

ROMÂNIA

TRIBUNALUL ARAD

Operator 3207/2504

Secția de contencios administrativ și fiscal, litigii de muncă și asigurări sociale Dosar nr. XXX/2011

SENTINȚA CIVILĂ NR. 2577

Ședința publică din data de 19.10. 2011

Președinte : XX

Grefier : XX

S-a luat în examinare acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamantul XXX în contradictoriu cu pârâții Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad , pentru anulare act administrativ.

La apelul nominal se prezintă reprezentanta reclamantului, avocat XXX în substituirea avocat XXX, cu delegație de substituire la dosar, lipsă fiind reprezentantul pârâtei.

Procedura de citare legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei după care, nemaifiind alte cereri, instanța constată cauza în stare de judecată și acordă cuvântul pe fond.

Reprezentantul reclamantului solicită admiterea acțiunii astfel cum a fost formulată în scris, cu cheltuieli de judecată.

TRIBUNALUL

Constată că prin acțiunea înregistrată la această instanță la data de 30.06.2011, reclamantul XXX a chemat în judecată pârâții Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad solicitând anularea Deciziei nr. **XXX/20.06.2011** emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice și a Deciziei de calcul a taxei de poluare nr. **XXX/07.04.2010** emisă de Administrația Finanțelor Publice Arad, obligarea pârâtei la restituirea taxei de poluare în cuantum de **XXX RON** și la plata dobânzii legale în materie fiscală de la data de 10.06.2011 și până la data restituirii efective, precum și la plata cheltuielilor de judecată, în motivare arătând că, urmare a aplicării O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa de poluare, în forma modificată prin O.U.G. nr. 218/2008 și O.U.G. nr. 7/2009, a fost obligat la achitarea unei taxe de . poluare în cuantum de **XXX₁ RON**, ,taxa fiind achitată în contul

Administrației Finanțelor Publice Arad, ca o condiție prealabilă pentru înmatricularea în România a unui autoturism marca Volkswagen.

Prin contestația formulată, sub nr. XXX/26.04.2010 reclamantul a contestat legalitatea deciziei de calcul a **taxei de poluare nr. XXX/07.04.2010** și a solicitat pârâtei restituirea acestei taxe, în temeiul art. 117 Cod procedură fiscală, apreciind că ea este percepută cu încălcarea dreptului comunitar și fără emiterea unei decizii de impunere conform art. 85 Cod procedură fiscală, însă prin **decizia nr. XXX/20.06.2011** Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad a respins în fapt contestația reclamantului, fără a lua în discuție vreunul dintre argumentele sale.

Reclamantul consideră că taxa pentru poluare este prelevată iară existența unui titlu de creanță, întrucât, conform dispozițiilor art. 85 Cod procedură fiscală, impozitele și taxele se stabilesc de către organul fiscal competent prin decizii de impunere, însă, în speță, anterior prelevării taxei de poluare în cazul reclamantului, nu s-a emis nici o decizie de impunere.

Reclamantul arată că decizia de calcul a taxei de poluare nu este un act administrativ fiscal și nu produce nici un fel de efecte juridice, întrucât prin decizia de calcul nu se stabilește o obligație de plată în sarcina contribuabilului. După cum se poate observa, obligația de plată a taxei de poluare nu se stabilește prin decizia de calcul a taxei de poluare, ci prin lege (O.U.G. nr. 50/2008 și reglementările specifice în materia înmatriculării vehiculelor), ca o condiție sine qua non pentru prima înmatriculare a unui autoturism în România. Singurul rol al deciziei de calcul este acela de a determina în concret suma datorată de contribuabil. În mod evident, potrivit dispozițiilor art. 85 Cod procedură fiscală, organul fiscal era dator să emită o decizie de impunere pentru stabilirea taxei de poluare, pe baza deciziei de calcul, în cazul în care contribuabilul solicita înmatricularea autoturismului.

Prin decizia de calcul nu se stabilește un termen de plată în sarcina contribuabilului. Așa cum se poate observa, organul fiscal nu a stabilit nici un termen în care contribuabilul să fie obligat să procedeze la plata taxei de poluare. Practic, suma determinată prin decizia de calcul putea fi achitată oricând anterior primei înmatriculări a autoturismului în România, ea constituind doar o condiție pentru înmatricularea autoturismului în România.

Neplata taxei de poluare determinate prin decizia de calcul nu generează obligația de plată a unor majorări de întârziere, reclamantul concluzionând că decizia de calcul nu este un act administrativ fiscal, această decizie nu are decât rolul de a determina exact quantumul taxei datorate, în temeiul legii, pentru a se evita situațiile în care contribuabilii determinau și achitau un quantum mai mic al taxei, - prejudiciind astfel bugetul public.

Mai arată reclamantul că, taxa pentru poluare este prelevată cu încălcarea dreptului comunitar O.U.G. nr. 50/2008 este contrară art. 90 din

Tratatul CE, întrucât este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second-hand deja înmatriculate într-un alt stat membru, precum cel pentru care s-a achitat taxa de poluare în acest litigiu, favorizând astfel vânzarea autoturismelor second-hand înmatriculate în România și, mai recent, vânzarea autoturismelor noi produse în România.

Pentru acest motiv, consideră reclamantul că dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008, incompatibile cu art. 90 din Tratatul CE, trebuie eliminate de la aplicare, cu consecința că încasarea taxei de poluare apare în speță ca fiind lipsită de temei legal (deoarece o dispoziție fiscală națională incompatibilă cu o dispoziție comunitară nu poate produce nici un fel de efecte juridice, de la data edictării ei).

Prin întâmpinare pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad, solicită respingerea acțiunii reclamantului formulate împotriva deciziei de soluționare a contestației nr. XXX/20.06.2011.

Prin întâmpinare, pârâta Administrației Finanțelor Publice Arad a solicitat în principal respingerea acțiunii ca fiind nelegală și netemeinică, apărându-se în esență prin aceea că taxa pentru poluare nu este contrară dispozițiilor comunitare de care se prevalează reclamantul, iar în subsidiar a solicitat admiterea cererii de chemare în garanție a Ministerului Mediului - Administrația Fondului pentru Mediu, arătând că reclamantul a achitat de bună voie taxa de poluare care a fost virată Fondului pentru mediu conform art. 1 alin. 1 din OUG nr. 50/2008, prin urmare, având în vedere că acest fond este gestionat de Administrația Fondului pentru Mediu, consideră pârâta că Administrația Finanțelor Publice Arad nu poate fi obligată la restituirea contravalorii taxei de poluare pentru autovehicule și a dobânzilor, deoarece instituția pârâtă doar a calculat și încasat contravaloarea taxei pe care ulterior a virat-o Fondului de mediu.

Din actele și lucrările dosarului, instanța reține în fapt că urmare a aplicării O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa de poluare, în forma modificată prin O.U.G. nr. 218/2008 și O.U.G. nr. 7/2009, reclamantul a fost obligat la achitarea unei taxe de poluare în cuantum de **XXX RON**, taxa fiind achitată în contul DGFP - Administrației Finanțelor, Publice Arad, prin chitanța **seria TS3 B nr. XXX din data de 07.04.2011** o condiție prealabilă pentru înmatricularea în România a unui autoturism marca Volkswagen.

Prin contestația nr. **XXX/26.04.2011**, reclamantul a contestat legalitatea deciziei de calcul a taxei de poluare nr. **XXX/7.04.2011** și a solicitat pârâtei restituirea acestei taxe, în temeiul , art. 117 Cod procedură fiscală, apreciind că ea este percepută cu încălcarea dreptului comunitar și ' fără emiterea unei decizii de impunere conform art. 85 Cod' procedură fiscală, însă prin **decizia nr. XXX/20.06.2011**, Administrația Finanțelor ' Publice Arad a respins contestația reclamantului, astfel încât a formulat acțiunea în contencios-administrativ de față.

Acțiunea este întemeiată pentru considerentele ce se vor evidenția, în continuare.

