Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
M. WATHELET
представено на 15 май 2014 година[1]

Дело C-331/13

Ilie Nicolae Nicula
срещу
Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Sibiu
Administrația Fondului pentru Mediu

(Преюдициално запитване, отправено от Tribunalul Sibiu (Румъния)

„Възстановяване на данък, несъвместим с правото на Съюза — Ограничаване на подлежащия на възстановяване размер вследствие на изменение в националната правна уредба“

I – **Въведение**

1. Настоящото дело е част от дълга поредица румънски дела относно съвместимостта на таксата за замърсяване от моторните превозни средства[2] с член 110 ДФЕС. В него по-специално се поставя въпросът дали румънските данъчни власти имат право да задържат сумата, която е била платена като такса за замърсяване, несъвместима с правото на Съюза, под формата на нова такса от същото естество и със същия предмет, наречена „таксова марка за околна среда“.

II – **Правна уредба**

A – *Правото на Съюза*

2. Член 110 от ДФЕС гласи:

„Нито една държава членка не може да налага, пряко или косвено, каквито и да било вътрешни данъци върху стоките на други държави членки, които надвишават наложените пряко или косвено върху подобните местни стоки.

Освен това никоя държава членка не може да налага върху стоките от други държави членки вътрешни данъци от такъв характер, че да дава косвена закрила на други стоки“.

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — Вж. решения Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219) и Nisipeanu (C-263/10, EU:C:2011:466), определения Druțu (C-438/10, EU:C:2011:478), Micșa (C-573/10, EU:C:2011:479), Vijulan (C-335/10, EU:C:2011:477) и Câmpean и Ciocoiu (C-97/13 и C-214/13, EU:C:2014:229).

3. По дело Tatu (EU:C:2011:219) Съдът тълкува този член в смисъл, че „не допуска държава членка да въвежда такса за замърсяване за моторни превозни средства при първата им регистрация в тази държава членка, ако тази данъчна мярка е организирана по такъв начин, че възпира пускането в движение в посочената държава членка на употребявани превозни средства, закупени в други държави членки, без обаче да възпира покупката на употребявани превозни средства на същата възраст и със същото овехтяване на националния пазар“ [3].

Б – *Румънското право*

4. Член 4 от Извънредно правителствено постановление № 9/2013 за таксовата марка за моторни превозни средства (наричано по-нататък „OUG № 9/2013“) гласи:

„Таксовата марка се заплаща еднократно в следните случаи:

a) при вписване в регистрите на компетентния орган на придобиването на право на собственост върху моторно превозно средство от първия собственик в Румъния и издаване на свидетелство за регистрация и на регистрационен номер;

b) при повторно въвеждане на моторно превозно средство в националния автопарк, в случай че при извеждането му от националния автопарк на собственика е възстановена остатъчната стойност на марката […];

c) при вписване на правото на собственост върху употребявано моторно превозно средство, за което не е платена специалната такса за леки автомобили и моторни превозни средства, таксата за замърсяване за моторните превозни средства или таксата за замърсяващите емисии от моторните превозни средства съгласно действащите към датата на регистрацията законови разпоредби;

d) при вписване на правото на собственост върху употребяваното моторно превозно средство, за което по съдебен ред е разпоредено връщане [на таксата] или регистрация без заплащане на специалната такса за леките автомобили и моторни превозни средства, на таксата за замърсяване за моторните превозни средства или на таксата за замърсяващите емисии от моторните превозни средства“.

5. Член 12, параграф 1 от това извънредно постановление гласи:

„В случаите, в които вече платената специална такса за леките автомобили и моторните превозни средства, такса за замърсяване за моторните превозни средства или такса за замърсяващите емисии от моторните превозни средства е по-голяма от стойността на таксовата марка, предвидена в настоящите разпоредби относно таксовата марка за околна среда, изчислена в [румънски леи (RON)] по обменния валутен курс, приложим към момента на регистрацията или на вписването на правото на собственост върху употребявано моторно превозно средство, разликата може да бъде възстановена само на задълженото лице по реда, предвиден в Указанията за прилагане на настоящото извънредно постановление. Изчисляването на подлежащата на възстановяване разлика се извършва по формулата за изчисление, посочена в настоящото извънредно постановление, като се вземат предвид данните към момента на регистрацията или на вписването на правото на собственост върху употребявано моторно превозно средство“.

3 — T. 61.

III – **Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос**

6. С Извънредно правителствено постановление № 50/2008 за въвеждане на таксата за замърсяване от моторните превозни средства (наричано по-нататък „OUG № 50/2008“), което влиза в сила на 1 юли 2008 г., е наложена такса за замърсяване за автомобилите от категории M1 до M3 и N1 до N3. Задължението за заплащане на тази такса възниква по-специално при първата регистрация на автомобила в Румъния, като по този начин тя засяга внесените употребявани превозни средства.

7. Съдът приема, че такса като таксата за замърсяване противоречи на член 110 ДФЕС, тъй като „има за ефект да възпира вноса и пускането в движение в Румъния на употребявани превозни средства, закупени в други държави членки“ [4]. По същата причина Съдът постановява, че това се отнася и за такса като таксата за замърсяване, установена със Закон № 9/2012 [5], който на 13 март 2012 г. отменя OUG № 50/2008, преди самият той да бъде отменен на 15 март 2013 г. с OUG № 9/2013.

