat în acest sens de opoziția părților sau a Parchetului<sup>7</sup>. Aceasta nu înseamnă însă că declanșarea procedurii este întotdeauna facultativă; conform Tratatului, atunci când hotărârea instanței nu mai este susceptibilă de

nicio cale de atac ordinară, instanța este obligată să declanșeze procedura (cu unele excepții, admise de doctrină și jurisprudență). Hotărârea dată în interpretare se bucură de autoritatea interpretării (după exprimarea Curții<sup>8</sup>) sau de autoritate generală de lucru interpretat (după exprimarea unor autori<sup>9</sup>), ea fiind obligatorie pentru toate instanțele care au de judecat litigii în care este incident același act unional, nu numai pentru cele care au declanșat procedura (cu unele nuanțări)<sup>10</sup>.

În ceea ce privește legislația națională în domeniu, anterior Ordonanței fusesse adoptată Legea 343/2006, care a introdus în Legea 571/2003 privind Codul fiscal – respectiv în art. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> - taxa specială pentru autoturisme și autovehicule datorată cu ocazia primei înmatriculări, de unde și denumirea neoficială de "taxă de primă înmatriculare"; nu există în legea menționată nicio justificare a respectivei taxe. În fața protestelor cetățenilor români și a criticilor Comisiei Europene, a fost adoptată Ordonanța, care instituie o taxă pe poluare pentru autovehicule; acest act normativ a fost modificat de mai multe ori până în prezent, dar modificările nu au afectat esența reglementării<sup>11</sup>. De această dată însă Ordonanța dă taxei o justificare formală, și anume protecția mediului, fiind enumerate în preambulul ei mai multe obiective în acest sens; taxa se varsă de altfel în contul Administrației Fondului pentru Mediu. Taxa se datorează pentru autovehiculele care se înmatriculează pentru prima dată în România, fie ele noi sau de ocazie, la momentul primei înmatriculări și în funcție de gradul lor de poluare (adică de emisiile de dioxid de carbon); datorită ultimului criteriu ajung să fie scutite autovehiculele posesoare ale celor mai noi sisteme antipoluante, adică autovehiculele noi.

Mai multe acțiuni în contencios administrativ au fost declanșate în fața instanțelor românești, pentru restituirea taxei pe poluare, considerată ca fiind contrară prevederilor privind libertatea de circulație a mărfurilor din Tratat. În esență i se reproșează reglementării menționate mai sus faptul că discriminează autovehiculele vechi (rulate) de import față de cele vechi aflate deja în circulație, în sensul că acestea din urmă nu sunt supuse taxei cu ocazia revânzării lor pe piața românească; mai mult chiar, scopul real nu ar fi protecția mediului ci protecția industriei naționale de automobile, așa cum o atestă de altfel preambulul O.U.G. 208/2008 (unul din actele normative modificatoare ale Ordonanței, abrogat între timp prin O.U.G. 218/2008 și respins prin Legea 335/2009): "Având în vedere:

- analiza rezultatelor bugetare derulate pe parcursul primelor 10 luni ale anului 2008,
- concluziile analizei gradului de adâncire a crizei financiare și economice în luna octombrie, care relevă o scădere importantă a piețelor auto și a producției industriei furnizoare, precum și măsurile de susținere a sectorului de automobile, afectat de criza financiară internațională

- faptul că Guvernul României se preocupă în (sic!) luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt patru locuri de muncă în industria furnizoare

.....”

Într-adevăr, așa cum se arată dealtfel și în acțiunile introduse în fața instanțelor românești care au declanșat procedura chestiunii preliminare, dacă s-ar fi urmărit protejarea mediului, s-ar fi instituit o taxă asupra tuturor vehiculelor poluante aflate în circulație, evident în funcție de gradul lor de poluare; aceasta ar mai fi însemnat, în plus, ca taxa să fie plătită periodic, deoarece poluarea se produce permanent, nu doar cu ocazia înmatriculării!

