

DECIZIA CIVILA NR. ...

Pe rol fiind soluționarea recursului declarat de către reclamantul recurent "X" împotriva sentinței civile nr. /2009 pronunțată de Tribunalul ... în dosar nr. ... /2009 în contradictoriu cu pârâții intimați Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului și Administrația Finanțelor Publice a Municipiului, precum și chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu, având ca obiect contestație act administrativ fiscal.

La apelul nominal, lipsă părțile.

Procedura este legal îndeplinită. Dată fără citarea părților.

Mersul dezbaterilor și concluziile orale ale părților au fost consemnate în încheierea de ședință de la termenul din 2010 care face parte integrantă din prezenta hotărâre, potrivit căreia instanța a amânat pronunțarea cauzei la 2010, când,

CURTEA

Deliberând asupra recursului de față, constată următoarele:

Prin cererea înregistrată pe rolul Tribunalului sub nr. ... /2009 la 2009, reclamantul „X” a solicitat anularea Deciziei nr. 2009 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului - Biroul Soluționare contestații și a Deciziei de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule nr. ... din 2009 emisă de Administrația Finanțelor Publice a municipiului și obligarea ei să emită o nouă decizie de calcul din care să reiasă că reclamantul nu este obligat la plata taxei de poluare pentru autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România, conform OUG nr. 50/2008 și plata cheltuielilor de judecată.

În motivarea acțiunii, reclamantul arată că în luna august 2008 a achiziționat din Germania autoturismul FORD Maderick GLX, fabricat în anul 1994 în Spania și înmatriculat în Germania. În luna martie 2009 s-a informat la SCRPCIV din cadrul Prefecturii, cu privire la condițiile de înmatriculare, iar la data de 6 martie a înregistrat la pârâta AFP sub nr., cererea prin care a solicitat calcularea taxei pentru poluare, în vederea înmatriculării autoturismului. Prin Decizia /2009 i-a fost stabilită taxa de lei, echivalentul a aprox. euro, deși autoturismul l-a cumpărat cu euro.

Considerând taxa de poluare ilegală, a înregistrat la pârâta Administrația Finanțelor Publice, sub numărul /2009 contestație împotriva acestei

decizii, care a fost trimisă pentru soluționare pârâtei DGFP a județului, care a respins contestația prin Decizia nr./.... 2009.

Reclamantul arată că taxa de poluare stabilită prin OG nr. 50/2008 este ilegală pentru că ea este datorată numai pentru autoturismele pentru care se face prima înmatriculare în România și nu și pentru cele aflate deja în circulație și înmatriculate în România.

Ordonanța încalcă art. 90 paragr. 1 și art. 25 din Tratatul C.EE, care interzic discriminarea fiscală între produsele provenind dintr-un alt stat membru și cele similare provenind de pe piața internă, precum și jurisprudența CJCE și produce discriminare între persoanele care au solicitat înmatricularea anterior datei de 01 iulie 2008 și cele care le înmatriculează ulterior.

Prin întâmpinări, pârâtele Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului și Administrația Finanțelor Publice a municipiului au solicitat respingerea acțiunii ca netemeinică și nelegală cu mențiunea că prin adoptarea OUG nr. 50/2008 privind taxa de poluare România s-a aliniat tendințelor internaționale de a fundamenta politica mediului pe principiile de bază al dreptului comunitar, potrivit cărora poluatorul plătește și prevederilor Protocolului de la Kyoto, semnat și de România. De asemenea, din expunerea de motive a OUG nr. 50/2008 rezultă că aceasta a fost adoptată în scopul de a respecta normele de drept comunitar și jurisprudența CEDO în scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe pentru îmbunătățirea calității aerului.

Pârâtele mai arată că anterior adoptării ordonanței au avut loc negocieri și analize între reprezentanții Guvernului României și Comisiei Europene pe acest domeniu, având în vedere că România a fost supusă procedurii de infringement din cauza cuantumului taxei speciale auto, reglementată de art. 214 ind. 1 Cod fiscal. Faptul că această taxă de regăsește și în legislația a 16 state comunitare, dovedește faptul că ea este legală și necesară.

Pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului a chemat în garanție Administrația Fondului pentru Mediu din cadrul Ministerului Mediului, cu motivarea că ea este beneficiara și gestionează aceste fonduri, DGFP având doar sarcina de a le încasa și vira Fondului de Mediu

Prin întâmpinare, chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu a invocat excepția inadmisibilității acțiunii reclamantului, cu motivarea că prin acțiune se aduce doar o critică de neconstituționalitate a textului OUG nr. 50/2008, fără alte argumente, iar pe fond a solicitat respingerea acțiunii reclamantului, cu motivarea că, după ce procedura demarată de Comisia Europeană împotriva României - în considerarea faptului că prevederile art. 214 ind. 1 - 2 14 ind. 3 din Legea nr. 571/2003 au fost considerate că încalcă principiile Tratatului de constituire a CE. - a fost ridicată în 29 ian.2009, a fost adoptată OUG nr. 50/2008 privind taxa de poluare a căror dispoziții le respectă pe cele ale art. 90 din Tratatul CE.

Reclamantul, a solicitat respingerea cererii de chemare în garanție a Administrației Fondului de Mediu, ca inadmisibilă, cu motivarea că nu îndeplinește condițiile prevăzute de codul de Procedură civilă pentru că obiectul acesteia se întemeiază pe o altă obligație decât cea pe care o pretind pârâtele și că DGFP ... nu face dovada existenței faptului că ar avea o obligație de garanție sau de despăgubire în ipoteza în care ar pierde procesul, precum și a excepției inadmisibilității acțiunii sale, invocată de chemata în garanție.

Prin sentința civilă nr..../....2009 pronunțată în dosar nr./2009, Tribunalul a respins acțiunea în contencios administrativ fiscal exercitată de reclamantul „x” împotriva pârâtelor Direcția

Generală a Finanțelor Publice a județului și Administrația Finanțelor Publice a municipiului, pentru anularea deciziei nr...../.....2009 și obligarea ei să emită o nouă decizie din care să rezulte că nu este obligat să plătească taxa de poluare prevăzută de OUG nr. 50/2008 și cererea pârâtei Direcția Generală a Finanțelor Publice a jud. de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu.