Astfel, este de observat mai întâi că în cauză reclamantul a atacat cu contestație decizia de calcul a taxei pentru poluare și a realizat procedura prealabilă impusă de art. 7 din Legea nr. 554/2004, coroborat cu art. 205 Cod procedură fiscală astfel încât tribunalul este îndatorat a se pronunța în fond cu privire la pretențiile reclamantului din acțiunea introductivă de instanță.

Instanța reține că prin Legea nr. 157/2005, România a ratificat Tratatul privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană, iar efectele acesteia sunt reglementate de art. 148 alin. 2 și 4 din Constituția României, în conformitate cu care, ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare, iar Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului (2).

Obligația respectării dispozițiilor cuprinse în tratatele ratificate de Statul român rezultă și din dispozițiile art. 11 alin. 1 din Constituția României, conform cărora Statul român se obligă să îndeplinească întocmai și cu bună-credință obligațiile ce-i revin din tratatele la care este parte.

În raport cu dispozițiile din Constituția României menționate, aplicarea dispozițiilor din legile interne al Statului român se va face în conformitate cu dispozițiile obligatorii din dreptul Uniunii Europene, respectiv din dreptul comunitar.

În concluzie, începând cu data aderării, 1.01.2007, este obligatorie pentru Statul român respectarea așa numitului „acquis comunitar” - astfel cum este definit prin art. 1 din Hotărârea Guvernului nr. 1367/2000, privind constituirea și funcționarea grupului de lucru pentru studierea concordanței dispozițiilor și principiilor Constituției României cu acquisul comunitar, în perspectiva aderării României la Uniunea Europeană, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 30 din 17/01/2001, definiție a acquisul comunitar conform căreia acesta include, între alte acte normative, „dispozițiile Tratatului instituind Comunitatea Europeană, semnat la 25 martie 1957 la Roma, și ale Tratatului privind Uniunea Europeană, semnat la 7 februarie 1992 la Maastricht, ambele republicate în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. -C 340 din 10 noiembrie 1997”.

Instanța reține privitor la reglementarea internă a taxei pentru poluare următoarele:

Taxa de poluare a fost instituită prin Ordonanța de Urgență nr 50/2008. care a abrogat prevederile din Codul fiscal referitoare la taxa de

primă înmatriculare a autovehiculelor. Reglementarea taxei de poluare a suferit mai multe modificări după intrarea în vigoare, modificări ce vor fi arătate mai jos.

Ordonanța de Urgență nr. 50 din 21 aprilie 2008, pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, și a intrat în vigoare la data de 1.07.2008, conform art. 14 din acest act normativ.

Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a fost modificată pentru prima dată prin Ordonanța de Urgență nr. 208 din 4 decembrie 2008, pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 825 din 8 decembrie 2008.

În lipsa oricărei alte precizări privind intrarea în vigoare în cuprinsul Ordonanței de Urgență nr. 208/2008, aceasta a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial (conform art. 11.alin. 2 din Legea nr. 24/2000), respectiv la data de 8 decembrie 2008. (conform art. 11 .alin. 2 din Legea nr. 24/2000).

Ordonanța de Urgență nr. 208/2008 - abrogată prin art. I din Ordonanța de Urgență nr. 218/2008 - a fost respinsă prin Legea nr. 335 din 11 noiembrie 2009 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 776 din 13 noiembrie 2009.

Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a fost modificată pentru a doua oară prin Ordonanța de Urgență nr. 218 din 10 decembrie 2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, care a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 836 din 11 decembrie 2008.

La rândul său, primul act de modificare a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, respectiv Ordonanța de Urgență nr. 208/2008, a fost abrogat prin art. I din Ordonanța de Urgență nr. 218/2008. Conform art. I din Ordonanța de Urgență nr. 218/2008, „Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 825 din 8 decembrie 2008, se abrogă”.

În lipsa oricărei alte precizări privind intrarea în vigoare în cuprinsul Ordonanței de Urgență nr. 218/2008, aceasta a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial (conform art. 11 .alin. 2 din Legea nr. 24/2000), respectiv la data de 11 decembrie 2008.

Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a fost modificată pentru a treia oară prin Ordonanța de Urgență nr. 7 din 18 februarie "2009 privind modificarea 'Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/-2008' pentru

instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, care a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 103 din 19 februarie 2009.

În lipsa oricărei alte precizări privind intrarea în vigoare în cuprinsul Ordonanței de Urgență nr. 7/2009, aceasta a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial (conform art. 11. alin. 2 din Legea nr. 24/2000), respectiv la data de 19 februarie 2009.

Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a fost modificată pentru a patra oară prin art. 35 din Legea nr. 329 din 5 noiembrie 2009, privind reorganizarea unor autorități și instituții publice, raționalizarea cheltuielilor publice, susținerea mediului de afaceri și respectarea acordurilor cu Comisia Europeană și Fondul Monetar Internațional, care a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 761 din 9 noiembrie 2009.

Conform art. 70 din această lege, Capitolul VII - din care face parte art. 35-a intrat în vigoare la trei zile de la data publicării în Monitorul Oficial (conform art. 11. alin. 1 din Legea nr. 24/2000), respectiv la data de 12 noiembrie 2009.

Regimul taxei de poluare a mai fost modificat - deși nu se face referire la modificarea expresă a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 - și prin Ordonanța de Urgență nr. 117 din 29 decembrie 2009 pentru aplicarea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 926 din 30 decembrie 2009, care a extins exceptarea de la plata taxei de poluare stabilită prin art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008.

Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a mai fost modificată prin Ordonanța de Urgență nr. 118 din 23 decembrie 2010 privind modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 888 din 30 decembrie 2010

Conform art. IV din Ordonanța de Urgență nr. 118/2010, această ordonanță de urgență a intrat în vigoare la data de 1 ianuarie 2011.

Cât privește modificările operate în privința cuantumului taxei de poluare este de reamintit că în raport cu diferitele modificări ale Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, Curtea constată că deși taxa de poluare a rămas în vigoare din data de 1.07.2008 și până în prezent, cuantumul și modul de calcul al acestei taxe a fost modificat în mod esențial începând cu data de 19.02.2009, prin înlocuirea anexelor la acest act normativ.

Astfel, în perioada 1.07.2008-10.12.2008 se aplică taxele stabilite conform anexelor la O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, cu mențiunea că în perioada 8.12.2008-10.12.2008, când a intrat în vigoare O.U.G. nr. 208/2008. (care a fost abrogată la 11.12.2008, prin O.U.G. nr. 218/2008) s-a plătit o taxă de poluare, majorată, însă prin dispozițiile art. IV alin. I din O.U.G. nr. 218/2008, taxele plătite conform anexelor la O.U.G. nr.

208/2008 în perioada 8.12.2008-10.12.2008 se restituie până la valoarea taxelor instituite prin O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială.

În perioada 11.12.2008-14.12.2008 se aplică tot taxele stabilite conform anexelor la O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială, publicată în Monitorul (Oficial, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, având în vedere dispozițiile art. IV alin. 2 din O.U.G. nr. 218/2008, conform cărora „între data intrării în vigoare a prevederilor art. I din prezenta ordonanță de urgență (adică 11.12.2008) și 14 decembrie 2008 inclusiv se aplică nivelurile taxei prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008, astfel cum era în vigoare înainte de modificarea sa prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 208/2008”.

În perioada 15.12.2008-18.02.2009 se aplică tot taxele stabilite conform anexelor la O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, având în vedere că la 15.12.2008 au intrat în vigoare anexele prevăzute de art. II din O.U.G. nr. 218/2008. Astfel, conform art. II din O.U.G. nr. 218/2008, „anexele nr. 1, 2 și 3 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr. 1, 2 și 3 care fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență”, iar conform art. V din O.U.G. nr. 218/2008, „art. II și III intră în vigoare la data de 15 decembrie 2008”.