În continuare redăm considerațiile Curții de Justiție referitoare la compatibilitatea taxei de poluare cu dreptul Uniunii Europene. Trebuie precizat că în prima hotărâre instanța unională s-a pronunțat asupra versiunii nemodificate a Ordonanței, deoarece obligația de plată a reclamantului în litigiul național cădea sub incidența versiunii ei inițiale, în timp ce în celelalte, mai recente, ea a avut în vedere modificările aduse până în 2010; cu toate acestea, considerațiile din prima hotărâre sunt confirmate în următoarele deoarece, așa cum am mai arătat, actele normative modificatoare nu au introdus schimbări de esență. Din același motiv, prima hotărâre este mai elaborată, mai complexă, divizată în mai multe subpuncte, în timp ce cea de-a doua este mai sumară iar următoarele și mai sumare (de aceea ele sunt date sub formă de ordonanțe, aceasta fiind forma adoptată atunci când Curtea are de răspuns la întrebări care au mai fost ridicate), ele reprezentând o sinteză a considerațiilor din prima hotărâre (care, dealtfel, este citată de Curte în următoarele).

Înainte de a face analiza reglementării românești Curtea stabilește natura taxei de poluare, pentru a stabili dispoziția incidentă din Tratat. Astfel, se reține faptul că taxa de poluare nu este o taxă vamală sau o taxă cu efect echivalent – reglementate de art. 28 și 30 din Tratat -, nici o restricție cantitativă la importul de mărfuri sau o măsură cu efect echivalent – reglementate de art. 34 din Tratat -, ci un impozit intern, ceea ce atrage incidența art.110 din Tratat. Această din urmă prevedere interzice statelor membre stabilirea de impozite interne superioare pentru produsele importate din alte state membre în comparație cu cele aplicate produselor naționale similare (noi am adăuga că *a fortiori* este interzisă stabilirea pentru produsele de import a unor impozite inexistente pentru produsele naționale similare, n.n.). Raportat la această prevedere, se pune problema dacă avem sau nu de-a face cu o discriminare<sup>12</sup>. Curtea constată că, din punct de vedere formal,

reglementarea românească nu face distincție în funcție de cetățenia proprietarilor autovehiculelor, nici în funcție de statul de proveniență a autovehiculelor, deci nu avem de-a face cu o discriminare directă; rămâne de văzut dacă nu avem de-a face cu o discriminare indirectă<sup>13</sup>.

Sub aspectul unei eventuale discriminări indirecte, Curtea analizează mai întâi dacă există o discriminare fiscală între autovehiculele vechi importate și cele similare deja aflate pe piață care au fost supuse la rândul lor taxei de poluare (ceea ce înseamnă că ele au fost înmatriculate tot sub imperiul Ordonanței). Pentru ca discriminarea să existe, e necesar ca quantumul taxei de poluare pentru autovehiculele de import să depășească quantumul rezidual al taxei pentru autovehiculele similare aflate deja pe piață, știut fiind că taxa se încorporează în valoarea de piață a unui autovehicul; aceasta ar însemna deci că valoarea de piață a unui autovehicul de import ar depăși-o pe cea a unui autovehicul similar deja înmatriculat. Analizând reglementarea națională, Curtea ajunge la concluzia că quantumul taxei de poluare pentru autovehiculele de import nu depășește quantumul rezidual al taxei pentru autovehiculele similare aflate pe piață, criteriile stabilite de Ordonanță ținând cont de o manieră rezonabilă de gradul de depreciere al autovehiculelor vechi.

