



Les modalités de calcul de la taxe d'immatriculation des véhicules d'occasion importés au Portugal portent atteinte au principe de la libre circulation des marchandises

La réglementation nationale n'assure pas que les véhicules d'occasion importés soient soumis à une taxe d'un montant égal à celui de la taxe frappant les véhicules similaires déjà présents sur le marché portugais

Par un arrêt de 2016¹, la Cour a déclaré que le Portugal avait manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 110 TFUE, dont l'objectif est d'assurer la libre circulation des marchandises entre les États membres dans des conditions normales de concurrence par l'élimination de toute forme de protection pouvant résulter de l'application d'impositions intérieures discriminatoires à l'égard des produits originaires d'autres États membres. En effet, la Cour a jugé que, dans le cadre de la détermination du montant de la taxe sur les véhicules, le système relatif au calcul de la dépréciation des véhicules qui était appliqué en vue de déterminer la valeur imposable des véhicules d'occasion introduits sur le territoire portugais en provenance d'un autre État membre ne tenait pas compte de la dépréciation subie par ces véhicules au cours de leur première année d'utilisation ni de la dépréciation excédant 52 % dans le cas des véhicules utilisés depuis plus de cinq ans.

Selon le code de la taxe sur les véhicules portugais, les taux de taxation sont établis en tenant compte de la cylindrée et de la composante environnementale (calculée en fonction du niveau d'émission de dioxyde de carbone). Le Portugal affirme s'être conformé à l'arrêt de 2016 en modifiant le code afin d'étendre le nombre de tranches qui servent au calcul de la dépréciation subie par les véhicules d'occasion importés sur son territoire. Toutefois, contrairement à la version précédente du code, les taux de réduction en fonction de l'âge du véhicule s'appliquent désormais uniquement à la cylindrée, la composante environnementale étant due dans son intégralité.

La Commission demande à la Cour de constater que, en excluant, dans le cadre du calcul de la taxe en cause, la dépréciation de cette composante de la détermination de la valeur applicable aux véhicules d'occasion mis en circulation sur le territoire portugais et achetés dans un autre État membre, le Portugal a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 110 TFUE. Selon la Commission, les modalités et le mode de calcul de la taxe impliquent que la taxation d'un véhicule d'occasion importé d'un autre État membre soit presque toujours plus élevée que celle d'un véhicule d'occasion similaire immatriculé au Portugal, ce qui entraîne une discrimination entre ces deux catégories de véhicules.

Dans son arrêt de ce jour, **la Cour déclare le manquement du Portugal.**

La Cour rappelle que la taxe d'immatriculation acquittée dans un État membre est incorporée dans la valeur du véhicule. Lorsque le véhicule 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.**

¹ Arrêt de la Cour du 16 juin 2016, Commission/Portugal, [C-200/15](#).

La Cour constate que, selon le système de taxation portugais réformé, à la différence de la composante calculée en fonction de la cylindrée du véhicule concerné, pour laquelle un pourcentage de réduction en fonction de l'âge du véhicule est prévu, **aucune réduction de la composante environnementale n'est prévue pour refléter la dépréciation de la valeur marchande du véhicule à ce titre.** Par conséquent, **le montant de la taxe d'immatriculation pour les véhicules d'occasion importés au Portugal des autres États membres est calculé sans prendre en compte la dépréciation réelle de ces véhicules.** Dès lors, **la réglementation nationale n'assure pas que les véhicules d'occasion importés d'un autre État membre soient soumis à une taxe d'un montant égal à celui de la taxe frappant les véhicules d'occasion similaires déjà présents sur le marché national, ce qui est contraire à l'article 110 TFUE.**

Le Portugal estime que cette circonstance est justifiée par un objectif de protection de l'environnement. En effet, le paiement intégral de la composante environnementale aurait pour but de soumettre l'entrée de véhicules d'occasion au Portugal à un critère sélectif en appliquant exclusivement des critères environnementaux, dans le respect notamment du principe du pollueur-payeur.

La Cour rappelle à cet égard que, **si les États membres sont libres de définir les modalités du calcul de la taxe d'immatriculation de manière à tenir compte de considérations liées à la protection de l'environnement, toute forme de discrimination, directe ou indirecte, à l'égard des importations en provenance des autres États membres, ou de protection en faveur de productions nationales concurrentes, doit être évitée.** Elle ajoute que l'objectif de protection de l'environnement pourrait être réalisé de manière plus complète et cohérente en frappant d'une taxe annuelle tout véhicule mis en circulation dans un État membre, laquelle ne favoriserait pas le marché national des véhicules d'occasion au détriment de la mise en circulation de véhicules d'occasion importés d'autres États membres et serait, en outre, conforme au principe du pollueur-payeur.

La Cour relève qu'une **taxe calculée en fonction du potentiel polluant d'un véhicule d'occasion qui, à l'instar de la taxe en cause, n'est intégralement perçue qu'à l'occasion de l'importation et de la mise en circulation d'un véhicule d'occasion en provenance d'un autre État membre,** alors que l'acquéreur d'un tel véhicule déjà présent sur le marché de l'État membre concerné ne doit supporter que le montant de la taxe résiduelle incorporé dans la valeur marchande du véhicule qu'il achète, **est contraire à l'article 110 TFUE.**

La Cour rejette aussi l'argument du Portugal selon lequel la composante environnementale de la taxe en cause constitue, en réalité, une taxe autonome, distincte de la composante de cette taxe calculée en fonction de la cylindrée du véhicule concerné, car elle est présentée comme étant l'un des deux éléments utilisés pour le calcul d'une taxe unique et non pas comme une taxe distincte. De surcroît, cette taxe demeurerait en tout état de cause discriminatoire.

La Cour souligne enfin que, si les contribuables peuvent opter pour une autre méthode de calcul de la taxe en cause, en demandant au directeur des douanes de recalculer cette taxe sur la base de l'estimation effective de la valeur du véhicule concerné, **l'existence d'une méthode de calcul alternative d'une taxe ne dispense pas un État membre de l'obligation de respecter les principes fondamentaux d'une règle essentielle du traité FUE ni autorise cet État membre à enfreindre ce traité.**

RAPPEL : Un recours en manquement, dirigé contre un État membre qui a manqué à ses obligations découlant du droit de l'Union, peut être formé par la Commission ou par un autre État membre. Si le manquement est constaté par la Cour de justice, l'État membre concerné doit se conformer à l'arrêt dans les meilleurs délais. Lorsque la Commission estime que l'État membre ne s'est pas conformé à l'arrêt, elle peut introduire un nouveau recours demandant des sanctions pécuniaires. Toutefois, en cas de non communication des mesures de transposition d'une directive à la Commission, sur sa proposition, des sanctions peuvent être infligées par la Cour de justice, au stade du premier arrêt.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.