Însă, conform art. II alin. 2 din O.U.G. nr. 7/2009, pentru autoturismele înmatriculate după 15.12.2008 și pentru care s-a plătit taxa majorată conform O.U.G. nr. 218/2008, se restituie diferența dintre taxa majorată și taxa inițială. Astfel, conform art. II alin. 2 din O.U.G. nr. 7/2009, „pentru autovehiculele achiziționate în vederea înmatriculării în România înainte de data de 15 decembrie 2008 și care au fost înmatriculate în România ulterior acestei date, cu plata taxei pe poluare pentru autovehicule calculate potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, diferența dintre taxa plătită și taxa stabilită potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, în vigoare până la data publicării Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 208/2008, se restituie, la cerere, îți termen de 45 de zile de la data depunerii cererii de restituire însoțite de documentația necesară”.

În perioada 19.02.2009-31.12.2010 se aplică taxele stabilite conform O.U.G. nr. 7/2009.

Astfel, conform art. I punctul 2 din O.U.G. nr. 7/2009, „Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.

327 din 25 aprilie 2008, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

(...)

2. Anexele nr. 1, 2 și 4 se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr. 1, 2 și 3 care fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență".

Prin Anexa 1 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 reglementează Nivelul taxei specifice în funcție de emisia de dioxid de carbon

- Anexa 2 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 reglementează Nivelul taxei specifice în funcție de norma de poluare;

- Anexa 3 O.U.G. nr. 7/2009 înlocuiește Anexa nr. 4 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008, care reglementează Grila privind cotele de reducere a taxei;

- Nu se modifică anexa nr. 3 la O.U.G. nr. 50/2008, care reglementează nivelul taxei specifice pentru autovehiculele din categoriile N2, N3, M2 și M3.

începând cu data de 1.01.2011 se aplică taxele stabilite conform O.U.G. nr. 118/2010.

Astfel, conform art. 1 punctul 6 din O.U.G. nr. 118/2010, „Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

6. Anexele nr. 1 - 3 se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr. 1 - 3 la prezenta ordonanță de urgență."

Cât privește exceptarea de la plata taxei de poluare a unor categorii de autovehicule este de reținut de către tribunal că, potrivit art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008, au fost introduse scutiri de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și pentru toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4 care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

Astfel, art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 revede următoarele:

(1) „Autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și toate autovehiculele N1 Cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, se exceptează de la obligația

de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.

(2) Autovehiculelor MI cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și tuturor autovehiculelor NI cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată în afara Uniunii Europene și care se înmatriculează în România, li se aplică taxele prevăzute în anexele nr. 1 și 2."

Această exceptare de la plata taxei de poluare a fost extinsă prin Ordonanța de Urgență nr. 117 din 29 decembrie 2009 pentru aplicarea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 926 din 30 decembrie 2009

Conform alineatului 1 al articolului unic al Ordonanței de Urgență nr. 117 din 29 decembrie 2009, „autovehiculele MI cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și autovehiculele NI cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, beneficiază de exceptarea de la plata taxei pe poluare pentru autovehicule, potrivit art. III alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în condițiile în care acestea se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență¹."

Mai trebuie precizat că exceptarea de la plata taxei de poluare - astfel cum a fost instituită prin art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 - a operat în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

Totodată, extinderea acestei scutiri la autovehiculele MI cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și la autovehiculele NI cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv - astfel cum a fost introdusă prin Ordonanța de Urgență nr. 117/2009 - a operat numai în cazul în care astfel de autovehicule se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 117/2009, neputând rezulta de aici o continuare a scutirii care a avut loc în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv, ci numai remedierea

- prin extinderea temporară a scutirii - a tratamentului juridic presupus discriminatoriu introdus prin această scutire în perioada anterioară.

Din aceste reglementări, rezultă așadar, că exceptarea de la plata taxei de poluare - astfel cum a fost instituit prin art. III din Ordonanța de urgență, a Guvernului nr. 218/2008 - a operat numai în perioada. 15

decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, iar nu și în perioada de 45 de zile de la data intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 117/2009.

Se poate conchide așadar că:

- în perioada 1.07.2008-18.02.2009 se aplică taxele stabilite conform anexelor la O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, modificările legislative succesive operate în această perioadă dispunând restituirea diferențelor plătite în plus în raport cu taxa inițială.

- în perioada 19.02.2009-31.12.2010 se aplică taxele stabilite conform O.U.G. nr. 7/2009.

- începând cu data de 1.01.2011 se aplică taxele stabilite conform O.U.G. nr. 118/2010.

Cât privește dispozițiile în materie ale actului normativ enunțat, art. 1 alin. 1 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, „prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu”.

Conform art. 4 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, „obligăția de plată a taxei intervine:

a) cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România;
b) la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9”.

Conform art. 5 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008:

(1) „Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.
(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

(3) Valoarea în lei a taxei se determină pe baza cursului de schimb valutar stabilit în prima zi lucrătoare a lunii octombrie din anul precedent și publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(4) Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu.

(5) Dovada plății taxei va fi prezentată cu ocazia înmatriculării autovehiculului aflat în una dintre situațiile prevăzute la art. 4”

Conform art. 7 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, „stabilirea, verificarea, colectarea și executarea silită, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa datorată de către contribuabili se realizează de către autoritatea

fiscală competentă, potrivit prevederilor Ordonanței Guvern nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Privitor la normele metodologice de aplicare a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, care au fost aprobate prin Hotărârea de avem nr. 686 din 24 iunie 2008, publicată în Monitorul Oficial, Partea I. 480 din 30 iunie 2008, conform art. 3 alin. 1 și 2 din Normele metodologice citate:

(1) „Taxa se calculează de organul fiscal competent din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală, care reprezintă:

a) în cazul persoanelor juridice, al persoanei , fizice care desfășoară activități economice în mod independent sau exercită profesii libere - organul fiscal la care persoana este înregistrată c . plătitor de impozite și taxe;

b) în cazul persoanelor fizice - organul fiscal în a cărui rază teritorială persoana fizică își are domiciliul fiscal.

(2) În vederea calculării taxei de către autoritatea fiscală, persoana fizică sau persoana juridică în numele căreia se efectuează înmatricularea, denumite în continuare contribuabili, trebuie să prezinte, în copie și în original, următoarele documente:

a) cartea de identitate a vehiculului; și

b) în cazul autovehiculelor rulate achiziționate din alte state, un document din care să rezulte data primei înmatriculări a acestora, și, după caz, declarația pe propria răspundere prevăzută la art. 5 alin. (4), precum și rezultatul expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" ori rezultatul evaluării individuale efectuate potrivit art. 5 alin. (20)".

Privitor la modul de calcul al taxei de poluare, cuantumul taxei de poluare pentru un anumit autovehicul este indicat la art. 6 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, conform unei formule de calcul care ia în considerare următorii parametri:

- A = valoarea combinată a emisiilor de CO₂, exprimată în grame/km;

-B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO₂, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

- C = cilindree (capacitatea cilindrică);

- D = taxa specifică pe cilindree, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 2 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

- E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008.

Formula de calcul este diferită pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 5 sau Euro 6, de acelea cu norma de poluare Euro 3 sau Euro 4.

Privitor la art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și jurisprudența Curții Europene de Justiție în această materie trebuie reamintit că:

Conform art. 110 TFUE (fostul art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană), nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.

De asemenea, nici un stat membru nu aplică produselor altor state membre impozite interne de natură să protejeze indirect alte sectoare de producție, începând cu data de 1.12.2009 intrând în vigoare Tratatul de la Lisabona.

În conformitate cu modificările aduse Tratatului instituind Comunitatea Europeană prin Tratatul de la Lisabona, Tratatul instituind Comunitatea Europeană a fost redenumit „Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene”, iar fostul art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană a fost renumerotat, devenind art. 110 al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, cu același conținut, fiind de subliniat însă că întreaga jurisprudență a Curții Europene de Justiție face însă referire la art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, iar nu la art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (deși cele două articole au același conținut), întrucât modificările operate prin Tratatul de la Lisabona nu erau în vigoare în acel moment.