În al doilea rând, Curtea analizează posibila existență a unei discriminări între autovehiculele vechi de import și cele similare aflate pe piață care nu au fost supuse respectivei taxe (deoarece au fost înmatriculate înainte de intrarea în vigoare a Ordonanței). Se reamintește faptul că instaurarea unei taxe noi sau modificarea unei taxe existente în sensul augmentării quantumului ei sau al bazei ei valorice nu este interzisă de Tratat; în plus, dat fiind că o reglementare nouă nu se poate aplica decât de la un anumit moment, stabilit de ea însăși (și care, în condițiile dreptului românesc, nu poate fi retroactiv, n.n.), inevitabil se creează o diferență între situațiile juridice născute anterior intrării în vigoare a noii reglementări și situațiile juridice născute sub imperiul ei<sup>14</sup>. Totuși, ceea ce Tratatul interzice este instaurarea sau modificarea unei taxe care, prin efectele ei, este de natură să favorizeze produsele existente pe piața națională în dauna celor importate. Or, Ordonanța constituie o reglementare al cărei efect (constatat de altfel prin date statistice depuse la dosar, n.n.) este descurajarea importului de autovehicule vechi, deoarece, taxa de poluare fiind inclusă în valoarea lor de piață, aceasta va fi mai mare pentru ele decât pentru autovehiculele vechi naționale, care prin definiție nu au fost supuse și nu vor fi nici în viitor, la o eventuală revânzare, supuse respectivei taxe (care, reamintim, se plătește cu ocazia primei înmatriculări, n.n.).

În concluzie, Ordonanța este contrară art.110 din Tratat, ea creând o discriminare indirectă între autovehiculele vechi de import și cele vechi naționale în favoarea acestora din urmă.

3. Din punctul de vedere al consecințelor acestei hotărâri pentru România: deși formal Guvernul nu este obligat să abroge Ordonanța, instanțele românești sesizate deja sau care vor fi sesizate în viitor cu acțiuni în restituire sunt obligate, așa cum am mai arătat, să aplice hotărârea Curții, deci să dispună restituirea taxei către reclamanți, în caz contrar ele putând doar să declanșeze din nou procedura chestiunii preliminare în interpretare, în ideea că modificările aduse Ordonanței ar fi afectat sau ar afecta esența reglementării. Efectele hotărârii se produc retroactiv (și, reamintim, *erga omnes*), adică de la data aderării României la Tratat (ceea ce înseamnă de fapt de la data intrării în vigoare a Ordonanței, deoarece numai de atunci există neconformitatea ei cu Tratatul), deoarece aceasta este regula în dreptul Uniunii, dacă nu există dispoziții unionale tranzitorii în sens contrar sau dacă, din motive economice serioase și de protecție a drepturilor dobândite definitiv cu bună credință, instanța unională nu decide o limitare a retroactivității<sup>15</sup> (existând mai multe variante: fie că efectele se vor produce pentru toți de la data pronunțării hotărârii, fie că ele se vor produce de la data adoptării actului unional interpretat doar pentru părțile din procesul în care s-a ridicat chestiunea, fie că ele se vor produce de la aceeași dată pentru toți cei care au introdus reclamații administrative sau acțiuni judiciare înainte de pronunțarea hotărârii). În cazurile prezentate Curtea nu a stabilit o asemenea limitare, fie pentru că nici nu i s-a cerut, fie pentru că ea a respins cererea Guvernului român, cerere motivată de existența unui număr mare de cereri de restituire și de criza economică; respingerea s-a întemeiat pe faptul că Guvernul nu a prezentat date concludente care să ateste posibilitatea producerii unor tulburări grave, existența unor consecințe financiare ce decurg dintr-o hotărâre a Curții nejustificând prin ea însăși o limitare în timp a efectelor hotărârii. Nefiind întrunită una din cele două condiții menționate anterior (motivele economice serioase), Curtea nu a mai analizat existența bunei credințe (în speță a statului român).

În lipsa unei acțiuni în justiție din partea proprietarilor de autovehicule care au achitat taxa aceasta rămâne plătită definitiv. Chiar o abrogare a Ordonanței din partea Guvernului nu ar duce automat la restituirea taxelor deja plătite, abrogarea neputând avea efect retroactiv. Cea mai bună soluție, care ar concilia obiectivul legitim de protecție a mediului cu cel al nediscriminării ca aspect al liberei circulații a produselor pe teritoriul Uniunii, este cea arătată de reclamantul Tatu și însușită de Curte: o taxă plătită periodic de către toate autovehiculele vechi aflate pe piață, în funcție de gradul lor de poluare și, evident, de gradul lor de depreciere.

