

# Taxa auto - sfidare pînă la capăt

**Taxa de primă înmatriculare părea de bun augur pentru o țară care risca să se transforme în cimitir de mașini, odată cu aderarea la Uniunea Europeană. N-a fost, pînă astăzi, decît un șir de modificări incoerente și incorecte, un stufăriș de declarații contradictorii și invocarea cu frenezie, dar nesuștinută de acțiuni, a principiului "poluatorul plătește". Zbuciumul și protestele șoferilor au dat culoare și volum unei inconfundabile povești românești. Interesele celor de la Dacia și ale importatorilor au fost perfect netransparente, iar singurele speranțe rămase se îndreptau spre instanțele de judecată și procesele intentate statului român. Unii au cîștigat, alții așteaptă, pe rolul instanțelor aflîndu-se peste 40.000 dosare privind taxa auto. Un singur român însă a scris cu adevărat istorie.**

## ■ Istorie confuză, bilbiută

Abia ce taxa a fost introdusă, în ianuarie 2007, și Comisia Europeană a deschis în martie procedura de infringement (procedura de încălcare este traducerea directă; se referă la încălcarea dreptului comunitar - n.a.). Motivul: taxa este discriminatorie pentru anumite tipuri de mașini. Între mai și decembrie, Guvernul trimite mai multe propuneri de modificare pe care Comisia nu le acceptă și declanșează faza a doua a procedurii de infringement, premergătoare acționării României la Curtea euro-

exceptarea de la taxă introdusă în anul precedent, cererea României de prelungire fiind respinsă la începutul lui 2010.

În septembrie, ministrul Laszlo Borbely anunță că taxa auto va crește din nou pentru mașinile second-hand, iar în noiembrie se anunță că și pentru Euro 5 se va plăti taxă auto, începînd cu 1 ianuarie 2011. Cresc și taxele pentru Euro 2, 3 și 4, se mai invocă o dată că "poluatorul plătește", argumentul final susținînd că nu ne putem permite să casăm flotile întregi de mașini vechi pentru a aduce în loc autoturisme second-hand. În

- 18 aprilie: ministrul Mediului, Laszlo Borbely, susține că decizia Curții Europene se referă la forma taxei din 2008 și că taxa de poluare este în acord cu legile europene.

- 29 mai: Ministerul Justiției avertizează că România riscă o nouă procedură de infringement dacă Guvernul nu modifică taxa auto și nu restituie banii încasați.

- 30 mai: Guvernul anunță că va modifica atât principiul, cât și modul de calcul al taxei. Noutatea neașteptată este că și pentru mașinile înmatriculate înainte de 2007 se va plăti o taxă, la revînzare.

## ■ Contează să știi la ce ușă europeană bați

În cele din urmă, inevitabilul s-a produs și România a dat seama pentru taxa auto în fața CEJ. Este meritul unui sibian și al avocatului său, pe de o parte, și al Tribunalului Sibiu, pe de alta. Concret, sibianul a cumpărat în 2008, din Germania, un autoturism second-hand fabricat în 1997, avînd standardul Euro 2 și o capacitate cilindrică peste 2.000 cmc. Prețul a fost de 6.600 de euro, dar i s-a calculat și o taxă de poluare de aproximativ încă 2.000 de euro. În urma procesului deschis de el, pe motiv că taxa este contrară normelor europene, Tribunalul Sibiu a cerut punctul de vedere al CEJ de la Luxemburg. Iar Curtea a decis că taxa încalcă legislația Uniunii întrucît produce un dezavantaj la vânzarea mașinilor second-hand din alte state pe teritoriul României.

Îndărătnicia guvernanților noștri în fața evidențelor nu face decît să ne amintească și de alte situații în care Guvernul Boc mai întîia a tăiat, apoi a măsurat, iar de consecințe nu i-a păsă. Au fost tăiate sporuri salariale și salarii din zona bugetară cu nemiluita. S-au recuștigat în urma proceselor, dar Statul - după ce a folosit banii economisiți în alte scopuri - refuză sau amînă plățile datorate cetățenilor. La fel se întîmplă și cu anumite categorii de pensii, ceea ce ne conduce la ideea că pentru Ministerul Finanțelor asemenea operațiuni au ținut loc de împrumuturi.

În cazul taxei auto, un punct de vedere interesant vine de la Federația Operatorilor Români de Transport. Ei consideră că noua propunere cu privire la încasarea taxei de primă înmatriculare va bloca și mai mult piața auto second-hand și ascunde, de fapt, o modalitate de a evita returnarea taxei auto. Pe de altă parte, Guvernul creează iluzia că respectă hotărîrea Curții de Justiție a Comunităților Europene. Rămîne un mister cum proprietarii de autovehicule (nu doar second-hand), cumpărate înainte de 2007, vor fi obligați să plătească noua taxă, la



**"Taxa de poluare introdusă de România, impusă mașinilor la prima lor înregistrare în România, contravine legislației Uniunii Europene. Respectiva lege (prin care s-a introdus taxa de poluare la prima înmatriculare - n.a.) are efectul de a descuraja importul și punerea în circulație a mașinilor second-hand cumpărate în alte state membre", se precizează într-un comunicat de presă al Curții de Justiție a Comunității Europene (CEJ).**

vînzarea mașinii. Legal nu se poate deoarece înainte de achiziția bunului ar fi trebuit să cunoască această obligație.

## ■ Ce nu s-a spus în România

În toată această aventură cu taxe și mașini, întînsă peste țara noastră din 2007 încoace, cîteva teme au fost eludate în mod constant. Toate țin de calitatea de stat membru al Uniunii Europene.