În concret, privitor la jurisprudența Curții Europene de Justiție în materia taxelor interne aplicate autoturismelor second hand: Cauza Nâdasdi C-290/05 și C-33/05:

În interpretarea art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, în Hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 5 decembrie 2006 - dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, *Âkos Nâdasdi c. Vam-es Penzugyorseg Eszak-Alfoldi Regionalis Parancsnoksâga*, respectiv *Ilona Nemeth c. Vam-es Penzugyorseg Del-Alfoldi Regionalis Parancsnoksâga* - Curtea Europeană de Justiție a arătat următoarele:

„45. Așa cum Curtea a statuat deja, în sistemul Tratatului instituind Comunitatea Europeană art. 90 suplimentează dispozițiile referitoare la abolirea taxelor vamale și a măsurilor cu efect echivalent. Scopul acestuia este acela de a asigura libera circulație a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricăror forme de protecție care pot rezulta din aplicarea unor impozite interne care discriminează produsele provenite din alte state membre (cauzele reunite C- 393/04 și C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Culegere 2006 p.M)000, par.55 și jurisprudența acolo citată).

46 în ceea ce privește importarea autoturismelor second-hand importate, Curtea a aprecia; de asemenea că art. 90 caută să asigure completa neutralitatea impozitării interne sub raportul concurenței între produsele care se află deja pe piața națională și produsele importate (cauza C-387/01, Weigel, Culegere 2004, p.I-4981, par. 66 și jurisprudența acolo citată).

47 Conform unei jurisprudențe bine stabilite, art. 90 *par.* 1 este încălcat atunci când taxa aplicată produselor importate și taxa aplicată produselor naționale similare sunt calculate diferit pe baza unor criterii care conduc, chiar dacă numai în anumite cazuri, la un nivel al taxei mai mare în cazul produselor importate (a se vedea cauza Weigel, par. 67, precum și jurisprudența acolo citată). Totuși, chiar dacă nu sunt îndeplinite condițiile pentru existența unei asemenea discriminări, impozitarea poate fi discriminatorie în mod indirect, datorită efectelor pe care le produce.

48. În scopul de a asigura neutralitatea impozitării interne prin respectarea regulilor de concurență între autoturismele uzate aflate deja pe piața națională și autoturismele similare importate, este necesar să fie comparate efectele taxei de înmatriculare pentru vehiculele nou importate dintr-un alt stat membru decât Ungaria cu efectele valorii reziduale a taxei de înmatriculare care afectează vehiculele similare înmatriculate deja în Ungaria și cărora, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această taxă.

49. O comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în Ungaria înainte de intrarea în vigoare a Legii privind taxele de înmatriculare nu este relevantă. Scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă noi impozite sau să schimbe cota de impunere sau baza de impunere a unor impozite existente.

51. Cât privește criteriile care pot fi folosite pentru determinarea unei taxe, Curtea observă că, în stadiul său actual, dreptul comunitar nu restrânge libertatea fiecărui stat membru de a construi un sistem fiscal care ace diferențieri între anumite produse, chiar dacă este vorba de produse similare în sensul art. 90 *par.* 1 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană pe baza unor criterii obiective, cum ar fi proveniența materiilor prime folosite sau procesul de producție aplicat. Totuși, o asemenea diferențiere este compatibilă cu dreptul comunitar numai dacă urmărește obiective care sunt ele însele compatibile cu cerințele Tratatului și ale legislației comunitare secundare și dacă regulile în cauză sunt de natură să evite orice formă de discriminare, directă sau indirectă, îndreptată împotriva importurilor din alte state membre sau orice altă formă de protecție a produselor naționale concurente (cauza Outokumpu, par. 30).

52. În contextul sistemului taxelor de înmatriculare, criterii precum tipul motorului, capacitatea cilindrică și clasificarea fundamentată pe motive de protecție a mediului reprezintă criterii obiective. Prin urmare ele pot fi folosite într-un asemenea sistem. Pe de altă parte, nici nu există vreo cerință, ca valoarea taxei să fie legată de prețul autoturismului.

53 Totuși, o taxă de înmatriculare nu trebuie să împovăreze produsele provenind din alte state membre mai mult decât produsele naționale similare.

54. Un autoturism nou pentru care taxa de înmatriculare a fost plătită în Ungaria își pierde, în timp, o parte din valoarea sa de piață. Pe măsura deprecierei autoturismului, se diminuează de asemenea cuantumul taxei de înmatriculare incluse în valoarea reziduală a autoturismului. Din moment ce acesta este un autoturism folosit, el nu poate fi vândut decât pentru un preț ce corespunde unei părți din valoarea sa inițială, care conține valoarea reziduală a taxei de înmatriculare.

55. Pare a rezulta, din informațiile transmise de instanțele naționale, că un autoturism de același model, vechime, cu același număr de kilometri parcurși, cumpărat într-un alt stat membru și înregistrat în Ungaria, va atrage aplicarea integrală a taxei de înmatriculare prevăzută pentru această categorie de autoturisme. Prin urmare, taxa reprezintă o sarcină mai consistentă pentru autoturismele second-hand importate decât pentru autoturismele similare deja înregistrate în Ungaria, cărora li s-a aplicat taxa de înmatriculare într-un stadiu anterior.

56. Deci, deși scopul înmatriculării este acela de protecție a mediului și nu ține cont de valoarea de piață a autoturismului, aplicarea art. 90 par. 1 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană implică luarea în considerare a deprecierei autoturismelor folosite atunci când acestea sunt impozitate, din moment ce această taxă este percepută numai o dată, atunci când autoturismul este pentru prima dată înregistrat în vederea punerii în circulație în statul membru în cauză, fiind încorporată în această valoare.

57. Rezultă din considerațiile de mai sus că răspunsul la întrebările adresate Curții în cauza C-290/05, respectiv în prima parte a întrebării a treia și întrebarea a patra din cauza C-333/05 trebuie să fie acela că art. 90 par. 1 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană trebuie interpretat ca interzicând o taxă de tipul celei prevăzute de Legea privind taxele de înmatriculare, atâta timp cât:

- taxa este percepută asupra autoturismelor second-hand puse pentru prima dată în circulație pe teritoriul unui stat membru;

- valoarea taxei, determinată exclusiv prin raportare la caracteristicile tehnice ale autoturismului (tipul motorului, capacitatea cilindrică) și clasificarea din punct de vedere al poluării, este calculată fără a se lua în calcul deprecierea autoturismului, de-o asemenea manieră încât, atunci când se aplică autoturismelor second-hand importate din statele membre, aceasta excede valoarea reziduală a unor autoturisme second-hand similare care au fost deja înregistrate în statul membru în care sunt importate.

O comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în acest stat membru înainte de aplicarea a Legii privind taxele de înmatriculare nu este relevantă."

Cauza Brzezinski C 313/05:

În mod similar a decis Curtea de Justiție a Comunităților Europene și în hotărârea dată la 18 ianuarie 2007 în cauza C 313/05 Maciej Brzezinski împotriva Dyrektor Izby Celnej w Warszawie:

27 „După cum Curtea a statuat deja, articolul 90 CE reprezintă în cadrul Tratatului CE o completare a dispozițiilor privind eliminarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent. Această dispoziție are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care -poate decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre (hotărârea din 15 iunie 2006 Air Liquide Industries Belgium, C 393/04 și C 41/05, Rec., p. I 5293, punctul 55 și jurisprudența citată, precum și hotărârea Nâdasdi și Nemeth,, citată anterior, punctul 45).

28 De asemenea, în materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie din import, Curtea a considerat că articolul 90 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de concurența dintre produsele care se află deja pe piața internă și produsele din import (a se vedea hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C 387/01, Rec., p. I 4981, punctul 66 și jurisprudența citată, precum și hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, punctul 46).

29 Conform unei jurisprudențe consacrate, există o încălcare a articolului 90 primul paragraf CE atunci când impozitul aplicat produsului de import și cel aplicat produsului național similar sunt calculate diferit și după metode diferite, care conduc, fie chiar și în cazuri limitate, la un impozit mai mare aplicat produsului de import (a se vedea hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 67 și jurisprudența citată). Astfel, în temeiul respectivei dispoziții, accizele asupra produselor provenind din alte state membre nu pot fi superioare celor aplicate produselor naționale similare. (...)

