

FINANTELOR PUBLICE A ORAȘULUI PÂNCOTA, reprezentată Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad și DIRECȚIA GENERALĂ A FINANTELOR PUBLICE A JUDEȚULUI ARAD.

A anulat deciziile de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicul nr. xxxxx.03.2009 și nr. xxxx.03.2009 emise de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului Pâncota. A anulat decizia nr. xxxxx.07.2009 emisă de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad. A fost obligată pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului Pâncota să plătească reclamantei sumele de xxx lei xxxxx lei, cu titlu de restituire a taxei pe poluare pentru autovehicule nedatorată, precum și la plata dobânzilor legale calculate la aceste sume, conform art. 124 alin. 2 din Codul de procedură fiscală, cu începere de la data de xxx.06.2009 până la achitarea efectivă a datoriei. Au fost obligate pârâtele, în solidar, să plătească reclamantei suma de xxxxx lei cheltuieli de judecată. S-a respins cererea pârâtei Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad de chemare în garanție a ADMINISTRAȚIEI FONDULUI PENTRU MEDIU, cu sediul în București, Splaiul Independenței, nr. 295, corp A, sector 6. A admis cererea pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Orașului Pâncota, reprezentată de Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad de chemare în garanție a ADMINISTRAȚIEI FONDULUI PENTRU MEDIU, cu sediul în București, Splaiul Independenței, nr. 295, corp A, sector 6.

A fost obligată chemata în garanție să achite pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Orașului Pâncota sumele de 4.717 lei și 5.940 lei, cu titlu de taxă pe poluare pentru autovehicule nedatorată, precum și la plata dobânzilor legale calculate la aceste sume, conform art. 124 alin. 2 din Codul de procedură fiscală, cu începere de la data de 09.06.2009 până la achitarea efectivă a datoriilor principale de către pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului Pâncota în favoarea reclamantei, precum și la plata cheltuielilor de judecată achitate de Administrația Finanțelor Publice a Mun. Arad.

În motivarea hotărârii atacate se arată că în acord cu factura (depusă în traducere la fila 17), reclamanta a cumpărat în data de xxxxxx03.2009, în Germania, un autoturism de transport marfă marca xxxxxxxxxx, înmatriculat pentru prima oară în Germania în 26.02.1999, conform cărții de identitate a vehiculului și a dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare eliberate de autoritățile germane (depusă în copia și în traducere la filele 13-16).

În urma cererii acesteia de reînmatricularea autoturismului în România, pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului Pâncota a emis decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. xxxxxx.03.2009 (fila 8) prin care a fost stabilită în sarcina reclamantei obligația de plată a taxei pe poluare în valoare de xxxxxx lei, în baza OUG nr. 50/2008, având în vedere caracteristicile

contravalorii taxei, cererea fiind înregistrată sub nr. xxxxxx.04.2009 la Administrația Finanțelor Publice a Orașului Pâncota.

Conform facturii (depusă în copie și traducere la filele 28, 29), reclamanta cumpărat în data de xxxx.03.2009, în Germania, un autoturism marca de transport marfă xxxx serie sașiu xxxx, înmatriculat pentru prima oară în Germania 14.12.1999, conform cărții de identitate a vehiculului eliberat de autoritățile austriece (depusă în copia și în traducere la filele 25, 26).

În urma cererii acesteia de reînmatricularea autoturismului în România, printr-o hotărâre a Administrației Finanțelor Publice a Orașului Pâncota a emis decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. xxxxxx.03.2009 (fila 19) prin care a fost stabilită în sarcina reclamantei obligația de plată a taxei pe poluare în valoare de xxxxx lei, în baza OUG nr. 50/2008, având în vedere caracteristicile tehnice ale autoturismului: categoria auto N1, norma de poluare Euro 3.

Aceasta a achitat taxa respectivă în data de xxxxx.03.2009, după cum se vede din copia chitanței seria xxxx nr. xxxxxx03.2009 (fila 20).

S-a învederat că reclamanta a formulat contestație împotriva deciziei de calcul a taxei pe poluare de mai sus, solicitând anularea acesteia și restituirea contravalorii taxei, cererea fiind înregistrată sub nr. xxxxxx.04.2009 la Administrația Finanțelor Publice a Orașului Pâncota.

S-a arătat că prin decizia nr. xxxxxx07.2009 (filele 31 - 37), printr-o hotărâre a Direcției Generale a Finanțelor Publice a județului Arad a respins cele două contestații ale reclamantei. S-a învederat că OUG nr. 50/21.04.2008 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 01.07.2008, conform art. 14 din acest act normativ. A fost modificată prin OUG nr. 208/2008, ce a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 825/08.12.2008. OUG nr. 50/2008 a fost modificată, din nou, prin OUG nr. 218/2008, ce a intrat în vigoare la 11.12.2008 la data publicării actului în Monitorul Oficial. Prin art. I al acestei din urmă ordonanțe de urgență a fost abrogată OUG nr. 208/2008. S-a menționat că OUG nr. 50/2008 a fost modificată, pentru a treia oară, prin OUG nr. 7/2009 ce a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 103/1902.2009. OUG nr. 50/2008 a fost modificată pentru a patra oară prin art. 35 din Legea nr. 329/05.11.2009 privind organizarea unor autorități și instituții publice, raționalizarea cheltuielilor publice, susținerea mediului de afaceri și respectarea acordurilor-cadru cu Comisia Europeană și Fondul Monetar Internațional, ce a intrat în vigoare la data de 11.11.2009. O altă completare a dispozițiilor referitoare la taxa pe poluare a avut loc prin OUG nr. 117/2009 (publicată în M.O. nr. 926/30.12.2009). S-a arătat că scopul OUG nr. 50/2008 este prezentat în art. 1 alin. 1 în sensul stabilirii cadrului legal

repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9 (lit. b). S-a menționat ca art. 5 alin. 1 și art. 7 din OUG nr. 50/2008 stabilește obligația de calculare a taxei în sarcina autorității fiscale competente, precum și cea de verificare, colectare și executare silită a acesteia, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa datorată de către contribuabili. Alin. 4 al art. 5 prevede obligația contribuabilului de a plăti taxa pe poluare într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu. Art. 5 alin. 5 din același act normativ condiționează înmatricularea autoturismului de dovada plății taxei.

În aceste împrejurări, ținând cont de faptul că acțiunea reclamantei vizează, în principal, anularea unor acte administrative, și anume deciziile de calcul al taxei pe poluare nr. nr. xxxx.03.2009 și nr. xxx.03.2009 emise de pârâta Administrației Finanelor Publice a orașului Pâncota Arad, ce au valoarea de acte administrativ fiscale astfel cum sunt determinate de art. 41 din Codul de procedură fiscală, și anume de acte emise de organul fiscal competent în aplicarea legislației în scopul stabilirii, modificării sau stingerii drepturilor și obligațiilor fiscale, precum și decizia nr. xxxx.07.2009 a Direcției Generale a Finanelor Publice a județului Arad, cuprinzând soluția asupra contestației administrativ fiscale a reclamantei, și, ca o consecință a acestor cereri principale, demersul judiciar al reclamantei se continuă cu solicitarea de restituire a taxei pe poluare, fiind astfel respectate prevederile art. 8 din Legea nr. 554/2004, dar și procedura contestației administrative prevăzute de titlul IX al codului de procedură fiscală, tribunalul va respinge excepția inadmisibilității acțiunii invocate de chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu.