8. През 2009 г. г-н Nicula купува моторно превозно средство марка BMW 320i с първа регистрация в друга държава — членка на Европейския съюз, а именно Германия. За да регистрира това превозно средство в Румъния, той заплаща такса за замърсяване в размер на 5 153 RON (около 1 200 EUR) на основание OUG № 50/2008.

9. Г-н Nicula подава искане за възстановяване на тази сума пред румънските данъчни власти и след отказа им подава жалба пред румънските съдилища.

10. С решение по административно дело № 1497/CA/2012, след като на основание решение Tatu (EU:C:2011:219) установява несъвместимостта на таксата за замърсяване с член 110 ДФЕС, Tribunalul Sibiu (Румъния) уважава жалбата на г-н Nicula срещу Agenția Fondului pentru Mediu (органа, в чийто бюджет постъпват приходите от таксата), осъжда ответната страна да възстанови таксата и отхвърля жалбата срещу Administrația Finanțelor Publice Sibiu (органа, който събира таксата).

11. След обжалване на това решение, на 25 януари 2013 г. Curtea de Apel de Alba-Iulia го отменя и връща делото на първоинстанционния съд с указания при новото разглеждане да се вземе предвид, че при този вид спорове качеството „ответник“ по искането за възстановяване на такса, събрана в нарушение на правото на Съюза, има не само органът, в чийто бюджет постъпват приходите от таксата, но и органът, която я събира.

12. След образуване на новото дело пред Tribunalul Sibiu, на 15 март 2013 г. влиза в сила OUG № 9/2013 за таксовата марка за околна среда.

13. Конкретно в случая на жалбоподателя стойността на таксовата марка за околна среда за неговото превозно средство съгласно OUG № 9/2013 е определена на 8 126,44 RON, а платената по-рано такса за замърсяване е била в размер на 5 153 RON.

14. Тоест по силата на член 12, параграф 1 от OUG № 9/2013 г-н Nicula вече няма право да получи обратно таксата за замърсяване и съответните лихви, тъй като платената сума е задържана от данъчната администрация и администрацията по опазване на околната среда като дължима за таксова марка за околна среда, поради това че стойността на таксовата марка за околна среда е по-висока от вече платената от него такса за замърсяване.

4 — Пак там (т. 58). Измененията редакции на OUG № 50/2008 също са приети за противоречащи на правото на Съюза с решение Nisipeanu (EU:C:2011:466) и определения Druțu (EU:C:2011:478), Micşa (EU:C:2011:479) и Vijulan (EU:C:2011:477).

5 — Вж. определение Câmpean и Ciocoiu (EU:C:2014:229, т. 31—33).

15. Предвид тези обстоятелства Tribunalul Sibiu решава да спре производството и да отправи към Съда следния преюдициален въпрос:

„Може ли разпоредбите на член 6 от Договора за Европейския съюз, на членове 17, 20 и 21 от Хартата на основните права на Европейския съюз, на член 110 ДФЕС, както и принципите на правната сигурност и на non reformatio in peius, изведени от правото [на Съюза] и от практиката на Съда [решения Belgocodex, C-381/97, EU:C:1998:589 и Belbouab, 10/78, EU:C:1978:181], да се тълкуват в смисъл, че не допускат правна уредба като съдържащата се в [OUG] № 9/2013?“.

IV – **Производството пред Съда**

16. Преюдициалното запитване постъпва в секретариата на Съда на 18 юни 2013 г. Г-н Nicula, румънското правителство и Европейската комисия представят писмени становища.

17. С писмо от 20 декември 2013 г. румънското правителство моли делото да бъде възложено на големия състав. Съдът уважава молбата на основание член 16, алинея трета от своя Статут. В съдебното заседание румънското правителство обосновава молбата с необходимостта да се гарантира последователността в практиката на Съда относно налагането на такси за вносните употребявани превозни средства.

18. На основание член 101 от своя Процедурен правилник на 14 февруари 2014 г. Съдът иска от запитващата юрисдикция най-късно до 5 март 2014 г. да даде разяснения относно приложимостта на OUG № 9/2013 към спора в главното производство. Отговорът на запитващата юрисдикция постъпва в Съда на 4 март 2014 г.

19. На 25 март 2014 г. се провежда съдебно заседание, в което устни становища излагат г-н Nicula, румънското правителство и Комисията.

V – **Анализ**

A – *По допустимостта*

20. Румънското правителство счита, че настоящото преюдициално запитване е недопустимо, тъй като за разрешаването на спора в главното производство не е необходимо да се дава отговор на поставения от запитващата юрисдикция въпрос. Според румънското правителство OUG № 9/2013 не се прилага по спора в главното производство по две причини.

21. На първо място, румънското правителство счита, че извънсъдебното производство за възстановяване на евентуалните разлики между таксите, платени по силата на предхождащите OUG № 9/2013 нормативни актове, и таксовата марка за околна среда, въведена с член 12 от това извънредно постановление, не засяга по никакъв начин запитващата юрисдикция и няма отношение към спора в главното производство.