## BIBLIOGRAFIE

1. \*\*\* - [http://curia.europa.eu/fr/content/juris/c2\\_juris.htm](http://curia.europa.eu/fr/content/juris/c2_juris.htm)
2. \*\*\* - <http://noulportal.just.ro/Jurisprudenta.aspx>
3. J. Boulouis, "Droit institutionnel de l'Union Européenne", Ed. Montchrestien, Paris, 1995
4. J.L. Clergerie, "Le renvoi préjudiciel", Ed. Ellipses, Paris, 2000
5. D. Martin, "La libre circulation des personnes dans l'U.E.", Ed. Bruylant, Bruxelles
6. D. Simon, "Le système juridique communautaire", PUF, Paris, 1998
7. S. Van Raepenbusch, "Droit institutionnel de l'Union Européenne et des Communautés Européennes", De Boeck Université, Bruxelles, 1998

### ANEXE – Extrase din Hotărârea "Tatu" 402/2009 din 7.04.2011<sup>16</sup>

«Impositions intérieures – Article 110 TFUE – Taxe sur la pollution prélevée lors de la première immatriculation de véhicules automobiles – Neutralité de la taxe entre véhicules automobiles d'occasion importés et véhicules similaires se trouvant déjà sur le marché national»

.....  
Sur la question préjudicielle  
.....

36. Dans l'affaire au principal, il est constant que, formellement, le régime de taxation instauré par l'OUG n° 50/2008 n'opère de distinction ni entre les véhicules automobiles selon leur provenance ni entre les propriétaires de ces véhicules selon leur nationalité. En effet, la taxe en cause est due indépendamment de la nationalité du propriétaire dudit véhicule, de l'État membre dans lequel ce dernier a été produit et de la question de savoir s'il s'agit d'un véhicule acheté sur le marché national ou importé.

37. Toutefois, même si les conditions d'une discrimination directe ne sont pas réunies, une imposition intérieure peut être indirectement discriminatoire en raison de ses effets (arrêt Nádasi et Németh, précité, point 47).

38. Afin de savoir si une taxe telle que celle en cause au principal crée une discrimination indirecte entre les véhicules automobiles d'occasion importés et les véhicules automobiles d'occasion similaires déjà présents sur le territoire national, il convient, eu égard aux interrogations émises par la juridiction de renvoi et aux observations présentées devant la Cour, d'examiner d'abord si cette taxe est neutre au regard de la concurrence entre les véhicules d'occasion importés et les véhicules d'occasion similaires qui ont été immatriculés auparavant sur le territoire national et ont été soumis, lors de cette immatriculation, à la taxe visée par l'OUG n° 50/2008. Par la suite, il y aura lieu d'examiner la neutralité de cette même taxe entre les véhicules d'occasion importés et les véhicules d'occasion similaires qui ont été immatriculés sur le territoire national avant l'entrée en vigueur de l'OUG n° 50/2008.

*Neutralité de la taxe à l'égard des véhicules d'occasion importés et des véhicules d'occasion similaires immatriculés auparavant sur le territoire national et soumis, lors de cette immatriculation, à la même taxe*

39. Il est de jurisprudence constante qu'il y a violation de l'article 110 TFUE lorsque le montant de la taxe frappant un véhicule d'occasion importé excède le montant résiduel de la taxe incorporé dans la valeur des véhicules d'occasion similaires déjà immatriculés sur le territoire national (arrêts du 9 mars 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Rec. p. I-479, point 20; du 22 février 2001, Gomes Valente, C-393/98, Rec. p. I-1327, point 23, ainsi que du 19 septembre 2002, Tulliasiamies et Siilin, C-101/00, Rec. p. I-7487, point 55).