S-a reținut ca cuantumul taxei de poluare pentru un anumit autovehicul este indicat la art. 6 din OUG nr. 50/2008, conform unei formule de calcul care ia în considerare următorii parametri: valoarea combinată a emisiilor de CO₂, exprimată în grame/km; taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO₂, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008; capacitatea cilindrică; taxa specifică pe cilindree, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 2 a OUG nr. 50/2008; cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4 a OUG 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.

Reclamanta a invocat incompatibilitatea acestei taxe cu prevederile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană (actualmente art. 110 al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, cu același conținut), conform căruia: „Nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre

realiza prin relevarea scopului urmărit de către Guvernul României prin adoptarea OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, care au adus cele mai semnificative modificări ale primei ordonanțe de urgență.

În al doilea rând, s-a constatat că sunt incidente în speță dispozițiile art. 90 alin. 1 din TCE, care interzic orice discriminare între produsele naționale și produsele altor state membre, așadar și o discriminare determinată de o diferență între impozitele aplicate produselor „altor state membre” și impozitele „interne de orice natură care se aplică direct sau indirect produselor naționale similare”.

S-a arătat că discriminarea la care se referă acest text legal are în vedere o comparație între nivelul de impozitare a produselor altor state membre ale Uniunii Europene, în comparație cu nivelul de impozitare a produselor de pe piața internă a Statului Român. Astfel, s-a reținut că, deși inițial taxa de poluare era datorată la prima înmatriculare a autoturismelor în România, indiferent dacă este vorba despre autoturisme noi sau second-hand, prin modificările OUG nr. 50/2008, o anumită categorie de autoturisme noi a fost exceptată de la plata taxei de poluare, conform art. III din OUG nr. 218/2008. Astfel, autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc. 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 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv, au fost exceptate de la obligația de plată a taxei de poluare pentru autovehicule. Or, categoria de autoturisme exceptată de la plata taxei de poluare corespunde caracteristicilor tehnice ale autoturismelor produse în România, ceea ce constituie o nouă dovadă a intenției de protejare a industriei interne în detrimentul produselor importate. Așadar, consumatorii sunt direcționați spre un autoturism nou fabricat în România fapt dovedit tot de împrejurarea de notorietate că prețul la care sunt achiziționate autoturismele second-hand dintr-o altă țară este preț apropiat de prețul autoturismului nou fabricat în România.

S-a învederat că aspectul esențial ce trebuie reținut e acela că autoturismele fabricate în România sunt scutite de plata taxei de poluare, fapt de contravine art. 90 T.C.E. Întrucât achiziționarea unui autoturism cu o capacitate mai mare de 2000 cmc (care nu este fabricat în România) impune achitarea taxei de poluare. În cauza Humblot (112/84) soluționată de C.J.C.E., autoturismele clasificate până la 16 cai putere fiscali (CV. chevaux vapeur) erau supuse unei taxări graduale până la 1.100 franci iar ce este peste 16 CV. erau taxate cu o singură sumă de 5.000 franci. La această dată nu se fabricau

străinătate impunea achitarea taxei de poluare până la adoptarea OUG nr. 117/2009. Art. 90 din T.C.E. este încălcat și în situația achiziționării din altă țară a unui autoturism second-hand cu o capacitate sub 2000 cmc întrucât majoritatea acestor autoturisme achiziționate nu au norma de poluare Euro 4 pentru a fi scutite de la plata taxei. S-a precizat ca după aderarea României la U.E. nu este admisibilă favorizarea vânzării autoturismelor noi fabricate în România și nici favorizarea autoturismelor second - hand deja înmatriculate în România, atâta timp cât norma fiscală națională diminuează sau este susceptibilă să diminueze chiar și potențial, consumul produselor importate influențând astfel alegerea consumatorilor (C.J.C.E. nr. Hotărârea din 7 mai 1987, cauza 193/85 Cooperativa - Frutta SRL c. Amministrazione dell Finanze della SIAIO. S-a arătat ca în acord cu jurisprudența Curții de Justiție Europene referitoare la art. 90 din Tratatul CE, atunci când produsele interne și produsele importate de află într-un raport de concurență, iar prin efectul unei norme fiscale naționale se creează o discriminare, astfel încât consumatorii sunt descurajați să aleagă produsele importate în vederea realizării unui scop declarat de protejare a industriei naționale și a locurilor de muncă, art. 90 este aplicabil, iar norma fiscală națională contrară art. 90 trebuie înlăturată de la aplicare.

În urma modificărilor aduse prin OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, norma internă îndeplinește toate criteriile pentru a fi declarată incompatibilă cu art. 90 din Tratatul CE. Astfel, există atât o discriminare între autoturismele second-hand înmatriculate deja într-un stat membru al Uniunii Europene și care se înmatriculează în România și autoturismele second-hand deja înmatriculate în România și mai mult există și o discriminare între o anumită categorie de autoturisme noi, cu caracteristicile celor produse în România și restul autoturismelor noi, discriminare introdusă de către legiuitor cu intenția declarată de protejare a industriei naționale scop incompatibil cu cerințele și rigorile spațiului de liberă circulație a mărfurilor, forței de muncă și capitalului. Există astfel un raport de concurență între produsele importate și produsele naționale, așa încât alegerea consumatorului poate fi orientată spre o anumită categorie de produse, în speță fie spre cele deja înmatriculate în România, fie spre cele produse în România.

Pentru aceste argumente prin modificările aduse OUG nr. 50/2008 de OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, reglementări legale sub imperiul cărora a fost achitată taxa în discuție, taxa de poluare încălcă prevederile art. 90 din Tratatul de Instruire a Comunităților Europene cel puțin până la intrarea în vigoare a OUG nr. 117/2009. S-a menționat ca Comisia Europeană a reținut neconformitatea OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008 doar prin

cuantumului taxei, în sine, nu dă naștere unei incompatibilități cu normele comunitare.

S-a arătat ca prin Legea nr. 157/2005, România a ratificat tratatul privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană. Or, art. 148 alin. 2 și 4 din Constituția României, prevede prioritatea prevederilor tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și ale celorlalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare (alin. 2), precum și faptul că „Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului (2)” (alin. 4). 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”.

Împotriva acestei sentințe au declarat recurs pârâta recurentă Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și Administrația Fondului pentru Mediu București, solicitând admiterea recursului, modificarea sentinței recurate în sensul respingerii acțiunii și menținerea deciziei nr. xxxx.07.2009 emisă de D.G.F.P. Arad și a Deciziilor de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. xxxx.03.2009 și xxxx.03.2009 emisă de A.F.P., Pâncota ca temeinice și legale.