22. Поради това румънското правителство счита, че това извънсъдебно производство за възстановяване не е пречка запитващата юрисдикция да постанови възстановяването на платената от г-н Nicula такса за замърсяване в пълен размер.

23. На второ място, румънското правителство счита, че съгласно принципа tempus regit actum OUG № 9/2013, което влиза в сила на 15 март 2013 г., не се прилага по отношение на искането за възстановяване на таксата за замърсяване, платена от г-н Nicula през 2009 г. Следователно запитващата юрисдикция не би трябвало да се чувства обвързана от член 12 от това извънредно постановление.

24. Предвид тези доводи Съдът иска от запитващата юрисдикция да изложи становището си относно приложимостта към спора в главното производство на OUG № 9/2013 и по-специално на неговия член 12.

25. В отговор, постъпил в Съда на 13 март 2014 г., запитващата юрисдикция потвърждава приложимостта на член 12 от OUG № 9/2013 към спора в главното производство. Според запитващата юрисдикция тълкуването на това извънредно постановление от правителството е лишено от правно основание и изпразва от съдържание член 12 от посоченото постановление.

26. Съгласно установената практика на Съда „в рамките на производство по член [267 ДФЕС], основано на ясно разделение на правомощията между националните юрисдикции и Съда, националният съд е компетентен да извърши всяка преценка на обстоятелствата по делото. По същия начин само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да понесе отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално заключение, за да може да постанови решението си, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Следователно, след като поставените въпроси се отнасят до тълкуването на правото [на Съюза], Съдът по принцип е длъжен да се произнесе“[6].

27. След като запитващата юрисдикция потвърждава приложимостта на OUG № 9/2013 в спора в главното производство, възраженията на румънското правителство по допустимостта на настоящото преюдициално запитване следва да бъдат отхвърлени.

Б – *По същество*

28. Със своя въпрос запитващата юрисдикция иска да разбере дали разпоредби като тези на OUG № 9/2013 са съобразени с член 110 ДФЕС, с принципите на равенство пред закона и недискриминация, вписани в членове 20 и 21 от Хартата на основните права на Европейския съюз, с правото на собственост, вписано в член 17 от Хартата, както и с принципите на правна сигурност, на недопускане на прилагане с обратна сила на закона и на non reformatio in pejus.

1. Приложимите в случая принципи или разпоредби на правото на Съюза

29. Същината на оплакването на г-н Nicula е, че член 12 от OUG № 9/2013 запазва установената чрез таксата за замърсяване дискриминация между внасяните в Румъния употребявани превозни средства и вече наличните на румънския пазар превозни средства, които на това основание са били освободени от такса за замърсяване. Поради това, според мен, също както по дела Tatu, Nisipeanu (EU:C:2011:219), Druțu (EU:C:2011:478), Micșa (EU:C:2011:479), Vijulan (EU:C:2011:477) и Câmpean и Ciocoiu (EU:C:2014:229), приложимите правила са член 110 ДФЕС, който забранява дискриминационното облагане, както и принципът, съгласно който всеки данък, събран в нарушение на правото на Съюза, и в частност на член 110 ДФЕС, трябва да бъде възстановен на данъкоплатеца.

6 — Решение Zurita García и Choque Cabrera (C-261/08 и C-348/08, EU:C:2009:648, т. 34). В този смисъл вж. също и решение IKA (C-326/00, EU:C:2003:101, т. 27), решение Keller (C-145/03, EU:C:2005:211, т. 33), решение Conseil général de la Vienne (C-419/04, EU:C:2006:419, т. 19) и решение Gómez-Limón Sánchez-Camacho (C-537/07, EU:C:2009:462, т. 24).

30. Съгласно член 52, параграф 2 от Хартата, „[п]ризнатите от настоящата Харта права, които са предмет на разпоредби на Договорите, се упражняват при определените в тях условия и граници“. Поради това за целите на тълкуването на правото на Съюза от Съда не е необходимо да се разглежда приложимостта към спора на други разпоредби и принципи от Хартата. Това важи и за останалите основни принципи, цитирани от запитващата юрисдикция, която обаче би могла да се позове на тези разпоредби и принципи в рамките например на анализ за конституционосъобразност на OUG № 9/2013 съгласно румънското право.

2. Доводи, изложени пред Съда

31. Г-н Nicula счита, че като въвежда нова такса за замърсяване, наречена „таксова марка за околна среда“, и като позволява на румънската данъчна администрация да възстанови на данъкоплатеца само разликата между стойността на марката и вече внесената под формата на такса за замърсяване сума, OUG № 9/2013 има по-специално за цел да блокира исканията за възстановяване на таксата за замърсяване във всичките ѝ разновидности, предхождащи въвеждането на таксовата марка за околна среда.

32. Нещо повече, г-н Nicula смята, че самата таксова марка за околна среда противоречи на член 110 ДФЕС, тъй като установява дискриминация между:

— от една страна, собствениците на употребявани превозни средства, купени в държава членка, различна от Румъния, какъвто е г-н Nicula, които са заплатили и все още не са получили обратно такса за замърсяване при регистрацията в Румъния и за които таксовата марка за околна среда е изискуема незабавно чрез задържане на част или цялата платена по-рано такса, и

— от друга страна, собствениците на вече регистрирани в Румъния превозни средства, за които таксовата марка за околна среда става изискуема едва при евентуалното вписване на прехвърляне на правото на собственост в полза на трето лице.