32 În vederea garantării neutralității impozitelor interne din perspectiva concurenței dintre autovehiculele de ocazie care se află deja pe piața națională și autovehiculele similare importate dintr-un alt stat membru decât Republica Polonă, trebuie comparate efectele accizelor instituite asupra acestei ultime categorii cu cele ale accizelor reziduale, care se aplică primei categorii de autovehicule, deja supuse acestei taxe la prima lor înmatriculare.

33 în cadrul, unei astfel de comparații, trebuie subliniat-în primul rând că accizele în cauză în acțiunea principală nu se percep decât o singură dată pentru toate autovehiculele destinate înmatriculării în Republica Polonă, fie ele noi sau de ocazie, fabricate pe teritoriul național sau importate din alte state membre.

34 în al doilea rând, trebuie să se facă diferența între două categorii de autovehicule, și anume, pe de o parte, cele care sunt vândute de ocazie în cursul a doi ani calendaristici de la data fabricației, anul fabricației fiind considerat primul an calendaristic din această perioadă, și, pe de altă parte, cele care sunt vândute de ocazie ulterior acestei perioade de doi ani.

35 Mai întâi, în ceea ce privește autoturismele vândute noi sau de ocazie în respectiva perioadă de doi ani, rezultă din ordinul din 2004, după cum s a arătat' la punctul 13 din prezenta hotărâre, că acestea sunt supuse unei accize calculate conform aceluiași nivel.

36 în ceea ce privește autovehiculele de ocazie care au mai puțin de doi ani vechime, instanța națională este cea căreia îi revine sarcina să verifice, mai ales în lumina decretului din 2004, dacă acestea suportă, în privința accizelor, o sarcină identică în virtutea faptului că valoarea reziduală a accizelor, încorporată în valoarea de piață a autovehiculelor de ocazie înmatriculate în Polonia, este egală cu valoarea accizelor care se aplică autovehiculelor de ocazie similare provenind din alt stat membru decât Republica Polonă.

37 în schimb, în ceea ce privește accizele aplicate autovehiculelor de ocazie vândute după mai mult de doi ani de la data fabricației, nivelul accizelor este calculat după formula prevăzută la articolul 7 din decretul din 2004. După cum a subliniat Comisia, fără a fi contrazisă de guvernul polonez, aplicarea acestei formule conduce la creșterea respectivului nivel în funcție de vechimea autovehiculului.

38 Or, instanța de trimitere este cea care trebuie să analizeze dacă o astfel de creștere a respectivului nivel privește doar autovehiculele de ocazie provenind din alte state membre decât Republica Polonă și dacă, în schimb, în cazul autovehiculelor de ocazie înmatriculate în stare nouă în Polonia, nivelul accizelor reziduale încorporat în valoarea unui astfel de autovehicul rămâne constant. '

39 într-o astfel de situație, argumentele prezentate de guvernul polonez pentru a justifica diferența de taxare nu pot fi admise. în primul rând, guvernul polonez a prezentat considerente privind mediul, apoi a exprimat bănuiala că, într-un mare număr de cazuri, prețul de cumpărare declarat autorităților este mult mai mic decât prețul plătit efectiv și, în final, a precizat că respectiva diferență nu constituie o discriminare, dat fiind că cifrele arată că supunerea la plata accizelor a autovehiculelor de ocazie cumpărate în celelalte state membre în cursul lunii mai 2004" a fost urmată de o creștere imediată și foarte importantă a acestor achiziții. /' .

40 într-adevăr,, din jurisprudența Curții rezultă că un sistem de impozitare nu poate fi considerat compatibil cu articolul 90 CE decât dacă este organizat astfel încât să excludă orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor impozite mai mari decât produsele naționale și, prin urmare, să nu producă în niciun caz efecte discriminatorii (hotărârea Haahr Petroleum, citată anterior, punctul 34, și hotărârea din 23 octombrie 1997, Comisia/Grecia, C 375/95, Rec., p. I 5981, punctul 29).

41 Din considerentele precedente rezultă că la a doua și la a treia întrebare trebuie să se răspundă că articolul 90 primul paragraf CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei accize în măsura în care valoarea accizei aplicate vehiculelor de ocazie mai vechi de doi ani achiziționate în alt stat membru decât cel care a instituit acciza depășește valoarea reziduală a aceleiași accize încorporată în valoarea de piață a vehiculelor similare înmatriculate anterior în statul membru care instituie acciza. Este de competența instanței de trimitere să analizeze dacă reglementarea în cauză în acțiunea principală, în special aplicarea articolului 7 din decretul din 2004, produce uri astfel de efect”.

Cât privește hotărârea pronunțată în cauza „Tatu” la care deja s-a făcut referire în considerentele sentinței de față, Examinând compatibilitatea cu art.

110 TFUE a taxei de poluare instituită de Statul Român prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, Curtea Europeană de Justiție a reținut următoarele:

34 (...) articolul 110 TFUE are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență. Acesta vizează eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea unor impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre (a se vedea în special Hotărârea din 11 decembrie 1990, Comisia/Danemarca, C 47/88, Rec., p. I 4509, punctul 9, Hotărârea Brzeziriski, citată anterior, punctul 27, și Hotărârea din 3 iunie 2010, Kalinchev, C 2/09, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 37).

35 în acest sens, primul paragraf al articolului 110 TFUE interzice fiecărui stat membru să aplice produselor celorlalte state membre impozite interne mai mari decât cele care se aplică produselor naționale similare. Aceste dispoziții ale tratatului vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de concurența dintre produsele care se află deja pe piața internă și produsele din import (Hotărârea Comisia/Danemarca, citată anterior, punctele 8 și 9, precum și Hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C 387/01, Rec., p. 14981, punctul 66).

36 în acțiunea principală, este cert că, din punct de vedere formal, regimul de impozitare instituit prin OUG nr.50/2008 nu face vreo deosebire nici între autovehicule în funcție de proveniența lor, nici între proprietarii acestor vehicule, în funcție de cetățenia sau naționalitatea lor. Astfel, taxa în cauză este datorată independent de cetățenia sau naționalitatea proprietarului vehiculului menționat, de statul membru în care acest vehicul a fost produs și de împrejurarea dacă este vorba despre un vehicul cumpărat pe piața națională sau importat.

37 Cu toate acestea, chiar dacă nu sunt întrunite condițiile unei discriminări directe, un impozit intern poate fi indirect discriminatoriu din cauza efectelor sale (Hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, punctul 47).

38 Pentru a verifica dacă o taxă precum cea în cauză în acțiunea principală creează o discriminare indirectă între autovehiculele de ocazie importate și autovehiculele de ocazie similare prezente deja pe teritoriul național, este necesar, având în vedere întrebările instanței naționale și observațiile prezentate în fața Curții, să se examineze mai întâi dacă această taxă este neutră față de concurența dintre vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008. În continuare, va fi necesar să se examineze neutralitatea aceleiași taxe între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008.

Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate anterior pe teritoriul național și supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, aceleiași taxe.

39 Potrivit unei jurisprudențe constante, există o încălcare a articolului 110 TFUE atunci când valoarea taxei aplicate unui vehicul de ocazie importat depășește valoarea reziduală a taxei încorporate în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (Hotărârea din 9 martie 1995, Nunes Tadeu, C 345/93, Rec., p. I 479, punctul 20, Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valențe, C 393/98, Rec., p. I 1327, punctul 23,

precum și Hotărârea din 19 septembrie 2002, Tulliasiamies și Siilin, C 101/00, Rec., p. I 7487, punctul 55).