Pentru a hotărî astfel, prima instanță a reținut în esență următoarele:

În ce privește excepția, instanța a respins-o, având în vedere că reclamantul a solicitat prin acțiunea sa anularea a două acte administrative, pentru motivul că i-ar provoca o vătămare, prin obligarea la plata taxei de poluare.

În ce privește fondul cauzei, instanța reținut că în luna martie 2009 reclamantul a înmatriculat autoturismul marca FORD Maverick GLX, fabricat în anul 1994 în Spania și înmatriculat prima dată în Germania la data de 01 iulie 1994, pentru care i s-a calculat în conformitate cu dispozițiile art. 4 lit. a din OUG nr. 50/2008 taxa de poluare în sumă de lei, echivalentul a euro.

Considerând ilegală taxa de poluare achitată reclamantul a contestat la AFP a municipiului decizia de calcul a taxei; contestația fiind înregistrată sub nr. /.....2009, contestația sa a fost respinsă de pârâta DGFP a jud. prin Decizia nr. /.....2009.

Prin acțiunea sa reclamantul a solicitat anularea celor două decizii, în considerarea faptului că taxa de poluare este nelegală și discriminatorie pentru că este percepută numai pentru autovehiculele înmatriculate în statele U.E. și neînmatriculate în România și nu și pentru autovehiculele înmatriculate în țară anterior datei de 01.iul.2008, invocând adoptarea OUG nr. 50/2008, cu încălcarea dispozițiilor art. 25, care interzice aplicarea direct sau indirect a impozitelor și taxelor asupra produselor provenite din alte state membre ale U.E., în afară de cele percepute pentru produsele de origine internă și 90 din Tratatul CE., care interzice taxele vamale de import export sau taxele cu efect echivalent între statele membre.

Contrar acestor susțineri, instanța a apreciat că prin instituirea de către România a taxei de poluare pentru aceste autovehicule, cu ocazia primei înmatriculări în România, indiferent dacă autovehiculul a fost importat sau cumpărat din țară - dispozițiile OUG nr. 50/2008 nu contravin dispozițiilor din Tratatul UE, invocate de reclamant, având în vedere faptul că, spre deosebire de taxa specială pentru autovehicule percepută anterior datei de 01 iulie 2008 în conformitate cu disp. art. 214 ind. 1 - 213 in s. 3 C.pr. fisc, scopul în care taxa de poluare este percepută este clar definit în expunerea de motive a ordonanței, rezultând că încasarea ei se face în scopul realizării unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului în cadrul acțiunii de protecție a mediului. Adoptarea taxei a fost determinată și de necesitatea adoptării măsurilor pentru asigurarea normelor de drept comunitar aplicabile în domeniu și a jurisprudenței C.J.C.E. pentru asigurarea protecției mediului.

De asemenea, adoptarea ordonanței a fost și rezultatul negocierilor și discuțiilor dintre Comisia Europeană și Guvernul României, iar faptul că după adoptare Comisia Europeană nu a supus România procedurii de infrigement - cum a făcut-o în cazul taxei speciale auto prevăzută de art. 214 ind. 1 C. fisc. -demonstrează faptul că taxa de poluare nu încalcă normele comunitare, astfel cum susține reclamantul. De asemenea, existența acestei taxe în alte 16 state comunitare, vine și ea în sprijinul acestei idei.

Pentru aceste considerente instanța a constatat că taxa pentru poluare nu este discriminatorie și în consecință, a respins acțiunea reclamantului pentru

anularea Deciziei nr. din2009 emisă de DGFP - Biroul Soluționare contestații și a deciziei de calcul al taxei de poluare pentru autovehicule nr. din2009 emisă de AFP și obligarea ei să emită o nouă decizie de calcul sau act administrativ din care să reiasă că reclamantul nu este obligat la plata taxei de poluare pentru autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România, conform OUG nr. 50/2008, precum și cererea pârâtei DGFP a județului de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu, ca rămasă fără obiect.

Împotriva acestei hotărâri a declarat recurs reclamantul „X”, solicitând admiterea recursului astfel cum a fost formulat.

În motivarea recursului se arată că se impune a se observa că taxa pe poluare instituită prin *OUG nr. 50/2008*, este ilegală, ea fiind percepută în baza unor texte legale inaplicabile în dreptul intern, legislația internă potrivit căreia eu aș fi dator a plăti această taxă în schimbul înmatriculării autovehiculului în cauză, fiind incompatibilă cu dispozițiile din dreptul comunitar, care au prioritate față de dreptul național.

Potrivit *OUG nr. 50/2008* pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, se prevede: — "Obligația de plată a taxei intervine cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România" (*art. 4 Ut a*), fără ca textul să facă distincția nici între autoturismele produse în România și cele în afara acesteia, nici între autoturismele noi și cele "second-hand". Deoarece *OUG nr. 50/2008* a intrat în vigoare la data de 1 iulie 2008 (*art. 14 alin 1*), rezultă că taxa pe poluare este datorată numai pentru autoturismele pentru care se face prima înmatriculare în România, nu și pentru cele aflate deja în circulație și înmatriculate în România.

Potrivit *OUG nr. 208/2008* pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, autovehiculele a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc și care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene începând cu data de 15 decembrie 2008 se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule, stabilită potrivit prevederilor *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 (art. II)*. Aceste prevederi se aplică până la data de 31 decembrie 2009 inclusiv (*art. III*).

OUG nr. 208/2008 a fost abrogată prin *OUG nr. 218/2008* privind modificarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule*. Conform *art. III al acesteia*:

- *alin. (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*";

- *alin. (2)* "Autovehiculelor M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și tuturor autovehiculelor N1 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". Așadar, se creează o diferență de tratament fiscal între mașinile noi și cele vechi, înmatriculate în România după intrarea în vigoare a *OUG nr. 50/2008*.