33. Г-н Nicula добавя, че таксовата марка за околна среда също съставлява дискриминационна данъчна мярка, доколкото OUG № 9/2013 не гарантира, че дължимата такса за внесени от друга държава членка употребявани превозни средства няма да надхвърли размера на остатъчната такса, включена в стойността на сходни превозни средства, които вече са регистрирани в Румъния.

34. Румънското правителство изтъква, че OUG № 9/2013 изцяло съответства на правилата, установени в решение Tatu (EU:C:2011:219). То посочва, че таксовата марка за околна среда се основава на обективни и прозрачни критерии като обема на двигателя и стандарта за емисии Euro или отделяния от превозното средство CO_2. Освен това нейният размер отчитал надлежно и реалната пазарна стойност на употребяваните превозни средства, определена към момента на влизането на превозното средство на пазара, и можел да бъде оспорван по административен или съдебен ред с цел да се докаже по-съществена обезценка от определената чрез прилагане на скалата за обезценяване. Според твърденията на румънското правителство по този начин таксовата марка за околна среда, наложена на внесените превозни средства, не надвишава размера на остатъчната такса, включена в стойността сходните употребявани превозни средства, които вече са регистрирани на националната територия.

35. Румънското правителство припомня още, че плащането на таксова марка за околна среда е задължително и изискуемо към момента на първото вписване на правото на собственост за превозните средства, които вече са част от националния автопарк преди въвеждането на посочената марка, включително и за автомобилите, за които не са били платени предходните такси за замърсяване, каквото е изискването съгласно решения Tatu (EU:C:2011:219) и Nisipeanu (EU:C:2011:466).

36. Ето защо румънското правителство счита, че национална правна уредба като OUG № 9/2013 не противоречи на член 110 ДФЕС.

37. Становището на Комисията е, че въведеният с OUG № 9/2013 режим противоречи на член 110 ДФЕС, тъй като се прилага с обратна сила спрямо данъчни събития, настъпили преди влизането в сила на OUG № 9/2013, и по този начин запазва дискриминационната практика, констатирана от Съда в решение Tatu (EU:C:2011:219).

3. Анализ

38. В самото начало е уместно да припомним, че от постоянната съдебна практика следва, че правото на възстановяване на такси, събрани от държава членка в нарушение на правото на Съюза, е последица и допълнение към правата, които правните субекти черпят от разпоредбите на правото на Съюза, забраняващи подобни такси. Следователно държавата членка по принцип е задължена да върне сумите, събрани в нарушение на правото на Съюза[7]. Нещо повече, когато дадена държава членка събира такси в нарушение на правото на Съюза, правните субекти имат право не само да им бъде върната недължимо събраната такса, но и да получат лихви върху нея, считано от момента на внасяне на таксата[8].

39. От това правило има едно-единствено изключение, а именно прехвърлянето на данъка върху други лица[9], и при липсата на уредба в правото на Съюза, се прилагат националните процесуални разпоредби, при условие че са спазени принципите на равностойност и на ефективност[10].

40. Във връзка с това е уместно да припомним, че както Съдът вече е постановил, във всички свои редакции OUG № 50/2008 установява режим на облагане, който възпира регистрацията в Румъния на употребявани превозни средства, закупени в други държави членки, и поради това противоречи на член 110 ДФЕС[11].

41. Следователно Румъния е длъжна да възстанови на г-н Nicula таксата за замърсяване.

42. При все това държавите членки могат по съображения, свързани с политиката в областта на околната среда или с общата политика, да въвеждат нови данъци върху превозните средства посредством нови законодателни разпоредби, при условие че това облагане няма възпиращо действие спрямо вноса на стоки с произход от други държави членки в полза на местните стоки и по този начин не нарушава член 110 ДФЕС[12].

7 — Вж. решение San Giorgio (199/82, EU:C:1983:318, т. 12), решение Metallgesellschaft и др. (C-397/98 и C-410/98, EU:C:2001:134, т. 84), решение Test Claimants in the FII Group Litigation (C-446/04, EU:C:2006:774, т. 202) и решение Test Claimants in the Franked Investment Income Group Litigation (C-362/12, EU:C:2013:834, т. 30).

8 — Вж. решение Irimie (C-565/11, EU:C:2013:250, т. 29).

9 — Вж. по-специално решение Lady & Kid и др. (C-398/09, EU:C:2011:540, т. 20).

10 — Вж. например решение Danfoss и Sauer-Danfoss (C-94/10, EU:C:2011:674, т. 24 и цитираната съдебна практика) и решение Irimie (EU:C:2013:250, т. 23).

11 — Решение Nisipeanu (EU:C:2011:466, т. 27—29). Вж. също, във връзка със Закон № 9/2012, определение Câmpean и Ciocoiu (EU:C:2014:229, т. 31—33).

12 — Решение Nádasdi и Németh (EU:C:2006:652, т. 49).