În motivarea recursului declarat de D.G.F.P. Arad se arată în esență că prin Sentința civilă nr. 658/30.03.2010 emisă de Tribunalul Arad în dosar nr. xxxxxx/2009 a fost admisă acțiunea reclamantei xxxxxx în sensul că: a respins excepția inadmisibilității acțiunii invocate de chemata în garanție Administrația Fondului de Mediu, a anulat Decizia nr. xxxxx.07 2009 emisă de pârâtă Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad - Biroul Soluționare Contestații, a anulat deciziile de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. xxxxx.03.2009 și nr. xxxxxxx.2009 și a obligat A.F.P. Pâncota să restituie reclamantei sumele de xxxxx lei și xxxxx lei cu titlu restituire a taxei pe poluare pentru autovehicule nedatorată, cu dobânda legală calculate la această sumă, conform art. 124 alin. 2 din Codul de procedură fiscală, cu începere de la data de 09.06.2009 până la achitarea efectivă acestor datorii.

Precizează că în mod greșit prima instanță a anulat deciziile de calcul al taxei pe poluare emisă de AFP Pâncota și decizia de soluționare emisă de DGFP Arad constatând incompatibilitatea cu dispozițiile art. 90 alin. 1 din TCE și apreciind că taxa pe poluare a fost încasată cu nerespectarea principiului preeminenței dreptului comunitar față de dispozițiile legale interne când de fapt

de față acest organ fiind unul ierarhic - Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad.

Se menționează ca în data de xxxxx,03.2009 intimata reclamantă S.C. xxxx S.R.L a sollicitat prin cererea înregistrată la Administrația Finanțelor Publice Pâncota sub nr. xxxxx stabilirea taxei pe poluare pentru autovehiculul marca xxxx tip xxxxx categoria auto N1, norme poluare E 3, serie Dasiu xxxxxx, an fabricație xxxxx, serie carte auto xxxx, data primei înmatriculări 28,02.1999,

Drept urmare, se arata ca organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice Pâncota au emis Decizia de calcul, al. taxei pe poluare pentru autovehicule nr. xxxxxx,03,2009, pe baza documentației depuse de petentă și a elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/ 2008 și de Normele metodologice de aplicare aprobate prin H.G., nr. 686/2008, prin care a fost calculată în sarcina petentului o taxă pe poluare în sumă de xxxxx lei pe care acesta a achitat-o la Trezoreria Pâncota cu chitanța nr, seria xxxx nr. xxxxx,03.2009.

Ulterior, în data de xxxxx.04,2009, petentul a formulat contestație împotriva acestei decizii care a fost înregistrată la AFP Pâncota sub nr. xxxxxx.04.2009.

În data de 06.03.2009, intimata-reclamantă a solicitat prin cererea înregistrată la Administrația Finanțelor Publice Pâncota sub nr. 245, stabilirea taxei pe poluare pentru autovehiculul marca xxxxx, tip xxxx, categoria auto N1, norme poluare Euro 3, serie șasiu xxxxxxxx, număr identificare xxxxx, an 3 fabricație 2000, serie carte auto xxxx, data primei înmatriculări 14.12.1999. Drept urmare organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice Pâncota au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. xxxx.03.2009, pe baza documentelor depuse de petentă și a elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/2008 și de Normele metodologice de aplicare aprobate prin H.G. nr. 686/2008, prin care a fost calculată în sarcina petentului o taxă pe poluare în sumă de 5.940 lei pe care acesta a achitat-o.

Ulterior în data de 02/04./2009 petentul a formulat contestația împotriva acestei decizii și care a fost înregistrată la A.F.P. Pâncota sub nr. xxxxxxx.04.2009, contestația care au fost înaintate la D.G.F.P. Arad, fiind înregistrate sub nr. xxxxx.07.2009 și care au fost soluționate la D.G.F.P. Arad, fiind înregistrate sub nr. xxxxx.07.2009 și care au fost soluționate de către Biroul Soluționare Contestații prin Decizia nr. xxxxx.07.2009 cu soluția de respingere.

România prin aprobarea O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa pe poluare, s-a aliniat tendințele internaționale de a fundamenta politica mediului pe principiul poluatorului plătește, principiu care constituie elementul cheie ce direcționează

De altfel, criticile Comisiei Europene aduse României referitoare la încălcarea Protocolului de aderare la Uniunea Europeană prin perceperea taxei speciale pentru autoturisme nu au vizat decât cuantumul ridicat al acesteia.

Tocmai pentru a se conforma sesizărilor primite de la Comisia Europeană guvernul a adoptat O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa pe poluare al cărui cuantum este considerabil mai mic, astfel încât nu mai poate fi pusă problema protejării pieței interne față de cea comunitară.

Anadar, rezultă fără dubiu faptul că, așa cum este reglementată de O.U.G. nr. 50/2008, taxa pe poluare este temeinică și legală, în conformitate cu normele de drept comunitar, această taxă nefiind contestată de Comisia Europeană sau alt organ comunitar.

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate în susținerea acțiunii, menționează că art. 148 din Constituția României instituie suveranitatea tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, "cu respectarea prevederilor actului de aderare". În conformitate cu art. 1-33 alineatul 1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 157/2005 "Legea cadru europeană este un act legislativ care obligă orice stat membru destinat în ceea ce privește rezultatul care trebuie obținut, asigurând în același timp autorităților naționale competența în ceea ce privește alegerea formei și a mijloacelor".

În subsidiar, rezultă faptul că tot jurisprudența Curții a statuat că art. 90 primul paragraf din Tratat este încălcat numai atunci când cuantumul taxei pe poluare este calculat fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului excede cuantumul taxei reziduale încorporat în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național.

Totodată adoptarea ordonanței a fost rezultatul negocierilor dintre Comisia Europeană și Guvernul României, iar faptul că după adoptare comisia nu a supus România procedurii de infringement cum a făcut în cazul taxei speciale auto prevăzută de art. 214 ind.1 Cod procedură fiscală demonstrează faptul că taxele pe poluare nu încalcă normele comunitare așa cum a susținut intimatul reclamant, această taxă existând în alte 16 state comunitare.

Or, în motivarea hotărârii atacate instanța de fond a reținut că taxa aplicată de către organele abilitate ale statului, în temeiul O.U.G. nr. 50/2008, cu modificările ulterioare este incompatibilă cu prevederile art. 90 din Tratatul Comunității Europene, actualmente art. 110 din Tratatul de la Lisabona privind funcționarea Uniunii Europene, dezvoltând pe larg toate modificările succesive ale ordonanței în argumentarea hotărârii, deși practica primei instanțe este în sensul respingerii acțiunilor de acest gen.

reprezintă reflectia în plan fiscal a principiului "poluatorul plătește", principii unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene. Afirmația reclamantului cum unii poluatori plătesc este lipsită de temei legal, în condițiile în care potrivit art 1 din Codul civil, legea dispune pentru viitor, în speță O.U.G. nr. 50/2008 se aplică doar situațiilor care s-au ivit după 01.07.2008.

Dispozițiile precedente nu aduc atingere dreptului statelor de a adopta legile pe care le consideră necesare pentru a reglementa folosirea bunurilor conform interesului general sau pentru a asigura plata impozitelor ori a altor contribuții, sau a amenzilor".

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse, rezultă că taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene și după parcurgerea unui proces de audiere publică ce a asigurat transparența în promovarea acestei taxe și că această taxă reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art. 13 din O.G. nr. 92/2003, republicată privind Codul de procedură fiscală, conform căruia "interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege".