40. À ce sujet, la Cour a précisé que, dès l'acquittement d'une taxe d'immatriculation dans un État membre, le montant de cette taxe s'incorpore dans la valeur du véhicule. Ainsi, lorsqu'un véhicule immatriculé dans l'État membre concerné est, par la suite, vendu en tant que véhicule d'occasion dans ce même État membre, sa valeur marchande, comprenant le montant résiduel de la taxe d'immatriculation, sera égale à un pourcentage, déterminé par la dépréciation de ce véhicule, de sa valeur initiale (arrêt Nadasdi et Németh, précité, point 54). Dès lors, pour garantir la neutralité de la taxe, la valeur du véhicule d'occasion importé retenue en tant que base d'imposition doit refléter la valeur d'un véhicule similaire déjà immatriculé sur le territoire national (arrêts Weigel, précité, point 71, et du 20 septembre 2007, Commission/Grèce, C-74/06, Rec. p. I-7585, point 28).

.....  
47. Il résulte des considérations qui précèdent qu'un système tel que celui instauré par l'OUG n° 50/2008,..... assure que cette taxe, lorsqu'elle frappe les véhicules d'occasion importés, n'excède pas le montant résiduel de ladite taxe incorporé dans la valeur des véhicules d'occasion similaires qui ont été immatriculés auparavant sur le territoire national et ont été soumis, lors de cette immatriculation, à la taxe visée par l'OUG n° 50/2008.



*Neutralité de la taxe à l'égard des véhicules d'occasion importés et des véhicules d'occasion similaires immatriculés sur le territoire national avant l'instauration de ladite taxe*

.....  
50. À cet égard, il convient de rappeler d'emblée, comme la Cour l'a exposé au point 49 de l'arrêt Nádásdi et Németh, précité, que l'article 110 TFUE ne vise pas à empêcher un État membre d'introduire des impôts nouveaux ou de modifier le taux ou l'assiette d'impôts existants.

51. En outre et de toute évidence, lorsqu'un État membre introduit une nouvelle loi fiscale, il fixe l'application de celle-ci à compter d'une date donnée. Dès lors, la taxe appliquée après l'entrée en vigueur de cette loi peut être différente du taux fiscal en vigueur auparavant. Ainsi que l'a constaté la Cour au point 49 dudit arrêt Nádásdi et Németh, invoqué par le gouvernement roumain, ladite circonstance ne peut pas, prise isolément, être considérée comme ayant un effet discriminatoire entre les situations précédemment constituées et celles qui sont postérieures à l'entrée en vigueur de la nouvelle règle.

52. En revanche, il ne résulte aucunement dudit arrêt Nádásdi et Németh que le pouvoir des États membres dans l'aménagement de nouvelles taxes soit illimité. Il est, bien au contraire, de jurisprudence constante que l'interdiction édictée à l'article 110 TFUE doit s'appliquer chaque fois qu'une imposition fiscale est de nature à décourager l'importation de biens originaires d'autres États membres au profit de produits nationaux (voir, en ce sens, arrêts du 3 mars 1988, Bergandi, 252/86, Rec. p. 1343, point 25; du 7 décembre 1995, Ayuntamiento de Ceuta, C-45/94, Rec. p. I-4385, point 29, ainsi que du 8 novembre 2007, Stadtgemeinde Frohnleiten et Gemeindebetriebe Frohnleiten, C-221/06, Rec. p. I-9643, point 40).

53. En effet, l'article 110 TFUE serait vidé de son sens et de son objectif s'il était loisible aux États membres d'instaurer de nouvelles taxes qui ont pour objet ou pour effet de décourager la vente de produits importés au profit de la vente de produits similaires disponibles sur le marché national et introduits sur celui-ci avant l'entrée en vigueur desdites taxes. Une telle situation permettrait aux États membres de contourner, par l'instauration d'impositions intérieures aménagées de manière telle qu'elles aient l'effet décrit ci-dessus, les interdictions énoncées aux articles 28 TFUE, 30 TFUE et 34 TFUE.

54. S'agissant des taxes frappant les véhicules automobiles, il résulte de l'absence d'harmonisation en la matière que chaque État membre peut aménager ces mesures fiscales selon ses propres appréciations. De telles appréciations, de même que les mesures adoptées aux fins de leur mise en œuvre, doivent toutefois être dépourvues de l'effet décrit au point précédent (voir, en ce sens, arrêts du 21 mars 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Rec. p. I-3193, point 40; du 15 septembre 2005,

Commission/Danemark, C-464/02, Rec. p. I-7929, point 74, et du 1<sup>er</sup> juin 2006, De Danske Bilimportører, C-98/05, Rec. p. I-4945, point 28).