În Acquisul Comunitar, bunăoară, sînt patru capitole dedicate liberei circulației: persoane, mărfuri, servicii, capitaluri. Persoanele și mărfurile, în principal, fac parte din poveste, însă în România nu s-a suflat un cuvînt despre grava încălcare a Acquisului. Liniște de momînt a fost și în privința perturbării Pieței Unice Europene prin taxele jonglate de Guvernul Boc.

Cum Uniunea Europeană nu a început și nu se termină cu România, cîteva "secrete" merită a fi dezvăluite. În acest an, Comisia Europeană

industrial, companiile private, organizațiile publice, autoritățile statelor member și ONG-urile. Motivul, care acoperă perfect obiectul consultării e împede, deoarece sînt afectați: cetățenii care aduc într-o țară un autovehicul înmatriculat în altă țară; firmele care dețin autovehicule într-un stat și le utilizează în altul; firmele dintr-un stat membru care comercializează mașini second-hand în alte țări din UE; firmele de leasing și închirieri mașini.

Birocrația și formalitățile greoaie de reinmatriculare, pe lîngă cazurile de dublă taxare la înmatriculare (cauzate de reglementări naționale privind taxarea la înmatriculare nearmonizate și aplicate neuniform), se subînțeleg deja.

În acest context, CE caută idei și soluții pentru simplificare. Opiniile adunate în perioada de consultare se dau publicității și vor conta chiar la relansarea Pieței Unice (PU), pentru că Strategia Nouă pentru PU este o temă serioasă. Pledoaria pentru o Piață Unică a șoferilor este inclusă.



**Ministrul Mediului, Laszlo Borbely, susține că persoanele care au plătit deja taxa considerată ilegală nu vor primi automat banii înapoi. Taxa le va fi returnată doar celor care câștigă în instanță.**

peană de Justiție. Sub această amenințare, în 2008, taxa este rebotezată "taxă de poluare", se păstrează principiul, dar se schimbă modul de calcul, astfel încît cuantumul acesteia crește pentru mașinile noi și scade pentru cele second-hand. Este momentul în care producătorii, alături de comercianții de mașini noi, panicați fiind, cer taxe mai mari pentru second-hand și le obțin. În noiembrie, cu ocazia unei vizite de lucru la Mioveni, președintele Băsescu propune ca mașinile noi să fie scutite de taxa auto. Guvernul reacționează imediat și aprobă exceptarea de la taxă pentru mașinile noi cu standard Euro 4 și capacitate cilindrică sub 2.000 cmc, pînă la finele lui 2009. O lună mai tîrziu, Guvernul decide triplarea taxei pentru autovehiculele second-hand importate

Anii 2009 și 2010 aduc schimbări peste schimbări și presiuni constante din partea Comisiei Europene. În februarie 2009 scade cu o treime cuantumul taxei pentru mașinile second-hand, în martie se anunță că din toamnă se va introduce un impozit anual calculat în funcție de emisiile de dioxid de carbon, Comisia completează inventarul discriminărilor în iunie, iar în decembrie se termină

decembrie, după aprobarea unei Ordonanțe de Urgență, se descoperă că taxa pentru second-hand nu crește cu 50%, ci se triplează, ajungînd și la 30.000 de euro.

Ajungem în primăvara lui 2011, sezon de coșmar pentru Guvernul Boc:

- 7 aprilie: Curtea Europeană de Justiție decide că taxa auto de poluare din România este discriminatorie.

## Ce este CEJ?

Curtea de Justiție a Comunităților Europene (sau Curtea Europeană de Justiție, CEJ) interpretează legislația europeană pentru a se asigura că aceasta se aplică în același fel în toate țările Europene. De asemenea, soluționează litigiile juridice dintre guvernele statelor membre și instituțiile europene. Persoanele fizice, întreprinderile sau organizațiile pot, la rîndul lor, să aducă un caz în fața Curții dacă consideră că le-au fost încălcate drepturile de către o instituție europeană.

Curtea pronunță hotărîri privind cazurile sesizate, cele cinci tipuri întîlnite frecvent fiind următoarele:

- acțiuni pentru pronunțarea unei hotărîri preliminare - când instanțele naționale îi cer Curții de Justiție să interpreteze un act legislativ European;
- acțiuni intentate pentru neîndeplinirea obligațiilor - când guvernele nu aplică legislația europeană;
- acțiuni în anulare - când se consideră că anumite acte legislative ale UE încalcă tratatele europene sau drepturile fundamentale;
- acțiuni în constatarea abținerii de a acționa - când instituțiile UE nu acționează pentru a lua deciziile pe care au obligația de a le lua;
- acțiuni directe - intentate de persoane fizice, întreprinderi sau organizații împotriva deciziilor sau acțiunilor UE.



**Gheorghe Popescu, șeful Administrației Fondului de Mediu și fost șef al Agenției Naționale pentru Locuințe, este ocolit de presă în mod constant cînd vine vorba despre taxa auto.**

va propune o simplificare a formalităților și condițiilor pentru înmatricularea unui autovehicul înmatriculat anterior în alt stat membru. În prealabil, între 3 martie și 26 mai, s-a desfășurat - la nivelul întregii Uniunii! - o consultare (dezbatere) publică menită să identifice principalele dificultăți cu care se confruntă cetățenii UE, dar și organizațiile din sectorul

În așteptarea viitoarelor reglementări, vă propun să nu uitați că în timp ce Comisia Europeană ne consultă și ține cont de părerea cetățenilor europeni din România, acasă la noi nu ne-a băgat nimeni în seamă, din rîndul guvernanților, deși consultarea publică este obligatorie.

**Viorel COSMA**