Cu privire la acordarea dobânzilor, consideră că sentința atacată este nelegală deoarece dobânzile nu pot fi acordate din data de 09.10.2009 pentru sumele de xxx lei și xxxxx lei, nefiind îndeplinite la acel moment condițiile stabilite pentru restituirea sumelor, potrivit dispozițiilor art.117 din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală.

Mai arată că acestea puteau fi solicitate cel mult de la data înregistrării acțiunii 30.11.2009.

Consideră că formularea corectă în ceea ce privește obligarea chematei în garanție la plata cheltuielilor de judecată ar fi trebuit să fie Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad și Administrația Finanțelor Publice a orașului Pâncota și nu Administrația Finanțelor Publice a Mun. Arad, așa cum în mod greșit a redinut prin instanță în dispozitiv.

Prin recursul formulat de garant recurs Administrația Fondului pentru Mediu București se solicită admiterea recursului, casarea în întregime a hotărârii atacate și pe cale de consecință, rejudecând cauza pe fond, și respingerea acțiunii reclamantului.

În motivarea recursului se arată că hotărârea a fost dată cu aplicarea greșită a legii.

În speță, acțiunea este inadmisibilă motivat de faptul că reclamantul ar fi trebuit să atace un act administrativ și să îndeplinească procedura prealabilă a

prevede fără echivoc: „Prezenta decizie reprezintă titlu de creanță și constituie înștiințare de plată conform legii.

Prezenta decizie poate fi contestată în termen de 30 de zile de la data comunicării, sub sancțiunea decăderii, potrivit art. 207 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la organul fiscal competent, potrivit art. 209 alin. (1) din același act normativ. Prin urmare, Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule este titlu de creanță. De totodată este act administrativ fiscal, exact ca și decizia de impunere fiscală. De asemenea, în anexa nr. 1 la ordin este detaliată procedura emiterii Deciziei de calcul.

De asemenea, cum Decizia de calcul a taxei pe poluare reprezintă un act administrativ fiscal, constatarea acesteia se face în limita termenelor de a procedurii speciale prevăzută de O.G. 92/2003 privind Codul de procedură Fiscală. Art. 206, 207, 209 din Codul de Procedură Fiscală arată în mod expres forma și conținutul contestației, termenul de depunere a acesteia și organul competent de a soluționa.

Astfel, contestația se va depune în termen de 30 de zile de la data comunicării actului administrativ, sub sancțiunea decăderii, la organul competent, care la rândul său, avea obligația de a emite o decizie de soluționare, împotriva deciziei astfel emisă de organul competent, cel nemulțumit poate contesta la instanțele de contencios administrativ.

Or, reclamantul nu a îndeplinit procedura prealabilă fiind incidentă sancțiunea decăderii, astfel încât acțiunea este inadmisibilă.

Prin urmare, contribuabilul trebuia să formuleze plângere împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, act administrativ fiscal, și, ulterior, în măsura în care se considera vătămat de răspunsul/lipsa răspunsului autorității fiscale, să se adreseze instanței de contencios administrativ. Urmărind această procedură, instanța fondului ar fi constatat că reclamantul a formulat contestația administrativă (plângerea prealabilă) peste termenul de 30 de zile, termen de decădere.

De altfel, instanța nu a fost investită legal cu analiza actului administrativ în baza căruia reclamantul a achitat taxa pe poluare, respectiv „decizia de calcul”, astfel încât nu putea dispune nici restituirea sumei achitată în baza acesteia. Se mai arată că hotărârea a fost dată fără temei legal, astfel că se apreciază că soluția instanței de fond este nelegală și nefondată. Instanța fondului în mod eronat a reținut o distincție între „proveniența” autovehiculelor, în fapt legea nefacând o atare distincție și instituind obligația de plată a taxei pe poluare pentru orice autovehicul, la prima înmatriculare în România. De altfel, nici la art.

jurisprudență constantă. Curtea Europeană de Justiție a considerat că prevederile art. 90 alin. 1 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de produsele care se află deja pe piața internă și cele de import.

Curtea a statuat că există o încălcare a art. 90 alin. 1 CE atunci când importul aplicat produsului de import și cel aplicat produsului național similar sunt calculate diferit și după modele diferite, care conduc, chiar și în caruri limitate, la un impozit mai mare aplicat produsului de import (a se vedea Hotărârea Weigel c. Austriei, Hotărârea Nasadi și Nemeth contra Bulgariei și Brezezinski contra Poloniei). Astfel, în temeiul acestei dispoziții comunitare, în concret, impozitele, în speță taxa auto, aplicate asupra produselor provenind din alte state membre nu pot fi superioare celor aplicate produselor naționale similare.

Atâta timp cât taxa pe poluare percepută pentru prima înmatriculare a autoturismului este egală cu valoarea reziduală a taxei pentru un autoturism identic cu cel cumpărat de reclamant, scos din parcul auto național în aceeași zi cu cea în care s-a solicitat înmatricularea primului, exigențele stipulate de CJCE cu ocazia soluționării acțiunii preliminate în cauzele reunite C-290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth sunt respectate.

Cu alte cuvinte, se arată că nu se poate invoca discriminarea dobânditorilor autoturismelor înmatriculate sub incidența OUG 50/2008 față de dobânditorii autovehiculelor înmatriculate sub incidența altor acte normative, pentru a reclama încălcarea art. 90 din Tratat, taxa pe poluare percepută cu ocazia primei înmatriculări restituindu-se atunci când autoturismul respectiv este scos din parcul auto național. Neutralitatea unei taxe spre respectarea regulilor de concurență, așa cum au fost interpretate de C.J.C.E. este relevată de rezultatul comparației efectelor taxei pentru vehiculele nou importate dintr-un alt stat membru decât statul în cauză cu efectele valorii reziduale a taxei care afectează vehiculele similare înmatriculate deja în statul respectiv aflate deja pe piața națională deja supuse acestei taxe de poluare, la prima lor înmatriculare în România.

Cu privire la art. 90 din Tratat, opinia majoritară și practica judiciară a statuat că acesta trebuie interpretat ca interzicând o taxă de poluare percepută cu ocazia primei înmatriculări atâta timp cât valoarea taxei determinate exclusive prin raportare la caracteristicile tehnice ale autovehiculului (tip motor, capacitate cilindrică) și clasificarea punct de vedere al poluării este calculată fără a se lua în calcul deprecierea autoturismului, de asemenea manieră încât, atunci când se aplică autoturismelor second-hand importate în statele membre, aceasta excede valoarea taxei incluse în valoarea reziduală a unor autoturisme second hand similare care au fost deja înregistrate în statul membru în care sunt importate.

Astfel cum a menționat anterior, Comisia Europeană a apreciat OUG nr. 50/2008. aplicabilă raportului juridic dedus judecății, a fi conformă normelor dreptului comunitar drept pentru care procedura de infringement declansată

comunitar, fiind compatibil cu prevederile art. 90 din Tratatul CE, nereprezentând un sistem de impozitare mai aspru pentru produsele importate decât pentru cele naționale și neavând efecte discriminatorii cu privire la autoturismele second hand.

Cât privește capătul de cerere privind acordarea dobânzii legale, consideră soluția instanței de fiind ca fiind nelegală. În mod total neînetmeiat, instanța a dispus obligarea la plata către reclamant a dobânzii legale, aferente sumei reprezentând tacă pe poluare, începând cu data plății și până la restituirea efectivă.