43. Ето защо ми се струва, че по-специално след решение Tatu (EU:C:2011:219) румънските власти всъщност е трябвало да избират между две възможности, за да изпълнят задълженията си съгласно правото на Съюза: или да отменят таксата за замърсяване и да възстановят събраните суми от тази такса на данъкоплатците, които вече са я заплатили, като за в бъдеще въведат или не нова такса, съобразена с член 110 ДФЕС, или да запазят таксата за замърсяване (независимо от наименованието ѝ), като обаче поискат незабавно внасянето на такава и от собствениците на употребявани автомобили, които вече са регистрирани в Румъния.

44. Вместо да избере една от тези възможности, чрез OUG № 9/2013 румънското правителство всъщност е предпочело режим, с който от един бъдещ момент се въвежда нова такса за всички превозни средства, от внос или не, като в същото време се позволява на данъчните власти да задържат незаконосъобразно събраните суми от таксата за замърсяване до момента на следващото вписване на правото на собственост върху съответното превозно средство, което ще доведе до заплащане на таксова марка за околна среда.

45. В действителност, както сочи запитващата юрисдикция, член 12 от OUG № 9/2013 ограничава възстановяването на таксата за замърсяване, събрана на основание OUG № 50/2008, до разликата между стойността на таксовата марка за околна среда и таксата за замърсяване. Тоест внесената преди това сума се задържа за таксова марка за околна среда, а в същото време за вече регистрираните в Румъния превозни средства към момента на влизане в сила на OUG № 50/2008, които са били на това основание освободени от тази такса, таксовата марка за околна среда става изискуема едва при следващото вписване на правото на собственост върху тези превозни средства.

46. Следователно въпросът е дали държава членка може да откаже възстановяването на такса, която противоречи на правото на Съюза, като въведе нова такса, евентуално изискуема в бъдеще, и създаде законово основание, позволяващо на данъчната администрация да задържи събраните суми от таксата, обявена за противоречаща на правото на Съюза, до момента, когато новата такса стане изискуема, и в който момент се извършва прихващането между тези две такси.

47. В този контекст, макар настоящото дело да се отнася до възстановяването на таксата за замърсяване, а не до облагането с таксова марка за околна среда, уместно е да преценим дали с член 4 във връзка с член 2 от OUG № 9/2013, според които възстановяването на таксата за замърсяване се отлага до датата, когато стане изискуема таксовата марка за околна среда, и се извършва доколкото размерът на таксата за замърсяване е по-висок от тази таксова марка, се изпълнява задължението за възстановяване на таксите, събрани в нарушение на правото на Съюза, и същевременно се премахва забранената от член 110 ДФЕС дискриминация, която е била установена с OUG № 50/2008. Макар в съдебното заседание г-н Nicula и румънското правителство да обсъдиха пространно метода за изчисляване на таксовата марка за околна среда, настоящото дело се отнася само до възстановяването на таксата за замърсяване. Тоест съвместимостта на метода за изчисляване на таксовата марка за околна среда с член 110 ДФЕС не е предмет на преюдициалното запитване.

а) Последователността в практиката на Съда относно вносните употребявани моторни превозни средства

48. В съдебното заседание румънското правителство обосновава искането си за разглеждане на настоящото дело от големия състав с твърдение, че Съдът не е бил последователен в решение Nádasdi и Németh [13], от една страна, и от друга страна, в решения Tatu [14] и Nisipeanu [15].

49. Според това правителство не е възможно да се приемат за непротиворечиви решение Nádasdi и Németh, в което Съдът посочва, че „сравнението [на употребяваните превозни средства, нововнесени в Унгария] с употребяваните превозни средства, пуснати в движение в Унгария преди влизане в сила на закона относно таксата за регистрация, е ирелевантно“ [16], и решения Tatu и Nisipeanu, в които Съдът разглежда въпроса дали таксата за замърсяване е неутрална спрямо внесените употребявани превозни средства и сходните употребявани превозни средства, които са били регистрирани на територията на страната преди влизането в сила на OUG № 50/2008 [17].

50. Припомням, че за разлика от дела Nádasdi и Németh, Tatu и Nisipeanu настоящото дело се отнася до искане за възстановяване на такса, обявена за несъвместима с член 110 ДФЕС, а не до съвместимостта на таксовата марка за околна среда с този член. Следователно не се поставя повдигнатият от румънското правителство въпрос за единството на практиката на Съда, тъй като референтни решения по отношение на таксата за замърсяване, за която става въпрос в настоящото дело, безспорно са решения Tatu и Nisipeanu, постановени много след решение Nádasdi и Németh.

б) Съвместимостта с член 110 ДФЕС на разпоредба като член 4 от OUG № 9/2013

51. Няма спор, че член 110, алинея първа ДФЕС налага задължение за пълна неутралност на вътрешното облагане по отношение на конкуренцията между стоките, които вече се намират на националния пазар, и внесените подобни стоки [18].

52. Следователно се налага да преценим дали член 4 от OUG № 9/2013 облага с една и съща такса внесените употребявани превозни средства и вече регистрираните в Румъния преди влизане в сила на OUG № 50/2008 употребявани превозни средства, които на това основание са били освободени от такса за замърсяване.