40 în această privință, Curtea a precizat că, din momentul achitării unei taxe de înmatriculare într-un stat membru, valoarea acestei taxe se încorporează în valoarea vehiculului. Astfel, atunci când un vehicul înmatriculat în statul membru în cauză este, ulterior, vândut ca vehicul de ocazie în același stat membru, valoarea sa de piață, care include valoarea reziduală a taxei de înmatriculare, va fi egală cu un procentaj, determinat de deprecierea acestui vehicul, din valoarea sa inițială (Hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, punctul 54). Prin urmare, pentru a garanta neutralitatea taxei, valoarea vehiculului de ocazie importat reținută ca bază de impozitare trebuie să reflecte valoarea unui vehicul similar deja înmatriculat, pe teritoriul național (Hotărârea Weigel, citată anterior, p 71, și Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C 74/06, Rep., p. I 7585, punctul 28).

41 Pentru a obține acest rezultat, deprecierea reală a vehiculelor de ocazie importate trebuie luată în considerare la calcularea valorii taxei. Această luare în considerare nu trebuie în mod necesar să dea naștere la o evaluare sau la o expertiză a fiecărui vehicul. Astfel, evitând dificultățile inerente unui astfel de sistem, un stat membru poate stabili, prin intermediul unor bareme forfetare determinate de un act cu putere de lege sau de un act administrativ și calculate pe baza unor criterii precum vechimea, rulajul, starea generală, modul de propulsie, marca sau modelul vehiculului, o valoare a vehiculelor de ocazie care, ca regulă generală, ar fi foarte apropiată de valoarea lor reală (Hotărârile citate anterior Gomes Valențe, punctul 24, Weigel, punctul 73, și Comisia/Grecia, punctul 29).

42 Aceste criterii obiective care servesc la evaluarea deprecierei autovehiculelor nu au fost enumerate de Curte într-o manieră imperativă (Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, punctul 37). Prin urmare, acestea nu trebuie în mod necesar să fie aplicate cumulativ. Cu toate acestea, aplicarea unui barem întemeiat pe un singur criteriu de depreciere, precum vechimea autovehiculului, nu garantează că baremul reflectă deprecierea reală a acestor vehicule (a se vedea în acest sens Hotărârile citate anterior Gomes Valențe, punctele 28 și 29, precum și Comisia/Grecia, punctele 38- 42). În special, în lipsa luării în considerare a rulajului, baremul reținut de legislația în cauză nu conduce, ca regulă generală, la o aproximare rezonabilă a valorii reale a vehiculelor de ocazie importate (Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, punctul 43).

43 În acțiunea principală, din dosarul prezentat Curții reiese fără echivoc că valoarea taxei este stabilită, pe de o parte, în funcție de parametri care reflectă într-o anumită măsură poluarea cauzată de vehicul, precum capacitatea cilindrică a acestuia și norma Euro căreia îi corespunde, și, pe de altă parte, ținând seama de deprecierea vehiculului menționat. Această depreciere, care conduce la reducerea valorii obținute pe baza parametrilor de mediu, este determinată nu numai în funcție de vechimea -vehiculului [elementul E în formulele prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din OUG nr. 50/2008], ci și, astfel cum rezultă din articolul 6 alineatul (3) din OUG nr. 50/2008 și din articolele 4 și 5 din normele metodologice, de rulajul mediu anual real al acestuia din urmă, cu condiția ca o declarație care să ateste acest rulaj să fi fost depusă de contribuabil. Pe de altă parte, în cazul în care apreciază că vechimea și rulajul mediu anual real nu reflectă, în mod corect și suficient, deprecierea reală a vehiculului, contribuabilul poate, în temeiul articolului 10 din OUG nr.

50/2008, să ceară ca aceasta să fie determinată printr-o expertiză ale cărei costuri, suportate de contribuabil, nu pot depăși costul operațiunilor aferente expertizei. " ' . ' ■

44 Prin introducerea, în calculul taxei, a vechimii vehiculului și a rulajului mediu anual real al acestuia și prin adăugarea, la aplicarea acestor criterii, a luării în considerare facultative, cu costuri neexcesive, a stării acestui vehicul și a dotărilor sale prin intermediul unei expertize obținute din partea autorităților competente în materie de înregistrare a autovehiculelor, o reglementare precum cea în cauză în acțiunea principală garantează că valoarea taxei este redusă în funcție de o aproximare rezonabilă a valorii reale a vehiculului.

45 Această concluzie este confirmată de împrejurarea că, în baremele forfetare care figurează în anexa nr. 4 la OUG nr. 50/2008, s-a ținut seama în mod corespunzător de faptul că* diminuarea anuală a valorii autovehiculelor este în general mai mare de 5 % și că această depreciere nu este lineară, în special în primii ani, în care se dovedește mult mai pronunțată decât ulterior (a se vedea Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, punctul 43 și jurisprudența citată).

46 De altfel, guvernul român a apreciat în mod întemeiat că criteriile de depreciere referitoare la starea vehiculului și a dotărilor sale nu pot fi aplicate corespunzător decât prin recurgerea la o verificare individuală a acestui vehicul de către un expert și că, pentru ca expertizele să nu aibă loc prea frecvent și să nu îngreuneze astfel, atât din punct de vedere administrativ, cât și financiar, sistemul instituit, contribuabilului i se cere să suporte costurile expertizei.

47 Din considerațiile de mai sus rezultă că un sistem precum cel instituit prin OUG nr. 50/2008, care ia în considerare, la calcularea taxei de înmatriculare, deprecierea autovehiculului prin utilizarea unor bareme forfetare, detaliate și fundamentate din punct de vedere statistic, bazate pe elementele referitoare la vechimea și la rulajul mediu anual real ale acestui vehicul, la care se poate adăuga, la cererea contribuabilului și pe cheltuielile acestuia, realizarea unei expertize cu privire la starea generală a vehiculului menționat și a dotărilor sale, asigură că această taxă, atunci când este aplicată vehiculelor de ocazie importate, nu depășește valoarea reziduală a taxei menținute încorporată în valoarea vehiculelor de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008.

Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate pe teritoriul național anterior instituirii taxei menționate

48 Domnul Tatu subliniază <că punerea în circulație în România a unui vehicul de ocazie cumpărat într-un alt stat membru implică plata taxei pe poluare, și anume, în ceea ce îl privește, o taxă în valoare de 7 595 de lei pentru un vehicul cu o capacitate cilindrică de 2*155 cm³, care respectă norma Euro 2 și a fost construit în 199." - în -timp ce cumpărarea, pe piața românească a vehiculelor de ocazie, a unui vehicul înmatriculat în România anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008 și având exact- aceleași vechime și aceleași caracteristici tehnice ca și vehiculul importat menționat va fi, în principiu, mult mai interesantă din punct de vedere financiar, întrucât nicio taxă cu o valoare analogă celei impuse prin OUG nr. 50/2008 nu este datorată sau încorporată în valoarea acestui vehicul cumpărat pe piața românească.

49 La rândul său, guvernul român susține că articolul 110 TFUE nu aduce atingere autonomiei fiscale a statelor membre și că atractivitatea pieței românești a vehiculelor de ocazie în raport cu piața vehiculelor de ocazie importate, evidențiată de domnul Tatu, se datorează împrejurării că OUG nr. 50/2008 nu se aplică vehiculelor care au fost înmatriculate în România anterior intrării în vigoare a acestei ordonanțe. Acest guvern invocă, în această privință, punctul 49 din Hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, în care Curtea ar fi declarat în esență că articolul 110 TFUE nu poate fi invocat în mod util pentru a stabili un efect discriminatoriu al unei taxe pentru simplul motiv că aceasta se aplică unor vehicule înmatriculate după intrarea în vigoare a legii privind această taxă, iar nu și celor înmatriculate anterior acestei intrări în vigoare.

50 În această privință, trebuie amintit mai întâi, astfel cum Curtea a arătat la punctul 49 din Hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, că articolul 110 TFUE nu urmărește să împiedice un stat membru să introducă impozite noi sau să modifice cota ori baza impozabilă a impozitelor existente.