Se constată astfel că, potrivit prevederilor O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală republicată, cu modificările și completările ulterioare, dobânda cuvenită contribuabililor în materie fiscală este datorată din prima zi după expirarea termenului legal de 45 de zile pentru soluționarea cererii de restituire. Prin urmare, nus e cuvine plata duanelor începând cu data plății, așa cum a hotărât instanța de fond.

Astfel, dacă instanța de fond hotăra în principiu, acordarea dobânzii, în mod corect și legal ar fi trebuit să fie vorba de dobânda calculată și acordată potrivit O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Adică, după ce contribuabilul a formulat cerere de restituire la organul fiscal competent și acesta i-a respins-o, se adresează instanței de judecată care acordă dobânda începând cu data respingerii cererii de restituire de către organul fiscal.

Suma aferentă taxei pe poluare este virată în contul său de către organul fiscal care calculează și și încasează taxa în temeiul legii, aceasta nefăcând nicio operațiune legată de acestea. Administrația Fondului pentru Mediu nu este titulara vreunei obligații în raport de contribuabil, astfel încât nu poate fi obligată la plata unei dobânzi legale.

Prin urmare, din punctul de vedere al acordării dobânzii legale, hotărârea instanței de fond este absolut nelegală, fiind dată cu încălcarea evidentă a prevederilor legale.

Analizând actele dosarului, criticile recurentului prin prisma dispozițiilor art. 304 din Codul de procedură civilă și examinând cauza sub toate aspectele, conform art. 304¹ din Codul de procedură civilă, Curtea de Apel constată următoarele:

Reclamanta a solicitat restituirea taxei de poluare plătite la data de xxx.03.2009 cu prilejul înmatriculării în România, conform Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, a doua autoturisme; și anume un autoturism de transport marfă marca xxxxx, serie sașiu xxxx, și un autoturism de transport marfă marca

Europene și care se înmatriculează în România după 01.07.2008 și autoturismele second hand înmatriculate deja în România.

În analiza legalității soluției pronunțate de instanța de fond și a cererii formulate de reclamanta Curtea consideră necesară expunerea prealabilă legislației naționale aplicabile, a dispozițiilor art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, precum și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene în domeniu, urmând ca în raport cu acestea să examineze fondul cauzei.

Pe plan intern, Curtea reține că 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.

Curtea constată ca în mod corect prima instanța a respins excepția inadmisibilității acțiunii pentru nerespectarea procedurii prealabile, fata de împrejurarea ca reclamanta a formulat în termenul de 30 de zile contestație împotriva deciziilor de calcul a taxei de poluare emise în data de 31 martie 2009 (filele 10-12 și 21-23), solicitând autorității administrației publice, anterior sesizării instanței de judecată, anularea deciziilor mai sus menționate. Prin decizia nr. xxxxx.07.2009 (filele 31 - 37), pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad a respins cele două contestații ale reclamantei.

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 01.07.2008 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.

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”.

Curtea constată că:

- 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;

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.

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 M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și autovehiculele N1 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 urgență”.

Curtea reține, astfel, 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 M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și la autovehiculele N1 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, Curtea reține, așadar, 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 numai în perioada 15 decembrie 2008 - 31

De asemenea, nici un stat membru nu aplică produselor altor state membre impozite interne de natură să protejeze indirect alte sectoare de producție.

Curtea subliniază că, începând cu data de 1.12.2009 a intrat în vigoare Tratatul de la Lisabona.

În conformitate cu modificările aduse Tratatului instituind Comunitatea Europeană prin Tratatul de la Lisabona, fostul art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană a fost renumerotat, devenind art. 110 al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, cu același conținut Curtea subliniază 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.

Cea mai importantă hotărâre a Curții Europene de Justiție în materia taxelor interne aplicate autoturismelor second hand cu prilejul înmatriculării pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene - raportat la împrejurarea că în această hotărâre se analizează chiar taxa de poluare instituită de Statul Român prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 - o constituie însă Hotărârea din 7.04.2011 dată în cauza C-402/09 (Tatu), având ca obiect cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Tribunalul Sibiu (România), prin decizia din 18 iunie 2009, primită de Curte la 16 octombrie 2009, în procedura Ioan Tatu împotriva Statului român prin Ministerul Finanțelor și Economiei, Direcției Generale a Finanțelor Publice Sibiu, Administrației Finanțelor Publice Sibiu, Administrației Fondului pentru Mediu, Ministerului Mediului.

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 Brzezinski, 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

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 fata 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.

39 Potrivit unei jurisprudențe constante, există o încălcare a articolului 110TFUE 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, punctul 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

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

detaliat și fundamentat 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 menționate 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.

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 1997, 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 aceeași 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.

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. 1343, 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.

p. 1-7929, punctul 74, și Hotărârea din 1 iunie 2006, De Danske Bilimportorer, 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.

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

unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională".

Curtea amintește că prin Legea nr. 157/2005, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 465 din 1.06.2005, România a ratificat tratatul privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană.

Efectele acestei ratificări sunt reglementate de art. 148 alin. 2 și 4 din Constituția României, astfel cum a fost republicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 767 din 31.10.2003, dispoziții conform cărora:

(2) 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.

(4) Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului (2).

Curtea precizează, de asemenea, că 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.

Cu privire la competența instanțelor de a evalua conformitatea legislației române cu dispozițiile din dreptul comunitar, Curtea amintește că în dispozitivul hotărârii Curții de Justiție a Comunităților Europene din 9 martie 1978, dată în cauza *Amministrazione delle finanze dello Stato/Simmenthal*, nr. C 106/77, s-a statuat că „judecătorul național însărcinat să aplice, în cadrul competenței sale, dispozițiile dreptului comunitar, are obligația de a asigura realizarea efectului deplin al acestor norme, lăsând, la nevoie, pe proprie răspundere, neaplicată orice dispoziție contrară a legislației naționale, chiar ulterioară, fără a solicita sau a aștepta eliminarea prealabilă a acesteia pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional.”

Date fiind această opinie explicită a Curții de Justiție a Comunităților Europene - a cărei jurisprudență este obligatorie pentru instanțele naționale în interpretarea dreptului comunitar - Curtea constată că instanțele române de drept comun sunt competente să procedeze, în executarea obligației de a

Curtea constată că se impune analizarea incidenței în cauză a hotărârii Curții Europene de Justiție din cauza Tatu, menționată anterior - hotărâre în care s-a reținut incompatibilitatea dintre art. 110 TFUE și reglementarea română a taxei de poluare conform OUG nr. 50/2008, în versiunea sa inițială.

Astfel, cum a arătat și Curtea de Justiție în paragrafele nr. 28 și 29 din hotărârea Tatu, analiza sa a avut în vedere OUG nr. 50/2008, în versiunea sa inițială, iar nu versiunea modificată prin OUG nr. 208/2008.

Curtea subliniază însă că modificările ulterioare ale OUG nr. 50/2008 nu au modificat formula de calcul a taxei de poluare, ci au înlocuit anexele inițiale ale OUG nr. 50/2008, cu consecința majorării - substanțială în unele cazuri - a cuantumului taxei de poluare datorate la înmatricularea autovehiculelor.