OUG nr. 7/2009 privind modificarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008* pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, nu aduce de fapt modificări de esență, doar modificând cuantumul taxei.

Articolul 28 CE Interzice restricțiile cantitative la import, precum și orice măsuri cu efect echivalent între statele membre. În sensul acestei dispoziții, constituie o măsură cu efect echivalent unei restricții cantitative la import orice reglementare a statelor membre de natură să constituie, în mod direct sau indirect, efectiv sau potențial, un obstacol în calea schimburilor intracomunitare.

Având în vedere reglementările interne în vigoare, precum și reglementările comunitare enumerate mai sus, solicită să se constate că în cauză sunt aplicabile în mod direct dispozițiile din dreptul comunitar, care au prioritate față de dreptul național, autoritatea judecătorească garantând aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu:

De la 1 ian 2007, România este stat membru al Uniunii Europene. Potrivit *art. 148* din Constituție, *"ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare 3 din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare"* (alin 2), iar *"Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului 2"* (alin.4).

De altfel, prin *Legea nr. 157/2005* de ratificare a Tratatului de aderare a României și Bulgariei la Uniunea Europeană, statul român și-a asumat obligația de a respecta dispozițiile din tratatele originare ale Comunității Europene, dinainte de aderare.

A invocat și jurisprudența internă, arătând că asupra încălcării art. 90 din Tratat de către prevederile OUG 50/2008 s-a pronunțat Tribunalul prin sentința civilă nr./2008 din 05.12.2008 în cauza împotriva pârâtei Instituția Prefectului - Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere, înmatriculări Autovehicule, prin care pârâta a fost obligată să înmatriculeze autoturismul deținut de reclamant fără plata taxei pe poluare prevăzută de *OUG nr. 50/2008*, iar prin Notele de ședință depuse la termenele din data de 25.05.2009 și 29.06.2009, a indicat faptul că asupra acestui aspect s-a făcut referire în cadrul Deciziei nr. din2008 emisă de Curtea de Apel, Secția Comercială, de Contencios Administrativ și Fiscal, concluzionându-se ca fiind ilegală și OUG nr. 50/2008: *"Aceeși natură a unei taxe cu efect echivalent o are și taxa de poluare reglementată de O.U.G. 50/2008. În acest sens, deși scopul declarat de legiuitor este cel al protecției mediului, nu rezultă pentru ce motiv un autoturism înmatriculat deja în România este mai puțin poluant decât un autoturism aflat la prima înmatriculare.*

Astfel art. 4 lit. a din O.U.G. 50/2008, impune obligativitatea taxei cu ocazia primei înmatriculări în România. Nu intră sub incidența taxei autoturismele înmatriculate deja. Faptul că un autovehicul este înmatriculat în alt stat al Uniunii Europene, nu echivalează cu aceea că autovehiculul are emisii poluante mai grave decât emisiile poluante ale unui autovehicul înmatriculat în România, iar taxa astfel instituită are drept efect indirect crearea unei situații privilegiate cumpărătorilor de autoturisme second - hand în România, față de cumpărătorii de autoturisme second -hand înmatriculate în alte state ale Uniunii Europene, motiv pentru care se constată că și această reglementare încalcă prevederile art. 90 paragraful 1 din Tratatul de Constituire al Uniunii Europene."

A mai arătat faptul că analizând dispozițiile OUG nr. 50/2008 cu modificările ulterioare, rezultă că pentru un autoturism produs în România sau în alte state membre UE nu se percepe la o nouă înmatriculare taxa pe poluare, dacă a fost anterior înmatriculat tot în România. Dar se percepe această taxă pe poluare la

autoturismul produs în țară sau în alt stat membru UE, dacă este înmatriculat pentru prima dată în România.

Reglementată în acest mod, taxa pe poluare diminuează sau este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme deja înmatriculate într-un alt stat membru: cumpărătorii sunt orientați din punct de vedere fiscal să achiziționeze autovehicule deja înmatriculate în România.

Taxa pe poluare instituită conform OUG nr. 50/2008 este discriminatorie, rezultând că ea este percepută numai pentru autoturismele înmatriculate în statele Uniunii Europene și reînmatriculate ulterior în România, în timp ce pentru mașinile înmatriculate deja în țară până la data de 1 Iulie 2008, la noua înmatriculare taxa nu mai este percepută. Acest fapt încalcă principiile egalității în drepturi. Se încalcă astfel prevederile Tratatului de instituire al Comunității Europene deoarece nu pot exista deosebiri în funcție de locul în care a fost înmatriculată mașina, OUG nr. 50/2008 implică o discriminare între mașini identice în funcție de locul în care a fost realizată prima înmatriculare. Dacă alegem două autovehicule aceeași marcă, același model și din același an de fabricație primul înmatriculat în România înainte de 1 Iulie 2008 iar celălalt din orice stat membru al Uniunii Europene, se va constata imediat diferența. Pentru primul autovehicul la noua reînmatriculare în țară nu se va plăti taxa pe poluare în timp ce pentru celălalt se va percepe.

Iar ca urmare a adoptării O.U.G. nr. 218/2008, intenția legiuitorului de a influența alegerea consumatorilor a devenit și mai evidentă fiind înlăturată taxa pe poluare pentru autoturismele noi, Euro % cu capacitate cilindrică mai mică de 2.000 cmc (or, este de notorietate că în România sunt produse preponderent autoturisme cu aceste caracteristici) care se înmatriculează pentru prima dată în România în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009, astfel încât consumatorii sunt direcționați fie spre un autoturism nou, fie spre un autoturism second-hand deja înmatriculat în România.

Se protejează astfel producția internă de autovehicule în detrimentul producției externe din spațiul UE, aspect ce reiese explicit din preambulul O. U.G. nr. 208/2008 și 218/2008, potrivit căruia: "Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt 4 locuri de muncă în industria furnizoare" iar anterior și din Secțiunea a 3-a pct. 2. din expunerea de motive care însoțește proiectul de lege privind aprobarea OUG nr. 50/2008: "...și stimulează producția autohtonă de autoturisme ". Acest lucru făcându-se cu încălcarea directă a prevederilor *Ari. 90 parag. 2* din Tratatul de instituire a Comunității Europene.