51 În plus și cu siguranță, atunci când un stat membru introduce o nouă lege fiscală, acesta stabilește aplicarea legii respective începând de la o anumită dată. Prin urmare, taxa aplicată după intrarea în vigoare a acestei legi poate fi diferită de taxa fiscală în vigoare anterior. Astfel cum a constatat Curtea la punctul 49 din Hotărârea Nâdasdi și Nemeth menționată, pe care guvernul român a invocat o, împrejurarea respectivă nu poate, prin ea însăși, să fie considerată ca având un efect discriminatoriu între situațiile constituite anterior și cele care sunt posterioare intrării în vigoare a noii norme.

52 În schimb, din Hotărârea Nâdasdi și Nemeth menționată nu rezultă în niciun fel că competența statelor în stabilirea regimului unor noi taxe este nelimitată. Dimpotrivă, potrivit unei jurisprudențe constante, interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE trebuie să se aplice de fiecare dată când un impozit fiscal este de 'natură să descurajeze importul de bunuri provenind din alte state membre favorizând produsele naționale (a-se vedea în acest sens Hotărârea din 3 martie 1988, Bergandi, 252/86, Rec., p. I.343, punctul 25, Hotărârea din 7 decembrie 1995, Ayuntamiento de Ceuta, C 45/94, Rec., p. I 4385, punctul 29, precum și Hotărârea din 8-noiembrie 2007, Stadtgemeinde Frohnleiten și Gemeindebetriebe Frohnleiten, C 221/06, Rep., p. I 9643, punctul 40).

53 Astfel, articolul 110 TFUE ar fi golit de sensul și de obiectivul său dacă statelor membre le ar fi permis să instituie noi taxe care au ca obiect sau ca efect descurajarea vânzării de produse importate în favoarea vânzării de produse similare disponibile pe piața națională și introduse pe această piață înainte de intrarea în vigoare a taxelor menționate. O astfel de situație ar permite statelor membre să eludeze, prin instituirea unor impozite interne al căror regim este stabilit astfel încât să aibă efectul descris mai sus, interdicțiile prevăzute la articolele 28 TFUE, 30 TFUE și 34 TFUE.

54 În ceea ce privește taxele aplicate autovehiculelor, din lipsa unei armonizări în materie rezultă că fiecare stat membru, poate să stabilească regimul acestor măsuri fiscale potrivit propriilor aprecieri. Astfel de aprecieri, asemenea măsurilor adoptate pentru punerea lor în aplicare, trebuie însă să fie lipsite de efectul descris la punctul precedent (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C 451/99, Rec., p. I 3193, punctul 40, Hotărârea din 15 septembrie 2005, Comisia/Danemarca, C 464/02, Rec., p. I 7929, punctul 74, și Hotărârea din 1 iunie 2006, De Danske Bilimportører, C 98/05, Rec., p. I 4945, punctul 28).

55 În această privință, trebuie amintit că autovehiculele prezente pe piața unui stat membru sunt „produse naționale” ale acestuia în sensul articolului 110 TFUE. Atunci când aceste produse sunt puse în vânzare pe piața vehiculelor de ocazie a acestui stat membru, ele trebuie considerate „produse similare” vehiculelor de ocazie importate de același tip, cu aceleași caracteristici și aceeași uzură. Astfel, vehiculele de ocazie cumpărate pe piața statului membru menționat și cele cumpărate, în scopul importării și punerii în circulație în acest stat, în alte state membre constituie produse concurente (a se vedea în special Hotărârile citate anterior Comisia/Danemarca, punctul 17, precum și Kalinchev, punctele 32 și 40).

56 Din principiile amintite mai sus rezultă că articolul 110 TFUE obligă fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate autovehiculelor și să le stabilească regimul astfel încât acestea să nu aibă ca efect favorizarea vânzării vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea, în acest mod, a importului de vehicule de ocazie similare.

57 În acțiunea principală, în pofida prezenței necontestate a unor date statistice care demonstrează o scădere foarte considerabilă a înmatriculărilor de vehicule de ocazie importate în România de la intrarea în vigoare a OUG nr. 50/2008, guvernul român a subliniat în fața Curții că obiectivul primordial urmărit de această reglementare este cel al protecției mediului. '

58 Cu toate acestea, din dosarul prezentat Curții rezultă fără echivoc că reglementarea menționată are ca efect faptul că vehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante sunt supuse, în pofida aplicării unei reduceri ridicate a valorii .taxei pentru a ține seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală. Nu se poate contesta că, în aceste condiții, OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre.

59 În această privință, trebuie precizat, în lumina principiilor amintite la punctele 50-53 din prezenta hotărâre, că, deși statele membre păstrează, în materie fiscală,, competențe extinse care le permit să adopte o mare varietate de măsuri, acestea trebuie totuși să respecte interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE.

60 În plus, trebuie să se constate, astfel cum a subliniat în mod corect domnul Tatu, că obiectivul protecției mediului menționat de guvernul român, care se materializează în faptul, pe de o parte, de a împiedica, prin aplicarea unei taxe disuasive, circulația în România a unor vehicule deosebit de poluante, precum cele care corespund normelor Euro 1 și Euro 2 și care au o capacitate cilindrică mare, și, pe de altă parte, de a folosi veniturile generate de această taxă pentru finanțarea unor proiecte de mediu, ar putea fi realizat mai complet și mai coerent aplicând taxa pe poluare oricărui vehicul de acest tip care a fost pus în circulație în România. O astfel de taxare, a cărei punere în aplicare în cadrul unei taxe anuale rutiere este perfect posibilă, nu ar favoriza piața națională a vehiculelor de ocazie în detrimentul punerii în circulație a vehiculelor de ocazie importate și ar fi, în plus, conformă principiului poluatorul plătește.

61 Având în vedere toate cele de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei

măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională. (...)

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie t> taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională.

Prin urmare, față de toate cele evidențiate pe parcursul considerentelor sentinței de față, singura concluzie judicioasă care se impune în cauză este aceea că deși dispozitivul hotărârii preliminare pronunțată în cauza „Tatu” nu este lămuritor sub toate aspectele, considerentele acestei hotărâri atestă fără nici un dubiu caracterul discriminatoriu al reglementării taxei pentru poluare conform OUG nr. 50/2008, în varianta inițială, la care de asemenea s-a făcut referire în hotărârea de față, fără a opera nicio distincție, chiar dacă Curtea Europeană de Justiție nu a stabilit și care ar fi nivelul maxim acceptabil până la care se poate reține că taxa pentru poluare nu are caracter discriminatoriu și nu descurajează importul de autovehicule, în condițiile în care în cauza „Tatu” s-a reținut caracterul discriminatoriu al taxei pentru poluare în litigiu avându-se în vedere și cuantumul ridicat al taxei pentru poluare din cauza respectivă care era de aproximativ 30% din valoarea autovehiculului,. în vreme ce în alte cazuri aceeași taxă are o valoare redusă față de acest procent, ajungând uneori și la 10 - 15 % din valoarea autovehiculului.

Cu alte cuvinte, este de nediscutat astăzi împrejurarea că o taxă pentru poluare de circa 30 % din valoarea autovehiculului contravine art. 110 TFUE dar, întrucât Curtea Europeană de Justiție nu afirmă nimic despre taxele mai mici de 30% din valoarea enunțată, respectiv nu stabilește că taxa ar fi nediscriminatorie, dacă nu ar depăși bunăoară 15% ori 20% din valoarea autovehiculului, în lipsa unui atare reper trebuie reținută concluzia, singura posibilă, că taxa pentru poluare reglementată în varianta inițială a OUG nr. 50/2008 contravine art. 110 TFUE fără nici o distincție.

Verificând dispozițiile legale care au modificat ulterior OUG nr. 50/2008 anterior amintite, instanța constată că prin aceste modificări nu s-au adus modificări substanțiale OUG nr. 50/2008 cu privire la scopul și consecințele urmărite la adoptarea acestui act normativ în sensul că și prin modificările ulterioare ale ordonanței se creează în continuare o diferență de tratament fiscal între mașinile noi și cele vechi, înmatriculate în România care descurajează în mod evident punerea în circulație, în România, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, iară însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime' și aceeași uzură de pe piața națională .