Astfel, atât OUG nr. 208/2008, cât și OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009 au înlocuit anexele inițiale ale OUG nr. 50/2008, dublând sau triplând cuantumul taxei de poluare în unele cazuri în raport cu reglementarea inițială, și păstrând formula de calcul a taxei, astfel cum a fost stabilită prin OUG nr. 50/2008, în versiunea sa inițială.

Curtea constată că taxa de poluare instituită conform OUG nr. 50/2008 este impusă numai pentru autovehiculele care se înmatriculează pentru prima dată în România după intrarea în vigoare a acestui act normativ - 1.07.2008 - cu excluderea de la plata acestei taxe pentru autovehiculele deja înmatriculate în România anterior acestei date. Această caracteristică esențială a taxei de poluare a rămas neschimbată până în prezent, indiferent de modificările aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008

De aceea, Curtea conchide că - în măsura în care nivelul taxei de poluare este unul dintre criteriile de constatare a incompatibilității dintre art. 110 TFUE și reglementarea română a taxei de poluare - reglementarea ulterioară datei de 15.12.2008 și, respectiv aceea ulterioară datei de 19.02.2009 sunt vizate implicit de această hotărâre a Curții Europene de Justiție.

În plus, Curtea reamintește că începând cu OUG nr. 208/2008 și continuând cu OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, a fost introdusă și perpetuată o scutire totală de la plata taxei de poluare pe perioada 15.12.2008-31.12.2009 (neaplicabilă în prezenta cauză), iar prin OUG nr. 117/2009 a fost extinsă temporar această scutire pentru o categorie limitată de autovehicule, fără a oferi un remediu pentru autovehiculele similare deja înmatriculate în România cu plata taxei de poluare.

Date fiind aceste constatări, Curtea reține că singurul element de diferență esențial al prezentei cauze față de cauza Tatu ar fi cuantumul taxei de poluare (care a fost majorat), iar nu formula de calcul, sau sfera de aplicare a taxei de

Curtea admite că din dispozițiile art. 1 alin. 1 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 rezultă în mod indiscutabil că sumele percepute de Statul Român cu titlul de taxă de poluare sunt virate în contul Administrației Fondului pentru Mediu și că această autoritate gestionează sumele respective.

Din această reglementare nu se poate reține însă că autoritățile fiscale care calculează și impun plata taxei de poluare - respectiv autoritățile fiscale - nu au o activitate procesuală pasivă.

În acest sens, Curtea amintește că taxa de poluare din prezenta cauză a fost stabilită de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, care a și refuzat restituirea taxei de poluare solicitate de reclamant.

În ceea ce privește fondul cauzei, Curtea subliniază că, potrivit susținerilor reclamantei, reglementarea fiscală română (OUG nr. 50/2008) este incompatibilă cu art. 90 din Tratatul CE, întrucât există o discriminare între autoturismele second-hand înmatriculate deja într-un stat membru al UE și care se înmatriculează în România după 1 iulie 2008 (produsele importate) și autoturismele second-hand deja înmatriculate în România (produsele naționale). În raport cu această afirmație, Curtea reține că reclamanta tinde să compare efectele actualei taxe de poluare cu tratamentul fiscal aplicabil anterior instituirii taxei de poluare.

Curtea urmează să examineze aceste susțineri în raport cu jurisprudența Curții Europene de Justiție, începând cu verificarea incidenței în speță a art. 110 din Tratatul FUE și continuând cu analizarea caracterului pretins discriminatoriu al taxei de poluare.

Așadar, potrivit acestei reglementări, stabilirea, verificarea, colectarea și executarea silită, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa de poluare sunt supuse reglementării Codului de Procedură Fiscală, care constituie dreptul comun în materia stabilirii și contestării obligațiilor fiscale.

Totodată, potrivit art. 3 alin. 3 din Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 686/2008, „procedura de stabilire a taxei se aprobă prin ordin al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală, în termen de 15 zile de la data intrării în vigoare a prezentelor norme metodologice. Ordinul se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I”.

În acest sens, a fost emis Ordinul președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 986/2008 pentru aprobarea procedurii privind stabilirea taxei pe poluare pentru autovehicule. Conform art. 2.9 din Procedura privind stabilirea taxei pe poluare pentru autovehicule - care constituie Anexa nr. 1 la Ordinul menționat - „Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule

(1) „Cuantumul obligațiilor fiscale se stabilește sub rezerva verificării ulterioare.

(2) Decizia de impunere sub rezerva verificării ulterioare poate fi desființată sau modificată, din inițiativa organului fiscal sau la solicitarea contribuabilului, pe baza constatărilor organului fiscal competent.

(3) Rezerva verificării ulterioare se anulează numai la împlinirea termenului de prescripție sau ca urmare a inspecției fiscale efectuate în cadrul termenului de prescripție".

Așadar, conform art. 2.9 din Procedura privind stabilirea taxei pe poluare pentru autovehicule, Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule emisă este o decizie în sensul Codului de Procedură Fiscală, respectiv o decizie de impunere - art. 90 alin. 2 Cod de Procedură Fiscală făcând referire la deciziile de impunere.

Din aceste dispoziții legale rezultă că taxa de poluare este calculată, stabilită și impusă prin acte emise de organele fiscale, iar contestarea ei este posibilă numai în fața organelor fiscale, cu respectarea dispozițiilor din Codul de Procedură Fiscală.

Curtea reține, astfel, că atât din dispozițiile art. 7 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, cât și din situația de fapt din speță rezultă că organele fiscale, respectiv Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, au emis acte administrative - respectiv au avut manifestări de voință emise în regim de putere publică - prin care au impus reclamantului și au încasat taxa în litigiu, ca o condiție prealabilă înmatriculării unui autovehicul în România.

Curtea constată că aplicarea art. 110 TFUE (fostul art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană) se referă la o discriminare între impozitele aplicate „produselor altor state membre” și impozitele „interne de orice natură care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare”.

Așadar, discriminarea la care se referă acest text legal are în vedere o comparație între nivelul de impozitare a produselor altor state membre ale Uniunii Europene, în comparație cu nivelul de impozitare a produselor de pe piața internă a Statului Român.

Se impune, așadar, constatarea că art. 110 este aplicabil numai în măsura în care bunul astfel impozitat este un produs al „altor state membre” ale Uniunii Europene.

Curtea subliniază că principiul libertății de circulație se aplică atât produselor care provin din statele membre cât și produselor care sunt localizate în cadrul Comunității și care au fost importate în mod legal dintr-un stat din afara Comunității. În momentul importului inițial, aceste produse sunt supuse taxelor

precum și stabilirea unui tarif vamal comun față de state terțe (țările aflate în afara acestei zone).

Curtea apreciază, în acest context, că se poate reține o eventuală aplicabilitate a dispoziției art. 110 TFUE și o eventuală discriminare fiscală numai în măsura în care se dovedește că acel autoturism a fost anterior înmatriculat în alt stat membru al Uniunii Europene decât România, deoarece acesta este criteriul care determină discriminarea fiscală a taxei de poluare din litigiu.