Mai mult, conform prevederilor *ari. 14 alin. (2)* din OUG nr. 50/2008: "La data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență se abrogă art. 214¹ - 214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare".

Acest lucru făcându-se cu încălcarea prevederilor din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal *art. 4. alin. (1)* — „Prezentul cod se modifică și se completează numai prin lege, promovată, de regulă, cu 6 luni înainte de data intrării în vigoare a acesteia”, și (2) - „Orice modificare sau completare la prezentul cod intră în vigoare cu începere din prima zi a anului următor celui în care a fost adoptată prin lege”.

Această constatare punând sub semnul întrebării însăși aplicabilitatea OUG nr. 50/2008, deoarece până în momentul actual nu a fost aprobată prin lege, fiind aprobată doar de Senat nu și de Camera Deputaților care potrivit art. 75 alin. 1 și 2 din Constituția României este Cameră decizională.

De altfel abrogarea art. *Art. 214* . - "Taxele speciale se plătesc cu ocazia primei înmatriculări în România" din *Legea 571/2003 privind Codul Fiscal* este mai

mult o acțiune pur cosmetică deoarece expresia se regăsește și în prevederile art. 4 lit. a din OUG nr. 50/2008 - "Cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România".

Taxa pe poluare este ilegală, aceasta fiind percepută în baza unor texte legale inaplicabile în dreptul intern. Potrivit Constituției, României îi revine obligația de a aplica cu prioritate dreptul comunitar, în speță art. 90 paragraful 1 din Tratatul de instituire al Comunității Europene. Prevederile din O. U.G. nr. 50/2008 prin care a fost instituită taxa pe poluare sunt contrare prevederilor articolului 148 alin. (2) din Constituție. Rugăm instanța să constate că respectivele prevederi ale O. U.G. nr. 50/2008 nu pot fi considerate ca fiind în vigoare după aderarea României la UE.

În ceea ce privește restricția prin care i se impune plata taxei pe poluare în schimbul înmatriculării vehiculului, nu există nicio justificare corespunzătoare. Nu s-ar putea accepta invocarea unor motive privind protecția mediului pentru plata taxei pe poluare în vederea înmatriculării unor autovehicule de import în condițiile în care autovehiculele de ocazie asemănătoare din punct de vedere tehnic deja înmatriculate pe teritoriul național al României sunt exceptate de la obligația respectării unor asemenea cerințe în cazul unei noi înmatriculări în urma transferului proprietății. Pe de altă parte, realizarea obiectivelor în materie de protecție a mediului prin impunerea de condiții numai vehiculelor de import nu ar fi compatibilă cu principiul liberei circulații a mărfurilor în cadrul Comunității Europene fiind astfel echivalente restricțiilor la import, contrar prevederilor art. 28 din Tratatul de instituire a Comunității Europene.

O. U.G. nr. 50/2008 mai produce un alt tip de discriminare: între persoanele care au solicitat înmatricularea autoturismelor anterior datei de 1 iulie 2008 și cele care înmatriculează autoturisme ulterior: doar aceste din urmă persoane plătesc taxa pe poluare, deși este evident că poluează și autoturismele primei categorii de persoane, care au solicitat înmatricularea autoturismelor anterior datei de 1 iulie 2008. Discriminarea este realizată de legiuitor care a legat plata taxei pe poluare de faptul înmatriculării, deși din preambulul OUG nr. 50/2008 rezultă că s-a urmărit asigurarea protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului, ceea ce implica instituirea unei taxe pe poluare pentru toate autoturismele aflate în trafic, potrivit principiului într-adevăr corect "poluatorul plătește".

Prevederile art. 14 alin. (2) din OUG nr. 50/2008 încalcă prevederilor din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal art. 4. - (1): "Prezentul cod se modifică și se completează numai prin lege, promovată, de regulă, cu 6 luni înainte de data intrării în vigoare a acesteia", și (2) „Orice modificare sau completare la prezentul cod intră în vigoare cu începere din prima zi a anului următor celui în care a fost adoptată prin lege".

Pentru a înmatricula autovehiculul în cauză în România mi se impune achitarea taxei pe poluare prevăzută de OUG nr. 50/2008. Consider că întrucât această taxă trebuie plătită la prima înmatriculare în România a unui vehicul, se păstrează conceptul de "taxă de primă înmatriculare" instituit inițial prin prevederile art. 214 din Legea 571/2003 privind Codul Fiscal, articole care au fost declarate de instanțele românești ca fiind neconforme cu dispozițiile art. 90 din Tratatul de instituire al Comunității Europene.

Instanța a apreciat că prin instituirea de către România a taxei de poluare, pentru aceste autovehicule, cu ocazia primei înmatriculări în România, indiferent dacă autovehiculul a fost importat sau cumpărat din țară - dispozițiile OUG nr. 50/2008 nu contravin dispozițiilor din Tratatul UE, invocate de reclamant, având în

vedere faptul că scopul în care taxa de poluare este percepută este clar definit în expunerea de motive a *OUG nr. 50/2008*, rezultând că încasarea ei se face în scopul realizării unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului în cadrul acțiunii de protecție a mediului.

Prin motivarea dată, instanța de fond a apreciat că *OUG nr. 50/2008* nu contravine dispozițiilor din Tratatul UE, deoarece scopul în care taxa "de" poluare este percepută este clar definit în expunerea de motive a *OUG nr. 50/2008*, rezultând că încasarea ei se face în scopul realizării unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului în cadrul acțiunii de protecție a mediului.