.....  
56. Il résulte des principes rappelés ci-dessus que l'article 110 TFUE oblige chaque État membre à choisir et à aménager les taxes frappant les véhicules automobiles de façon à ce que celles-ci n'aient pas pour effet de favoriser la vente de véhicules d'occasion nationaux et de décourager ainsi l'importation de véhicules d'occasion similaires.

.....  
58. Toutefois, il résulte sans équivoque du dossier soumis à la Cour que ladite réglementation a pour effet que des véhicules d'occasion importés et caractérisés par une ancienneté et une usure importantes sont, malgré l'application d'une réduction élevée du montant de la taxe afin de tenir compte de leur dépréciation, frappés d'une taxe qui peut avoisiner 30 % de leur valeur marchande, tandis que des véhicules similaires mis en vente sur le marché national des véhicules d'occasion ne sont aucunement grevés d'une telle charge fiscale. Il ne saurait être contesté que, dans ces conditions, l'OUG n° 50/2008 a pour effet de dissuader l'importation et la mise en circulation en Roumanie de véhicules d'occasion achetés dans d'autres États membres.

.....  
61. Eu égard à tout ce qui précède, il convient de répondre à la question posée que l'article 110 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'un État membre instaure une taxe sur la pollution frappant des véhicules automobiles lors de leur première immatriculation dans cet État membre, si cette mesure fiscale est aménagée de telle manière qu'elle décourage la mise en circulation, dans ledit État membre, de véhicules d'occasion achetés dans d'autres États membres, sans pour autant décourager l'achat de véhicules d'occasion de même ancienneté et de même usure sur le marché national.

---

\* Conferențiar univ. dr., Facultatea de Studii Europene, Universitatea "Babeș-Bolyai" din Cluj-Napoca; [crmlazar@yahoo.fr](mailto:crmlazar@yahoo.fr).

<sup>1</sup> Hotărârea "Tatu" 402/2009 din 7.04.2011; Hotărârea "Nisipeanu" 263/10 din 7.07.2011; Ordonanța "Obreja" 136 și 178/10 din 8.04.2011; Ordonanța "Sfichi" 29 și 30/11 din 8.04.2011; Ordonanța "Ijac" 336/10 din 8.04.2011; Ordonanța "Vijulan" 335/10 din 13.07.2011; Ordonanța "Micșa" 573/10 din 13.07.2011; toate sunt publicate pe site-ul Uniunii Europene [http://curia.europa.eu/fr/content/juris/c2\\_juris.htm](http://curia.europa.eu/fr/content/juris/c2_juris.htm)

<sup>2</sup> Pe care o vom numi de acum înainte "Ordonanța"

<sup>3</sup> Pe care, din motive de simplificare a exprimării, îl vom numi de acum înainte "Tratat(ul)"