Curtea constată, în acest context, că reclamanta-recurenta a făcut dovada înmatriculării anterioare a autoturismului în litigiu într-un alt stat membru al Uniunii Europene anterior înmatriculării în România, motiv pentru care soluționarea acestui litigiu este posibilă prin raportare la art. 110 TFUE.

Conform jurisprudenței Curții Europene de Justiție, discriminarea fiscală interzisă de art. 110 TFUE poate fi directă sau indirectă.

În ceea ce privește discriminarea directă, Curtea de Justiție a reținut că reglementarea fiscală română (OUG nr. 50/2008) nu introduce un impozit direct discriminatoriu. Conform paragrafului nr. 36 din hotărârea Tatu, „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”.

În raport cu această analiză a Curții Europene de Justiție - incidență în mod indiscutabil și în prezenta speță, în condițiile în care regimul juridic al taxei de poluare nu a suferit modificări sub acest aspect față de reglementarea inițială din OUG nr. 50/2008, Curtea reține că taxa de poluare din litigiu nu are un caracter direct discriminatoriu din punct de vedere al art. 110 TFUE.

Conform jurisprudenței Curții de Justiție, impozitarea internă poate fi discriminatorie nu numai în mod direct, dar și în mod indirect, datorită efectelor pe care le produce.

Analizarea pretinsului caracter indirect discriminatoriu al taxei de poluare impune urmarea pașilor trasați de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Tatu. Astfel, conform paragrafului nr. 38 din această hotărâre, Curtea de Justiție a statuat că „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

Așadar, Curtea de Justiție a instituit prin această hotărâre o dublă examinare a taxei în litigiu în raport cu reglementarea art. 110 TFUE.

În primul rând, se impune examinarea împrejurării dacă taxa de poluare 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. Din acest punct de vedere, se impune o analiză comparativă a efectelor produse prin instituirea taxei între diferitele autovehicule care au fost supuse aceluiași impozit, respectiv aceleiași taxe de poluare, fără a se avea în vedere o comparare cu impozitarea internă în vigoare anterior introducerii acestei noi taxe. O astfel de analiză a fost expusă de Curtea de Justiție și în hotărârile sale anterioare, respectiv în Hotărârea din 9 martie 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, în Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valențe, C-393/98, în Hotărârea din 19 septembrie 2002, Tulliasiamies și Siilin, C-101/00, în Hotărârea Nâdasdi și Nemeth și în Hotărârea din 18 ianuarie 2007 în cauza C-313/05 Maciej Brzezihski.

În al doilea rând - și aici Curtea de Justiție a completat criteriile de determinare a efectului indirect discriminatoriu al unei taxe interne aplicabilă la înmatricularea autovehiculelor second hand - instanța supremă a Uniunii Europene a reținut că precizând că „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”.

Curtea constată că această constatare a instanței de contencios european implică, pentru prima dată, o comparare a efectelor noii taxe cu tratamentul fiscal aplicabil anterior intrării ei în vigoare.

O astfel de constatare impune, totodată, și reevaluarea jurisprudenței anterioare a Curții de Apel în raport cu acest criteriu suplimentar de examinare a pretinsului caracter indirect discriminatoriu al taxei de poluare.

Conform celor arătate anterior, Curtea Europeană de Justiție impune, în respectarea art. 110 TFUE, ca în stabilirea quantumului taxei să se țină seama de deprecierea reală a autovehiculului taxat, respectiv de vechimea acestuia.

Curtea reține - în primul rând - că stabilirea taxei de poluare trebuie făcută în sensul reducerii quantumului acestei taxe pe măsura creșterii vechimii autovehiculului respectiv. Astfel, taxa impusă pentru un autovehicul cu o vechime de un an trebuie să fie mai mare decât taxa impusă unui autovehicul cu aceleași caracteristici tehnice, dar care are o vechime de 2 ani.

De aici se desprinde concluzia că o taxă care crește pe măsură ce autovehiculul are o vechime mai mare este incompatibilă cu art. 110 TFUE.

în stare nouă; stabilirea proporției între cele două valori de circulație, pentru a identifica gradul de depreciere a valorii de circulație a autoturismului în cauză; stabilirea cuantumului taxei de poluare impusă autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în România; stabilirea cuantumului taxei de poluare care ar fi fost impusă aceluiași autoturism dacă ar fi fost înmatriculat în stare nouă; stabilirea proporției între cele două taxe de poluare, pentru a identifica gradul de depreciere/reducere a taxei față de taxa care ar fi datorată pentru autoturismul înmatriculat în stare nouă; compararea procentului de depreciere a valorii de circulație a autoturismului (obținut la punctul c) cu procentul în care s-a depreciat/reduce taxa de poluare (menționat la punctul f).

Așadar, în măsura în care s-ar constata că pentru un autoturism a cărui valoare de circulație s-a depreciat cu 30% față de valoarea de circulație pe care o avea în stare nouă, taxa de poluare impusă acestui autovehicul trebuie să sufere o depreciere de cel puțin 30% față de taxa de poluare care ar fi fost impusă aceluiași autoturism dacă ar fi fost înmatriculat în stare nouă.

În privința competenței stabilirii acestor valori, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a arătat, în paragraful 41 din hotărârea dată în cauza C-313/05 Maciej Brzezinski, că este de competența instanței naționale investite cu soluționarea cauzei să stabilească acești parametri.

În consecință, Curtea constată că - în vederea stabilirii posibilului caracter discriminatoriu al taxei în litigiu - s-ar impune stabilirea valorii de circulație a autoturismului în litigiu la data înmatriculării acestuia în România (când s-a plătit taxa de poluare contestată), precum și valoarea de circulație a aceluiași autoturism în stare nouă.

De asemenea, s-ar impune determinarea cuantumului taxei de poluare care ar fi fost plătită în cazul în care același autoturism ar fi fost înmatriculat în stare nouă.

Din acest punct de vedere, Curtea reține că reclamanta nu a probat caracterul indirect discriminatoriu al taxei de poluare contestate, dat fiind faptul că nu s-a dovedit că taxa de poluare din litigiu nu ar respecta imperativul deprecierei sale în raport cu valoarea autovehiculului. O raportare la același autovehicul și la aceeași reglementare a taxei impune concluzia conform căreia această taxă scade pe măsură ce autovehiculul are o vechime mai mare.

În continuare, Curtea va examina efectele taxei în litigiu în raport cu cel de al doilea criteriu stabilit de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Tatu, respectiv examinând neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate pe teritoriul național anterior instituirii taxei menționate.

În acest context se impune analizarea posibilității statelor membre ale Uniunii Europene a de introduce noi impozite interne și care sunt limitele acestei competenței.

Curtea subliniază că, în conformitate cu dispozițiile art. 110 TFUE și cu jurisprudența Curții de Justiție, acest text interzice o discriminare între impozitele aplicate „produselor altor state membre” și impozitele „interne de orice natură care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare”.

Curtea reamintește că, potrivit art. 110 TFUE, „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”.

Așadar, art. 110 TFUE nu interzice introducerea unui impozit de natură internă, ci numai aplicarea lui discriminatorie, și numai în măsura în care discriminarea afectează produsele altor state membre ale Uniunii Europene.