Esențial problemei deduse judecării în prezenta cauză, întemeiată de către reclamant pe dispozițiile art. 110 al Tratatului de la Lisabona, intrat în vigoare la 1 decembrie 2009 (fostul art. 90 alin. 1 "din Tratatul Comunității Europene), este stabilirea faptului dacă taxa de poluare, taxă de natură fiscală instituită de Statul Român și în lipsa plății căreia se refuză înmatricularea autoturismului proprietatea reclamantului este contrară sau nu

dreptului comunitar, dacă da, dacă această încălcare este evidentă și suficientă pentru a îndreptăți judecătorul național să facă aplicarea principiului efectului direct al dreptului comunitar.

Or, sub acest aspect, este dincolo de orice îndoială că instanța de judecată este obligată să țină seama de efectele pe care le determină hotărârea preliminară din 7 aprilie 2011 pronunțată în cauza C - 402/09, având ca obiect o cerere de pronunțare a unei atare hotărâri formulată în temeiul art. 234 CE de Tribunalul Sibiu din România, și prin care Camera I a Curții a statuat după calificarea procedurii ca având caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, că art. 110 TFUE trebuie să fie interpretat în sensul că *opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională*^w

Pe această linie de idei, mai trebuie reamintit de către tribunal și aceea că potrivit unei jurisprudențe constante a Curții de Justiție a Uniunii Europene interpretarea pe care această curte o dă unei norme de drept european, în exercitarea jurisdicției conferite de art. 267 TFUE (fostul art. 234 CE) clarifică sau definește atunci când este necesar înțelesul și întinderea acestei forme așa cum aceasta trebuie înțeleasă sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la data intrării ei în vigoare, fiind util a se vedea în acest sens hotărârea din 27 martie 1980, afacerea 61/79, Denkavit italiana, par. 16, hotărârea din 2 februarie 1998, afacerea 24/86, Blaizot, par. 27, hotărârea din 15 decembrie 1995, afacerea C - 415/93, Bosman, par. 141 și hotărârea din 5 octombrie 2006 în afacerile reunite C - 290/05 (Nadasdi) și C - 333/05 (Nemeth), par.62.

Prin urmare, în conformitate cu hotărârea pronunțată în cauza „Tatu”, în privința taxei de poluare prevăzută de OUG nr. 50/2008 trebuie să se rețină că reglementarea națională este incompatibilă cu art. 110 TFUE de la data intrării sale în vigoare, respectiv de la 1 iulie 2008, în condițiile în care indeniabil instanțele de contencios fiscal sunt obligate să aplice dreptul european, cu atât mai mult cu cât este știut că o atare obligație le incumbă chiar și fără a fi nevoite să aștepte sub acest aspect intervenția Curții de Justiție a Uniunii Europene, astfel cum s-a statuat fără nici un echivoc prin hotărârea din 9 martie 1978, afacerea 106/77, Szimmenthal, par. .21 - 24. '

Iar cu privire la- faptul că prin acțiunea în contencios administrativ de față a fost atacată o decizie de calcul emisă la 01.11.2010, nu prezintă relevanță în sensul în care să devină inaplicabilă hotărârea preliminară pronunțată în cauza „Tatu”, fiindcă OUG nr. .50/2008, în forma aplicabilă pentru perioada 15 februarie 2010 - 31 decembrie 2010, nu diferă de forma inițială a aceleiași ordonanțe decât sub aspectul cuantumului taxei pentru poluare, care este semnificativ mai mare,

Astfel fiind, în raport cu concluziile deja exprimate, apare ca fiind nelegală și **decizia nr. XXX/20.06.2011** emisă de către pârâtă în soluționarea contestației pe care reclamantul a înregistrat-o sub nr. **XXX/26.04.2011** și prin care contestația menționată a fost respinsă.

Față de temeinicia pretențiilor formulate de către reclamant în cererea introductivă de instanță privind anularea deciziilor atacate și restituirea taxei pentru poluare apare ca fiind fondată.

În acest context instanța constată că și cererea formulată de către reclamant privind obligarea pârâtelor la plata unor dobânzi este întemeiată, întrucât taxa de poluare în legătură cu care instanța a constatat dreptul reclamantului la restituire este o taxă fiscală iar administrarea acesteia este supusă reglementărilor OG nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, instanța apreciază că dobânda legală în această materie este cea reglementată de acest act normativ, respectiv de art. 124, potrivit căruia, „ pentru sumele de restituit sau de rambursat de la buget contribuabilii au dreptul la dobândă din ziua următoare expirării termenului prevăzut la art. 117 alin. (2) sau la art. 70, după caz. Acordarea dobânzilor se face la cererea contribuabililor.

Dobânda datorată este la nivelul majorării de întârziere prevăzute de prezentul cod și se suportă din același buget din care se restituie ori se rambursează, după caz, sumele solicitate de plătitori."

Pe cale de consecință, pentru toate acestea, văzând și dispozițiile art. 18 din Legea nr. 554/2004, instanța urmează să admită acțiunea și prin urmare să anuleze **decizia nr. XXX/20.06.2011** privind soluționarea contestației formulate de reclamant și înregistrată la pârâtă sub nr. **XXX/26.04.2011**, emisă de pârât DGFP Arad, să anuleze decizia de calcul a **taxei de poluare nr. XXX/7.04.2011** emisă de pârât AFP Arad, să oblige pe pârâtă să restituie reclamantului taxa de poluare în cuantum de **XXX RON** și să oblige pe pârâtă la plata dobânzii legale în materie fiscală prevăzută de art. 124 alin. 2 și art. 120 alin. 7 din Codul de procedură fiscală, ce se vor calcula din ziua următoare expirării termenului de 45 de zile de la înregistrarea în evidența pârâtelor a cererii de restituire, respectiv a contestației împotriva deciziei de calcul a taxei de poluare.

În temeiul art. 274 Cod procedură civilă instanța va obliga pârâta căzută în pretenții la 1364 lei cheltuieli de judecată către reclamant conform chitanței nr. 0000470/12.10.2011 (fila51 dosar)

În temeiul art. 60 Cod procedură civilă, întrucât pârâta urmează să cadă în pretenții în acțiunea reclamantului, instanța urmează să admită cererea de chemare în garanție formulată de pârâtă împotriva Administrației Fondului pentru Mediu București și să oblige pe chematul în garanție să

restituie pârâtei taxa de poluare în cuantumul susmenționat, cu dobânzile" legale aferente enunțate.

Pentru aceste motive

în numele legii

H o t ă r ă ș t e

Admite acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamantul xxx, cu domiciliul procesual ales la Cab. Av. XXX din xxx, împotriva pârâților Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și Administrația Finanțelor Publice Arad și în consecință:

Anulează decizia nr. XXX/20.06.2011 privind soluționarea contestației formulată de reclamant și înregistrată la pârâtă sub nr. XXX/26.04.2011, emisă de pârâta DGFP a județului Arad.

Anulează decizia de calcul a taxei de poluare nr. XXX/7.04.2011 emisă de pârâta AFP Arad.

Obligă pe pârâtă să restituie reclamantului taxa de poluare în cuantum de XXX RON stabilită prin decizia de calcul a taxei de poluare nr. XXX/7.04.2011.

Obligă pe pârâtă la plata dobânzii legale în materie fiscală până la data restituirii efective.

Obligă pe pârâtă să plătească reclamantului xxx lei reprezentând cheltuieli de judecată.

Admite cererea de chemare în garanție formulată de pârâtă împotriva Ministerului Mediului - Administrația Fondului pentru Mediu, cu sediul în București Splaiul Independenței nr. 294, corp A, sector 6, și în consecință:

Obligă pe chematul în garanție să restituie pârâtei taxa de poluare în cuantumul susmenționat, cu dobânzile legale aferente enunțate.

Definitivă.

Cu drept de recurs în 15 zile de la comunicare.

Pronunțată în ședința publică din 19 octombrie 2011.

PREȘEDINTE

GREFIER

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.