Este de netăgăduit faptul că taxa pe poluare este ilegală, aceasta fiind percepută în baza unor texte legale inaplicabile în dreptul intern. Potrivit Constituției, României îi revine obligația de a aplica cu prioritate dreptul comunitar, în speță *art. 90 paragraful 1 și 2, art. 25 și art. 28* din Tratatul de instituire al Comunității Europene. Prevederile din *O.U.G. nr. 50/2008* prin care a fost instituită taxa pe poluare sunt contrare prevederilor *articolului 148 alin. (2) din Constituție*. Rugăm instanța să constate că respectivele prevederi ale *O.U.G. nr. 50/2008* nu pot fi considerate ca fiind în vigoare după aderarea României la UE. Neputând fi aplicată în dreptul intern, se impune concluzia că taxa pe poluare achitată pentru înmatricularea automobilului este susceptibilă de a îmi fi încasată în mod ilegal, și că ar plăti-o în mod forțat, din moment ce achitarea acestei taxe reprezintă singura modalitate de a putea să-și pună în circulație autovehiculul în România.

Pârâta Administrația Fondului pentru Mediu a formulat întâmpinare prin care a solicitat respingerea recursului ca neîntemeiat arătând în esență următoarele:

Cauza recursului constă în nelegalitatea sau netemeinicia hotărârii ce se atacă pe această cale și care trebuie să îmbrace una din formele prevăzute de lege. Prin urmare, simpla nemulțumire a părții de hotărârea pronunțată nu este suficientă, după cum nu este suficientă nici afirmația generală că hotărârea atacată este nelegală sau netemeinică, recurentul fiind obligat să-și motiveze recursul de o atare manieră care să permită instanței analizarea aspectelor de nelegalitate ce ar putea conduce la desființarea hotărârii. Fiind o instanță de control și nu de judecată în fond, instanța de recurs nu judecă pricina, ci hotărârea instanței de fond.

Practic, recurentul a criticat soluția instanței de fond în sensul că a dispus doar restituirea sumei reprezentând taxa specială pentru autoturisme și autovehicule (achitată în temeiul Codului Fiscal), dar nu și restituirea sumei reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule (achitată în temeiul *OUG nr. 50/2008*). Recurentul consideră că este în drept să se restituie suma plătită cu titlu de taxă pe poluare, achitată cu ocazia înmatriculării în România a autovehiculului achiziționat, motivat de faptul că taxa este prelevată cu încălcarea dreptului comunitar, instituind, practic, o discriminare, și ar încălca principiul „*poluatorul plătește*”.

Guvernul României a susținut un act normativ care reglementa introducerea unei taxe speciale pentru autoturisme și autovehicule începând cu data de 1 ianuarie 2007. Parlamentul României, la propunerea Guvernului, a decis instituirea unei taxe speciale pentru autovehicule care, în conformitate cu prevederile *art. 214¹ — 214³* din *Legea nr. 571/2003* privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare, era plătită de orice persoană fizică sau juridică, care înmatricula pentru prima dată în România un autoturism sau autovehicul.

Față de sistemul de calcul al taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, reglementat la Titlul VII din Codul fiscal, Comisia Europeană, prin avizul motivat din data de 28.11.2007. a considerat că se încălca principiile Tratatului de instituire a Comunității Europene, în sensul că se aplica un regim discriminatoriu pentru

autovehiculele second hand achiziționate din alte state membre, invitând țara noastră să adopte măsurile necesare pentru a se conforma avizului menționat anterior în termen de 2 luni de la primirea acestuia.

Se arată că, neadoptarea în regim de urgență a OUG nr. 50/2008, în conformitate cu cerințele din avizul motivat (document care marchează cea de-a 2-a și ultima etapă a fazei precontencioase a procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de stat membru) putea conduce la sesizarea Curții de Justiție a Comunității. Comisia Europeană nu a contestat niciodată instituirea taxei ca atare, ci a solicitat reșezarea modalității de calcul în sensul armonizării legislației românești cu cea europeană.

Față de această observație a Comisiei Europene, menționează că, potrivit reglementărilor naționale, taxa pentru autoturismele noi, care se plătește cu ocazia primei înmatriculări în România, este aceeași, indiferent de proveniența lor, respectiv din producția internă, import sau din achiziții intracomunitare.

Problema care a apărut în cazul țării noastre s-a datorat nivelului ridicat de taxare a autovehiculelor second hand provenite din achiziții din alte state membre, considerându-se că reprezintă o barieră privind libera circulație a mărfurilor. În acest caz, prima recomandare a Comisiei a fost ca taxa să se reducă pe măsură ce valoarea autoturismului scade.

Ținând cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru ca România să se conformeze avizului motivat adresat de Comisia Comunităților Europene în temeiul art. 226 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, prin care s-a declanșat cea de-a doua etapă a procedurii de contestare a nerespectării obligațiilor de stat membru în cazul taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, a fost aprobată OUG nr. 50/2008. act normativ acceptat de Comisia Europeană ca fiind perfect compatibil cu acquis-ul comunitar.

Or, câtă vreme chiar Comisia Europeană a recunoscut că taxa de poluare instituită prin OUG nr. 50/2008 corespunde normelor comunitare, apreciem că nu pot fi reținute susținerile reclamantei potrivit cărora prin instituirea acestei taxe „se constituie o discriminare a regimului fiscal și că aceasta taxă contravine dispozițiilor art. 90 din Tratatul Comunității Europene”.

Procedura demarată de Comisia Europeană împotriva României a fost ridicată în 29.01.2009. urmare faptului că noua reglementare era compatibilă cu art. 90 din Tratatul CE.

Practic, nici Curtea Europeană de Justiție a CE. nici Comisia Europeană nu au considerat vreodată că taxa pe poluare este nelegală, că încalcă tratatele comunitare sau nu ar trebui plătită, ci doar au solicitat modificarea modului de calcul și criteriile la care se raportează nivelul taxării. Curtea Europeană de Justiție (CEJ) a afirmat în repetate rânduri că statele membre pot impune taxe de înmatriculare asupra autovehiculelor second-hand importate, cu condiția ca respectivele taxe să respecte dispozițiile articolului 90 din Tratatul CE. Astfel, niciun stat membru nu trebuie să aplice produselor originare din alte state membre taxe mai mari decât cele care se aplică produselor naționale similare.