- <sup>4</sup> de exemplu sentința 419/7.07.2009 a Tribunalului Satu-Mare și decizia 612/19.11.2009 a Curții de Apel Oradea; decizia 1946/6.11.2009 a Curții de Apel Suceava; decizia 151/25.02.2010 a Curții de Apel Oradea; sentința 442/15.06.2009 a Tribunalului Mureș și decizia 21/13.01.2010 a Curții de Apel Târgu-Mureș; decizia 825/14.09.2010 a Curții de Apel Târgu-Mureș; sentința 1066/14.07.2010 a Tribunalului Hunedoara; menționăm că toate aceste hotărâri sunt publicate pe site-ul <http://noulportal.just.ro/Jurisprudenta.aspx>
- <sup>5</sup> de exemplu sentința 438/1.04.2009 a Tribunalului Botoșani și decizia 1402/2.07.2009 a Curții de Apel Suceava; sentința 1408/3.07.2009 a Tribunalului Suceava; sentința 639/27.10.2009 a Tribunalului Bihor; sentința 170/8.02.2010 a Tribunalului Mureș; decizia 1657/21.09.2010 a Curții de Apel Alba-Iulia; sentința 353/25.05.2010 a Tribunalului Sibiu; toate aceste hotărâri sunt publicate pe site-ul <http://noulportal.just.ro/Jurisprudenta.aspx>
- <sup>6</sup> Pentru o analiză exhaustivă a acestei problematice a se vedea J.L. Clergerie, *Le renvoi préjudiciel*, Paris, Ed. Ellipses, 2000
- <sup>7</sup> Hotărârea Curții de Justiție "Hessische Knappschaft" 44/65 din 9.12.1965, publicată pe site-ul Uniunii Europene [http://curia.europa.eu/fr/content/juris/c2\\_juris.htm](http://curia.europa.eu/fr/content/juris/c2_juris.htm); D. Simon, *Le système juridique communautaire*, Paris, PUF, 1998, p.515
- <sup>8</sup> Hotărârea "Hessische Knappschaft" 44/65 cit.
- <sup>9</sup> J. Boulouis, *Droit institutionnel de l'Union Européenne*, Paris, Ed. Montchrestien, 1995, p.313-314
- <sup>10</sup> S. Van Raepenbusch, *Droit institutionnel de l'Union Européenne et des Communautés Européennes*, Bruxelles, De Boeck Université, 1998, p.455
- <sup>11</sup> Aceste modificări fiind: O.U.G. 208/2008, O.U.G. 218/2008, O.U.G. 7/2009, Legea 329/2009 și O.U.G. 118/2010
- <sup>12</sup> Aici e locul să spunem câteva cuvinte despre diferitele tipuri de discriminări și despre regimul lor juridic în dreptul Uniunii. Astfel, există discriminări directe, discriminări indirecte și discriminări deghizate. Cele din prima categorie sunt reglementările bazate pe orice criteriu de extraneitate – de exemplu cetățenia, domiciliul persoanei fizice, naționalitatea persoanei juridice, proveniența produsului etc. – și nu sunt admisibile în nicio situație. Cele indirecte sunt reglementările care, deși bazate pe alte criterii decât cele de extraneitate, sunt susceptibile să-i afecteze mai mult sau numai pe străini, chiar dacă nu-i afectează totdeauna efectiv și deși nu s-a urmărit aceasta; ele sunt admisibile, deși pot constitui o piedică în calea liberei circulații, dacă urmăresc un scop de interes general, cu condiția ca exigențele impuse să fie proporționale și adecvate (apte) aceluși scop. În fine, cele deghizate sunt reglementările care urmăresc să-i afecteze mai mult sau numai pe străini, chiar dacă nu îi afectează efectiv, de aceea nu sunt nicidecum admisibile (a se vedea D. Martin, *La libre circulation des personnes dans l'U.E.*, Bruxelles, Ed. Bruylant)
- <sup>13</sup> Curtea nu-și pune problema unei eventuale discriminări deghizate, probabil din motive politice; totuși, având în vedere ceea ce am arătat anterior cu privire la scopul urmărit de guvern și la vădita ineficacitate a taxei de poluare, așa cum este ea reglementată actualmente, în ceea ce privește protecția mediului, suntem înclinați mai degrabă să considerăm că reglementarea românească constituie o discriminare deghizată
- <sup>14</sup> Pentru ca argumentarea să fie mai precisă, noi am adăuga că, așa cum a arătat și Curtea Constituțională a României (a se vedea Decizia 20/2.02.2000, publicată în Monitorul Oficial nr. 72/18.02.2000), principiul egalității se analizează prin raportare la aceeași reglementare, nu prin raportare la reglementări diferite, succesive în timp; în caz contrar, s-ar nega dreptul legiuitorului de a adopta legi noi prin care să modifice situații existente sau să creeze situații noi
- <sup>15</sup> Hotărârea Curții de Justiție "Defrenne I" 43/75 din 8.04.1976
- <sup>16</sup> Precizăm că hotărârea nu este disponibilă în varianta electronică decât în limbile franceză și engleză