53. По мое мнение, така както са формулирани, точки c) и d) от член 4 не водят до констатираната в решение Tatu (EU:C:2011:219) дискриминация, доколкото употребяваните превозни средства, регистрирани в Румъния преди влизане в сила на OUG № 50/2008, които са били освободени на това основание от такса за замърсяване, подлежат на облагане с новата такса също като употребяваните превозни средства, за които след постановяването на решение Tatu румънски съд е постановил възстановяване на таксата за замърсяване или регистрирането им без заплащане на такса за замърсяване.

54. Таксовата марка за околна среда не само се прилага по принцип спрямо двете посочени по-горе категории, но и е изискуема в един и същ момент, а именно при следващото вписване на правото на собственост.

13 — EU:C:2006:652.
14 — EU:C:2011:219.
15 — EU:C:2011:466.
16 — EU:C:2006:652, т. 49.
17 — EU:C:2011:219, т. 38 и EU:C:2011:466, т. 20.
18 — Вж. решение Комисия/Дания (C-47/88, EU:C:1990:449, т. 8 и 9) и решение Tatu (EU:C:2011:219, т. 34).

55. По тези съображения на г-н Nicula би следвало да бъде възстановена несъвместимата с правото на Съюза такса за замърсяване, като новата таксова марка за околна среда би могла евентуално да му бъде наложена едва при следващо вписване на правото на собственост върху превозното му средства.

56. Тъй като запитващата юрисдикция счита, че член 12 от OUG № 9/2013 също е приложим към разглеждания спор, следва да се прецени и съвместимостта с правото на Съюза на разпоредба като посочения член, който предвижда, че таксата за замърсяване (каквато в случая е платена от г-н Nicula) може да му бъде възстановена ако и доколкото е по-висока от таксовата марка за околна среда, която се дължи за въпросното превозно средство.

в) Съвместимостта на правило като това на член 12 от OUG № 9/2013 с член 110 ДФЕС и задължението за възстановяване на данък, събран в нарушение на правото на Съюза.

57. Припомням, че установената с OUG № 50/2008 дискриминация се е изразявала във факта, че таксата за замърсяване „[е имала] за ефект това, че за внесени употребявани превозни средства, които се отличават със значителна възраст и овехтяване […] се [е налагала] такса, която [би могла] да доближи 30 % от тяхната пазарна стойност, докато за подобни превозни средства, пуснати в продажба на националния пазар на употребявани превозни средства [не се е налагала] подобна данъчна тежест“ [19]. На това основание Съдът приема, че таксата за замърсяване „[е имала] за ефект да възпира вноса и пускането в движение в Румъния на употребявани превозни средства, закупени в други държави членки“ [20].

58. Според румънското правителство Румъния се е съобразила с решения Tatu (EU:C:2011:219) и Nisipeanu (EU:C:2011:466), като е приела член 4, буква c) от OUG № 9/2013 и по този начин е предвидила облагане с таксова марка за околна среда и за превозните средства, които вече са регистрирани в Румъния и са били освободени от таксата за замърсяване, считано от следващата промяна в собствеността на тези превозни средства.

59. Аз мисля, напротив, че член 12 от това извънредно постановление (за който румънското правителство счита, че не се прилага към конкретния спор) [21] не позволява да се отстрани дискриминацията, създадена с предходната правна уредба.

60. Всъщност ефектът от тази разпоредба е, че позволява на данъчната администрация да задържи вече събраната под формата на такса за замърсяване сума до момента на евентуално вписване на собствеността върху съответното превозно средство. При това не се начисляват лихвите, които биха били дължими на внеслите такса за замърсяване данъкоплатци, и също така не е предвиден механизъм за възстановяване на тази такса и плащане на съответните лихви, ако в бъдеще няма повече вписвания във връзка със собствеността върху това превозно средство.

61. Както изтъква г-н Nicula, изобщо не е сигурно, че ще има вписване във връзка със собствеността върху употребявано превозно средство, което вече е било регистрирано в Румъния към момента на влизане в сила на OUG № 50/2008, или което, като това на г-н Nicula, е било внесено при действието на това извънредно постановление, тъй като значителна част от тези превозни средства може да са с голямо овехтяване. Същият резултат е възможен и ако съответното превозно средство е откраднато или унищожено.

19 — Решение Tatu (EU:C:2011:219, т. 58).

20 — Пак там.

21 — Становище, което запитващата юрисдикция отхвърля в писмения отговор на отправеното ѝ от Съда искане за разяснения.

62. Вследствие на това, както посочва Комисията, таксовата марка за околна среда не се прилага по един и същ начин спрямо всички сделки, извършени при действието на OUG № 50/2008. Макар да се прилага спрямо употребяваните превозни средства, които вече са били регистрирани в Румъния и на това основание са били освободени от такса за замърсяване, тя ще се дължи единствено при първото прехвърляне на правото на собственост върху превозното средство след влизане в сила на OUG № 9/2013, а в същото време член 12 позволява на данъчната администрация да не възстановява вече събраната след влизането в сила на OUG № 50/2008, в нарушение на член 110 ДФЕС, такса за замърсяване за внесените употребявани превозни средства.