Pârâta mai arată că reclamantul ar fi trebuit să producă probe din care să rezulte fără dubiu că taxele pe care le aplică statul român sunt superioare celor din statul din care reclamantul și-a achiziționat autoturismul

Cât privește capătul de cerere privind acordarea cheltuielilor de judecată, consideră că instituția pârâtă nu poate fi obligată la plata acestora în primul rând pentru că nu a stabilit suma de plată reprezentând taxa pe poluare, respectiv nu a emis actul administrativ *Decizia de calcul*, și, în al doilea rând, pentru că virarea

sumei în bugetul fondului pentru mediu se face în temeiul OUG nr. 50/2008, neputând fi reținută vreo culpă.

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:**

Reclamantul „X” a solicitat restituirea taxei de poluare plătite cu prilejul înmatriculării în România, conform Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, a unui autoturism marca Ford, model Maverick, fabricat în anul 1994, înmatriculat în Germania în același an.

Reclamantul a invocat dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană și arătând, în esență, că taxa de poluare achitată contravine acestor dispoziții din dreptul comunitar, care prevalează asupra dreptului național și impun înlăturarea reglementării din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, care instituie o taxă internă discriminatorie.

Instanța de fond a respins acțiunea reclamantului, reținând că taxa de poluare instituită prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 nu contravine art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, având în vedere că, spre deosebire de taxa de primă înmatriculare percepută în baza art. 214¹ Cod fiscal, sumele obținute de Statul Român prin plata taxei de poluare sunt destinate finanțării unor programe destinate protecției mediului și îmbunătățirii calității aerului.

Instanța de fond a reținut că reglementarea taxei de poluare a fost rezultatul negocierilor din Statul Român și Comisia europeană și că o astfel de taxă este percepută în alte 16 state ale Uniunii Europene.

În analiza legalității soluției pronunțate de instanța de fond, Curtea consideră necesară expunerea legislației naționale aplicabile, a dispozițiilor art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, precum și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene în domeniu, urmând ca în raport cu acestea să examineze fondul cauzei.

1. Reglementarea internă a taxei de poluare:

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.

1.1. 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.

1.2. 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)

1.3. 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.

1.4. 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.

1.5. 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-cadru 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.

1.6 Modificările operate în privința cuantumului taxei de poluare:

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.

1.61 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 taxa de poluare majorată, însă prin

dispozițiile art. IV alin. 1 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.

1.62 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 aplica nivelurile taxei prevazute 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. 208/2008¹¹.

1.6.3 În perioada 15.12.2008-16.02.2009 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, în termen de 45 de zile de la data depunerii cererii de restituire însoțite de documentația necesară”.

1.6.4 In perioada ulterioară datei de 19.02.2009 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;*

-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.

1.6.5 Exceptarea de la plata taxei de poluare a unor categorii de autovehicule:

Curtea reține, totodată 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 M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și tuturor autovehiculelor N1 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 h/11 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. IU 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".

1.6.6. În concluzie, Curtea reține 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.

-începând cu data de 19.02.2009 se aplică taxele stabilite conform O.U.G. nr. 7/2009.

1.7 Conținutul Ordonanței de Urgență nr. 50/2008:

Conform 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, „Obligația 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.

5) valoarea unei taxe 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 Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare”.

1.8 Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008:

Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 au fost aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 686 din 24 iunie 2008, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 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 persoanelor fizice care desfășoară activități economice în mod independent sau exercită profesii libere - organul fiscal la*

care persoana este înregistrată ca 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)".

1.9 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.

2. Art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană și jurisprudenta Curții de Justiție a Comunităților Europene în această materie:

Conform 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.

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, Tratatul instituind Comunitatea Europeană a fost redenumit „Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene”, iar fostul art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană a fost renumerotat, revenind art. 110 al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, cu același conținut. În continuare, Curtea va 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 se impune a se avea în vedere legislația comunitară în vigoare la momentul plății taxei de poluare în litigiu, iar modificările operate prin Tratatul de la Lisabona nu erau în vigoare în acel moment.

2.1 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. 1-0000, par. 55 și jurisprudența acolo citată).

46 în ceea ce privește a importarea autoturismelor second-hand importate, Curtea a apreciat 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. 1-4981,

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

similare de înmatriculare deja în Ungaria și carora, 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 sistemul 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,

căroră 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

data
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
Curtii 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

Comunitățile Europene trebuie interpretat ca interzicând o taxă de tipul celui 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."

2.2 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 Brzeziriski 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. 1-5293, punctul 55 și jurisprudența citată, precum și hotărârea Nâdasdi și Nemeth,

citată anterior, punctul 45).

28De 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. 1-4981, punctul 66 și jurisprudența citată, precum și hotărârea

Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, punctul 46).

29Conform 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.*

34În ardoarea țării, trebuie să se faca 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.

35Mai 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.

36În 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.

37În 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.

38Or, 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.

39Într-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.

40mtr-adevar, din jurisprudența Curții rezulta ca 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. 1-5981, 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 un astfel de efect.

2.5 Tot în materia accizelor interne aplicate autoturismelor second-hand cu prilejul înmatriculării pentru prima dată în Polonia, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a pronunțat Hotărârea din 17 iulie 2008 în cauza C-426/07, având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Wojewodzki Sa^d Administracyjny w Białymstoku (Polonia), prin Decizia din 27 iunie 2007, primită de Curte la 14 septembrie 2007, în procedura Dariusz Krawczyński împotriva Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku, hotărâre în care a reținut următoarele:

27. „Instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă o acciză care se aplică oricărei vânzări de autovehicule înainte de prima lor înmatriculare pe teritoriul național este contrară articolului 90 CE, în măsura în care vânzarea de autovehicule de ocazie deja înmatriculate pe teritoriul polonez este scutită de plata acestei accize.