Reținând că art. 110 TFUE nu urmărește să împiedice un stat membru să introducă impozite noi sau să modifice cota ori baza impozabilă a impozitelor existente, Curtea urmează să examineze situația din speță raportat exclusiv la hotărârea Curții Europene de Justiție din cauza Tatu, în condițiile în care limitele competenței statelor membre de a introduce noi taxe interne au fost reconsiderate - sau cel puțin completate - prin această hotărâre.

Examinând considerațiile Curții Europene de Justiție din hotărârea Tatu, Curtea reține că:

- din Hotărârea Nâdasdi și Nemeth menționată nu rezultă în nici un fel că este nelimitată competența statelor în stabilirea regimului unor noi taxe;

- 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;

- 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;

- Art.110 TFUE obligă fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate

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 nici un fel grevate de o astfel de sarcină fiscală.

- Curtea de Justiție a conchis, astfel, că 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.

- având în vedere aceste constatări, Curtea de Justiție a reținut 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”.

Față de considerentele Hotărârii Tatu, Curtea reține că art.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.

Astfel, Curtea subliniază opinia exprimată de Curtea Europeană de Justiție, care a reținut că reglementarea menționată - respectiv 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, având în vedere 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 nici un fel grevate de o astfel de sarcină fiscală.

Prin urmare, raportându-se la concluziile Hotărârii Tatu, Curtea constată că prezenta cauză nu diferă, sub aspectele analizate de Curtea Europeană de Justiție, de cauza deferită instanței de contencios european.

Astfel, nu numai că taxa de poluare stabilită și impusă reclamantei în anul 2009 a fost calculată potrivit aceleiași formule de calcul cu aceea instituită prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 în varianta inițială - declarată de Curtea Europeană de Justiție ca fiind contrară art. 110 TFUE - dar și cuantumul acestei taxe este majorat în raport cu această reglementare.

De asemenea, ca și în Hotărârea Tatu, se impune constatarea că vehiculul

Curtea subliniază că prin Hotărârea Tatu - deși Curtea Europeană de Justiție pare să fi avut în vedere cuantumul ridicat al taxei de poluare - nu a fost stabilit un procentaj minim al taxei de poluare și care să fi fost acceptat de Curtea Europeană de Justiție ca fiind nediscriminatoriu. Astfel, de pildă, nu rezultă din Hotărârea Tatu că ar fi nediscriminatorie o taxă de poluare care ar avea un cuantum de 10% sau 15% din valoarea de piață a autovehiculului supus acestei taxe, Curtea Europeană de Justiție reținând că întreaga reglementară a taxei de poluare - astfel cum a fost instituită prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 în varianta inițială - contravine art. 110 TFUE.

În concluzie, în condițiile impozitării discriminatorii a autovehiculelor, impozitare care favorizează autovehiculele second hand de pe piața internă, Curtea reține caracterul întemeiat al acțiunii reclamantei și încălcarea art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Consecința acestei constatări a fost indicată la punctul 5 din prezentele considerente, fiind în acord cu dispozitivul hotărârii Curții de Justiție a Comunităților Europene din 9 martie 1978, dată în cauza *Amministrazione delle finanze dello Stato/Simmenthal*, nr. C 106/77, în care s-a statuat că „judecătorul național însărcinat să aplice, în cadrul competenței sale, dispozițiile dreptului comunitar, are obligația de a asigura realizarea efectului deplin al acestor norme, lăsând, la nevoie, pe proprie răspundere, neaplicată orice dispoziție contrară a legislației naționale, chiar ulterioară, fără a solicita sau a aștepta eliminarea prealabilă a acesteia pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional.”

Date fiind această opinie explicită a Curții de Justiție a Comunităților Europene - a cărei jurisprudență este obligatorie pentru instanțele naționale în interpretarea dreptului comunitar (european) - Curtea constată că este competentă să procedeze, în executarea obligației de a asigura realizarea efectului deplin al dreptului comunitar, la înlăturarea de la aplicare a oricărei dispoziții contrare a legislației naționale, chiar ulterioară, fără a solicita sau a aștepta eliminarea prealabilă a acesteia pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional.

În consecință, față de caracterul discriminatoriu al reglementării taxei de poluare aplicabile reclamantului, această reglementare urmează a fi înlăturată ca fiind în contradicție cu dispozițiile art. 110 TFUE.

Cu privire la acordarea dobânzilor legale aferente sumei plătite cu titlul de taxă de poluare, Curtea subliniază că acordarea dobânzilor legale este guvernată, în materia raporturilor fiscale, de dispozițiile speciale din Codul de Procedură Fiscală, iar nu de dispozițiile dreptului comun în materie, astfel cum impune art. 1 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, conform căruia „prezentul cod reglementează

Așadar, Curtea reține că materia privind dobânzile datorate în cazul sumelor restituite sau de rambursat de la buget este reglementată de art. 124 Cod de Procedură Fiscală, astfel cum prevede art. 10 din Ordonanța de Guvern nr. 9/2000, text potrivit căruia „dobânzile percepute sau plătite de Banca Națională a României, de bănci, de Casa de Economii și Consemnațiuni C.E.C.-S.A., de organizațiile cooperatiste de credit și de Ministerul Finanțelor Publice, precum și modul de calcul al acestora se stabilesc prin reglementări specifice”.

În ceea ce privește termenul de la care sunt datorate aceste sume, Curtea reține că, potrivit art. 124 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, „pentru sumele de restituite 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”.

Potrivit art. 70 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, „cererile depuse de către contribuabil potrivit prezentului cod se soluționează de către organul fiscal în termen de 45 de zile de la înregistrare”.

Conform art. 117 alin. 2 Cod de Procedură Fiscală, „prin excepție de la prevederile alin. (1), sumele de restituit reprezentând diferențe de impozite rezultate din regularizarea anuală a impozitului pe venit datorat de persoanele fizice se restituie din oficiu de organele fiscale competente, în termen de cel mult 30 de zile de la data comunicării deciziei de impunere”.

Având în vedere că art. 117 alin. 2 reglementează situația restituirii diferențelor de impozite rezultate din regularizarea anuală a impozitului pe venit datorat de persoanele fizice, Curtea reține că în cazul restituirii taxei de poluare este aplicabil textul art. 70 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală.

Coroborând dispozițiile art. 124 alin. 1 cu dispozițiile art. 70 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, Curtea constată că în mod corect prima instanța a statuat obligația în sarcina recurentelor de plată a dobânzilor.

Față de aceste aspecte, Curtea apreciază că hotărârea pronunțată de prima instanță este legală și temeinică, astfel ca urmează să respingă recursurile formulate ca neîntemeiate.

Constatând culpa procesuală a recurentelor în declanșarea recursurilor, față de dispozițiile art. 274 Cod procedură civilă, Curtea va obliga recurentele în solidar la plata către reclamantul intimat a sumei de 2.000 lei cu titlu de cheltuieli de judecată reprezentând onorariu avocat.

**PENTRU ACESTE MOTIVE ÎN
NUMELE LEGII DECIDE :**

ligă recurentele în solidar la plata către reclamantul intimat a sumei de xxxx lei cu
u de cheltuieli de judecată reprezentând onorariou avocat. Irevocabilă.
onunDatăîn DedinDă publică azi, xxxx mai 2011.