63. Румънското правителство се опитва да оправдае това различно третиране, като поддържа, че известни разлики в третирането на сходни положения са присъщи на законодателна намеса за възстановяване на законността вследствие решение на Съда, с което дадена разпоредба на националното право се обявява за несъвместима с правото на Съюза. Аз не споделям това становище, което поставя под въпрос ефикасността и еднаквото прилагане на правото на Съюза. Обратно, след като Съдът е установил, че е допуснато нарушение на правото на Съюза, държавите членки са длъжни да поправят това нарушение и да отстранят всички негови последици.

64. Ето защо също като Комисията считам, че член 12 от OUG № 9/2013 е несъвместим с член 110 ДФЕС и нарушава задължението на Румъния да възстанови таксата за замърсяване, събрана в нарушение на този член от договора.

65. При тези обстоятелства таксата за замърсяване следва да бъде възстановена на г-н Nicula ведно със съответните лихви.

66. Следователно на въпроса на запитващата юрисдикция следва да се отговори, че член 110 ДФЕС трябва да бъде тълкуван в смисъл, че се противопоставя на национален режим на облагане на превозни средства като въведения с членове 4 и 12 от OUG № 9/2013.

В – *Относно ограничаването на действието на решението във времето*

67. В случай, че Съдът приеме, че член 110 ДФЕС се противопоставя на режим на облагане като разглеждания, румънското правителство моли Съда да ограничи действието на решението във времето.

1. Доводите на румънското правителство

68. Румънското правителство твърди, че е действало добросъвестно при въвеждането на разглеждания режим на облагане, водено от намерението да се съобрази с решения Tatu (EU:C:2011:219) и Nisipeanu (EU:C:2011:466). То добавя, че възстановяването на събраните суми би довело до сериозни затруднения за румънската държава.

69. В съдебното заседание румънското правителство посочва, че общата сума, събрана на основание OUG № 9/2013 [22], е в размер на 3 288 565 944 RON (около 750 милиона евро). Според собствените му оценки лихвите върху тази сума биха надвишили 1 583 545 688 RON (около 360 милиона евро) и следователно дължимата от румънския бюджет сума би възлязла общо на около 1,1 милиарда евро. Според румънското правителство тази сума представлява 36,5 % от заложения в бюджета за 2013 г. дефицит и възстановяването ѝ би могло да застраши изпълнението на предвидените програми и проекти за опазване на околната среда.

70. Румънското правителство подчертава още, че румънският бюджет за 2013 г. е с дефицит от 2,97 милиарда евро и възстановяването на събраните суми със съответните лихви би увеличило бюджетния дефицит с 0,8 %, което би застрашило спазването на наложеното на Румъния по силата на Договора за стабилност, координация и управление в Икономическия и паричен съюз задължение да сведе бюджетния дефицит до възможния минимум.

71. Също в съдебното заседание г-н Nicula оспорва достоверността на посочените от румънското правителство данни, като се позовава на данните, публикувани от Administrația Fondului pentru Mediu (Администрацията на Фонда за околната среда), според които събраните суми от таксова марка за околна среда през 2013 г., след влизането в сила на OUG № 9/2013, възлизат на около 730 милиона румънски леи, а не 3 288 565 944 RON. Г-н Nicula оспорва и това, че лихвите биха били 1 583 545 688 RON, но без да посочва алтернативен размер. Според него общата сума, подлежаща на възстановяване, представлява едва 0,83 % от румънския бюджет за 2013 г.

72. В репликата си румънското правителство не оспорва представените от г-н Nicula данни.

2. Анализ

73. В самото начало е уместно да припомним, че съгласно постоянната съдебна практика тълкуването, което Съдът дава на норма от правото на Съюза при упражняване на компетентността си по член 267 ДФЕС, уточнява и изяснява значението и приложното поле на тази норма, както тя трябва или е трябвало да се разбира и прилага от момента на нейното влизане в сила. Следователно нормата може и трябва да се прилага от съда съгласно с даденото тълкуване към правоотношения, възникнали и установени преди решението по искането за тълкуване, ако освен това са налице условията за отнасяне пред компетентните юрисдикции на спор по прилагането на посочената норма [23].

74. Като се позовах на постоянната практика на Съда, в заключение T-Mobile Austria посочих, че „само по изключение, като прилага общия принцип на правна сигурност, присъщ на правния ред на Съюза, Съдът може да ограничи възможността всяко заинтересовано лице да се позовава на разтълкувана от него разпоредба, за да постави под въпрос добросъвестно установени правоотношения. За да може да се наложи подобно ограничение, е необходимо да са изпълнени два основни критерия, а именно добросъвестност на заинтересованите среди и риск от сериозни смущения“ [24].

75. Според мен в настоящия случай не е изпълнено нито едно от тези две условия.

22 — В отговор на въпроса, който му поставих в съдебното заседание, румънското правителство потвърди, че действително има предвид сумите, събрани на основание OUG № 9/2013.

23 — Вж. решение Barreira Pérez (C-347/00, EU:C:2002:560, т. 44), решение Linneweber и Akritidis (C-453/02 и C-462/02, EU:C:2005:92, т. 41) и решение Meilicke и др. (C-292/04, EU:C:2007:132, т. 34).