28. Așadar, trebuie să se verifice dacă un astfel de regim nu conduce la o impozitare superioară a vehiculelor de ocazie importate dintr-un alt stat membru decât Republica Polonă, și, în consecință, neînmatriculate pe teritoriul polonez, față de cea a autovehiculelor de ocazie care se află deja pe piața națională și care sunt înmatriculate în Polonia.

29. Cu titlu introductiv, trebuie să se sublinieze că o acciză precum cea instituită prin reglementarea națională în cauză în acțiunea principală intră în sfera regimului general intern de impozitare a mărfurilor și trebuie, în consecință, analizată în raport cu articolul 90 CE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 ianuarie 2007, Brzeziński, C-313/05, Rep., p. 1-513, punctul 24).

30. Or, trebuie să se amintească faptul că s-a statuat de către Curte că 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 Brzeziński, citată anterior, punctul 27 și jurisprudența citată).

31. În materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie din import, 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 (Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C-74/06, Rep., p. 1-7585, punctul 24 și jurisprudența citată).

32. În plus, 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

Brzeziński, citată anterior, punctul 40 și jurisprudența citată).

33În acest context, trebuie să se verifice dacă acciza în cauză în acțiunea principală se aplică în același mod atât vânzării unui autovehicul de ocazie importat,

cât și vânzării unui autovehicul de ocazie deja înmatriculat în Polonia, aceste două

categorii de vehicule reprezentând produse similare în sensul articolului 90 primul

paragraf CE.

34În cadrul acestei comparații, trebuie să se distingă 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 (Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 34).

35În ceea ce privește autoturismele vândute noi sau de ocazie în respectiva perioadă de doi ani, rezultă din Decretul din 2004 că acestea sunt supuse unei accize calculate conform aceluiași nivel (a se vedea în acest sens Hotărârea

Brzeziński, citată anterior, punctul 35).

36În 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 (Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 36).

37În 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. Aplicarea acestei formule

conduce la creșterea respectivului nivel în funcție de vechimea autovehiculului (a se

vedea în acest sens Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 37).

38Or, 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

(Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 38).

39Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 90 primul paragraf CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei

accize, precum cea în cauză în acțiunea principală, în măsura în care valoarea

accizei aplicate vânzării înainte de prima înmatriculare a vehiculelor de ocazie

importate dintr-un stat membru 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 un astfel de efect'.

3 Comunicatele Comisiei europene în legătură cu reglementarea română a

taxei de poluare.

3.1 Comunicatul din 9.12.2008:

Ca urmare a numeroaselor e-mailuri primite de la cetățenii români, Comisia Europeană - Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală a emis, la data de 09/12/2008 următoarele precizări:

„La nivelul Uniunii Europene nu există o armonizare a taxei percepute pentru înmatricularea automobilelor. Așadar, statele membre pot decide unilateral în ce privește cuantumul taxei și modalitatea de calcul a acesteia, respectând în același timp principiul ne-discriminării.

România poate să mențină taxa de înmatriculare pentru automobile și poate să stabilească un nivel oricât de ridicat al acesteia (de exemplu, în Danemarca, o taxă similară se ridică la 180% din valoarea automobilului). Cu alte cuvinte, nu există o regulă comunitară care să constrângă România să elimine taxa de înmatriculare pentru mașinile noi sau vechi. De asemenea, nu există un regulament comunitar care să reglementeze nivelul acestei taxe.

Comisia Europeană este la curent cu dificultățile pe care cetățenii europeni le întâmpină în ce privește taxele de înmatriculare percepute în statele membre ale Uniunii Europene. În data de 5 iulie 2005 Comisia a prezentat o propunere de directivă care, printre altele, include abolirea taxelor de înmatriculare pentru automobile pe o perioadă tranzitorie între cinci și zece ani.

În plus, propunerea presupune crearea unui sistem de rambursare pentru taxele percepute automobilelor care, după ce au fost înmatriculate într-un stat membru, sunt ulterior exportate sau transferate permanent în alt stat membru. Această măsură are un scop dublu: evitarea plății de două ori a taxelor de înmatriculare și perceperea taxelor de înmatriculare în concordanță cu utilizarea automobilului în respectivul stat membru. Deși pentru adoptarea legislației comunitare în domeniul impozitării este necesară obținerea unanimității în Consiliu, Comisia rămâne încrezătoare că statele membre vor coopera pentru eliminarea ultimelor obstacole de impozitare de pe piața internă".

Potrivit notei nr. 1 care însoțește acest comunicat, „Curtea Europeană de Justiție a decis că Articolul 90 al Tratatului de instituire a Comunității Europene nu poate fi invocat pentru a limita nivelul excesiv al taxării și că statele membre pot stabili cuantumul taxelor după cum consideră necesar. Vezi Decizia Curții din 11 decembrie 1990 în cazul C-47/88 Comisia Comunităților Europene versus Regatul Danemarcei, ECR 1990, p. 1-04509, punctul 1CT.

3.2 Comunicatul din 25.06.2009:

În urma modificărilor aduse la Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, inclusiv prin introducerea scutirii de la plata taxei de poluare a unor categorii de autovehicule noi, Comisia europeană a emis un nou comunicat, înregistrată sub nr. IP/09/1012, la Bruxelles, 25 iunie 2009, prin care Comisia Europeană a solicitat României să își modifice legislația în ceea ce privește aplicarea taxei pe poluare pentru autoturisme.

Conform acestui comunicat, „Comisia Europeană a solicitat României informații în legătură cu legislația acesteia privind aplicarea unei taxe pe poluare pentru autoturisme. Comisia consideră că prevederile legislației românești, conform cărora taxa pe poluare se suspendă pentru anumite autovehicule, însă crește pentru anumite mașini de ocazie provenite din alte state membre, ar putea duce la discriminarea acestor mașini de ocazie, protejând industria națională a autovehiculelor noi. Această solicitare a fost transmisă sub forma unei „scrisori de somare”, prima etapă a procedurii de încălcare a dreptului comunitar prevăzută la articolul 226 din Tratatul CE. Dacă nu primește un răspuns satisfăcător în termen de două luni, Comisia poate trece la a doua etapă a procedurii (emiterea unui aviz motivat) și, în final, poate prezenta cazul în fața Curții de Justiție.