24 — Заключение T-Mobile Austria (C-616/11, EU:C:2013:691, т. 96). Вж. решение Vroege (C-57/93, EU:C:1994:352, т. 21), решение Cooke (C-372/98, EU:C:2000:558, т. 42), решение Skov и Bilka (C-402/03, EU:C:2006:6, т. 51), решение Nádasdi и Németh (EU:C:2006:652, т. 63), решение Brzeziński (C-313/05, EU:C:2007:33, т. 56), решение Калинчев (C-2/09, EU:C:2010:312, т. 50) и решение Santander Asset Management SGIIC и др. (C-338/11—C-347/11, EU:C:2012:286, т. 59).

76. По отношение на критерия за добросъвестност румънското правителство отбелязва, че OUG № 9/2013 е прието, за да се спазят задълженията, наложени на Румъния от член 110 ДФЕС, съгласно тълкуването му от Съда в решения Tatu (EU:C:2011:219) и Nisipeanu (EU:C:2011:466).

77. Като установява обаче различно прилагане спрямо внесените и спрямо вече регистрираните в Румъния превозни средства, OUG № 9/2013 запазва по причини, които изложих в точки 59—64 от настоящото заключение, първоначално установената от OUG № 50/2008 дискриминация, което не може да не е било известно на румънското правителство.

78. След като критерият за добросъвестност не е изпълнен, „не е необходимо да се проверява дали е изпълнен вторият критерий за риска от сериозни смущения“ [25]. Въпреки това за изчерпателност представям на Съда няколко съображения във връзка с този втори критерий.

79. Най-напред припомням, че румънското правителство вече е искало ограничаване на действието във времето на решение Nisipeanu (EU:C:2011:466). По този повод Съдът е приел, че „финансовите последици, които може да произтекат за държава членка от решение, постановено по преюдициално запитване, не оправдават сами по себе си ограничаването на действието на това решение във времето […]. В тежест на държавата членка, поискала такова ограничаване, е да представи на Съда цифрови данни, от които да се установява, че съществува риск от тежки икономически последици […]“ [26].

80. Искането на румънското правителство е отхвърлено, с мотива че „при липса на по-точни цифрови данни, които да позволяват да се направи извод, че има риск румънската икономика сериозно да бъде затруднена вследствие на настоящото решение, условието за наличие на риск от сериозни смущения не може да се приеме за доказано“ [27].

81. По мое мнение представените от румънското правителство данни и разногласието между страните относно тези оценки са без значение, тъй като настоящото дело не се отнася до възстановяването на сумите, събрани на основание OUG № 9/2013, а до възстановяването на сумите, събрани на основание предходната правна уредба, и по-специално на OUG № 50/2008. Следователно при липсата на точни цифрови данни, които да позволят да се направи извод, че румънската икономика рискува да изпита сериозни затруднения вследствие на настоящото решение, считам, че също като по дело Nisipeanu (EU:C:2011:466) условието за наличие на риск от сериозни смущения не може да се приеме за доказано.

82. При всяко положение, както посочих в точка 43 от настоящото заключение, след постановяването на решение Tatu (EU:C:2011:219) румънското правителство е можело да избере дали да отмени таксата за замърсяване и да възстанови събраните суми за тази такса на данъкоплатците, които вече са я внесли, или да запази таксата за замърсяване (независимо под какво наименование), но да изиска тя да бъде надлежно и незабавно внесена от собствениците на употребявани автомобили, които вече са регистрирани в Румъния и на това основание са били освободени от таксата за замърсяване.

83. Предвид обстоятелството, че с приемането на OUG № 9/2013 румънското правителство е избрало да запази таксата за замърсяване под формата на таксова марка за околна среда, за да избегне това затруднение за бюджета и да премахне дискриминацията, въведена с OUG № 50/2008, е било достатъчно то да поиска плащане на таксова марка за околна среда за употребяваните превозни средства, които вече са регистрирани в Румъния и не са били обложени с такса за замърсяване, при това незабавно, а не при следващо вписване на правото на собственост върху тези превозни средства.

25 — Решение Transportes Jordi Besora (C-82/12, EU:C:2014:108, т. 47).

26 — Решение Nisipeanu (EU:C:2011:466, т. 34).

27 — Пак там (т. 36).

84. Следователно, макар при настоящия режим г-н Nicula да има право да получи обратно внесената от него през 2009 г. такса за замърсяване, Румъния може да избегне всякакъв риск за бюджета като измени OUG № 9/2013 така, че да въведе заплащане на таксова марка за околна среда от собствениците на употребявани превозни средства, вече регистрирани в Румъния към момента на влизане в сила на OUG № 50/2008, които тогава са били освободени от таксата за замърсяване.

85. От изложеното следва, че не е необходимо действието на решението във времето да бъде ограничавано.

VI – **Заключение**

86. Поради това предлагам на Съда да отговори на преюдициалния въпрос на Tribunalul Sibiu по следния начин:

„Член 110 ДФЕС следва да бъде тълкуван в смисъл, че се противопоставя на национален режим на облагане на превозни средства като този, установен с членове 4 и 12 от Извънредно правителствено постановление № 9/2013 за таксовата марка за моторни превозни средства“.