Conform legislației românești în vigoare din februarie 2009, autovehiculele din categoria EURO 4, cu o capacitate cilindrică de cel mult 2000 cmc sunt scutite de plata taxei pe poluare în România dacă se înmatriculează pentru prima dată în orice stat din Uniunea Europeană în perioada 15 decembrie 2008 - 15 decembrie 2009. Aceeași legislație prevede totodată dublarea nivelului taxelor aplicabile altor autovehicule care fac obiectul acestei taxe.

Comisia a primit un număr foarte mare de plângeri în urma acestor modificări din legislația românească. Prin prezentul comunicat de presă, Comisia dorește să informeze publicul în legătură cu rezultatul investigațiilor pe care le-a efectuat în privința legislației românești.

Comisia sprijină măsurile politice care urmăresc promovarea mașinilor mai puțin poluante. În calitate de gardian al tratatelor însă, Comisia trebuie să se asigure că aceste măsuri sunt compatibile cu dreptul comunitar. Din acest punct de vedere,

modul în care este formulată legislația românească pare a avea un efect protectionist la nivelul industriei naționale a autovehiculelor noi.

In conformitate cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție Europene, statele membre pot prevedea taxarea diferențiată a unor produse similare, cu condiția ca aceasta să se bazeze pe criterii obiective și să nu aibă ca efect protejarea producției naționale. În opinia Comisiei, criteriul „primei înmatriculări” nu este o cerință pe deplin obiectivă, deoarece nu ține seama de calitatea intrinsecă a mașinilor în anumite cazuri, acesta ar putea duce la discriminarea mașinilor de ocazie provenite din alte state membre.

Intr-adevăr, în urma aplicării cerinței de „primă înmatriculare”, toate mașinile noi înmatriculate în perioada stabilită de legislația românească, care intră direct pe piața mașinilor de ocazie din această țară, circulă fără să fie supuse acestei taxe. Pe de altă parte, mașinile de o calitate asemănătoare, care urmează să fie înregistrate în România în aceeași perioadă, dar nu pentru prima dată, și care intră în concurență directă cu produsele naționale, vor fi supuse unei taxe substanțiale.

Dosarul este înregistrat la Comisie cu numărul de referință 2009/2002”.

Curtea observă că acest comunicat al Comisiei are drept efect punerea în întârziere prin intermediul căreia Comisia a declanșat împotriva României prima etapă a fazei precontencioase a acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, în ceea ce privește compatibilitatea legislației românești care vizează taxarea autovehiculelor second-hand în România cu art. 90 din Tratatul privind instituirea Comunității Europene.

Scrisoarea de punere în întârziere declanșează prima etapă a fazei precontencioase a acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, autoritățile romane având la dispoziție un termen de 2 luni de la primirea respectivei scrisori pentru a comunica poziția lor. În cazul în care Comisia va considera că poziția transmisă nu prezintă suficiente argumente în sensul asigurării respectării dreptului comunitar, ar putea decide să transmită României un aviz motivat, declanșând astfel cea de-a doua și ultima etapă a fazei precontencioase a acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor. În funcție de răspunsul primit din partea statului în cauză, Comisia poate decide sesizarea Curții de Justiție.

Astfel, la data de 26.06.2009, autorităților române le-a fost comunicată scrisoarea de punere în întârziere prin intermediul căreia Comisia Europeană a declanșat împotriva României prima etapă a fazei precontencioase a acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor.

Este important de menționat că și anterior, în anul 2007, Comisia a declanșat o procedură similară determinată la acel moment de prevederile Codului fiscal referitoare la taxa de primă înmatriculare. Astfel, Comisia Europeană a adresat în luna martie 2007 o scrisoare de punere în întârziere Statului român în cuprinsul căreia se aprecia că taxa de primă înmatriculare contravenea Tratatului de aderare și jurisprudenței Curții Europene.

Examinând poziția Comisiei Europene, Guvernul a inițiat modificări legislative menite să modifice natura juridică a taxei auto, astfel că aceasta a primit o nouă denumire - *taxă de poluare* - și o nouă calificare juridică - *taxă de mediu*, prin adoptarea O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa de poluare, care a intrat în vigoare la data de 1 iulie 2008.

Adoptarea de către Guvern a acestei ordonanțe a determinat retragerea de către Comisia Europeană a propunerii de decizie pentru sesizarea Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Dar Ordonanța de urgență nr. nr. 50/2005 a survenit modificată succesiv prin O.U.G. nr. 208/2008 (ulterior abrogată) prin O.U.G. nr. 218/2008, care a intrat în vigoare la data de 15 decembrie 2008, și, ulterior, prin O.U.G. nr. 7/2009.

4. Obligativitatea respectării dreptului comunitar și prioritatea acestuia față de reglementările interne:

În această privință, Curtea amintește că prin Legea nr. 157/2005, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 465 din 01/06/2005, 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 prevederi/or 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.

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*”.

5 Competența instanțelor de a evalua conformitatea legislației române cu dispozițiile din dreptul comunitar și de a da eficiență acestora:

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

competențe, 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.

6 Analiza situației din speță:

Curtea reține că în prezenta cauză, reclamantul a solicitat obligarea pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului la restituirea taxei de poluare plătite de reclamant pentru înmatricularea pentru prima dată în România a unui autoturism marca Ford, model Maverick, fabricat în anul 1994.

Curtea subliniază, cu titlu preliminar, că reglementarea taxei de poluare a suferit mai multe modificări, în special cu privire la cuantumul taxei, modificări indicate succint la punctul 1.6.6. din prezenta motivare. Curtea amintește că, potrivit acestor modificări:

-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.

-începând cu data de 19.02.2009 se aplică taxele stabilite conform O.U.G. nr. 7/2009.

În acest context, Curtea observă că în prezenta cauză sunt incidente dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008, în varianta ulterioară datei de 19.02.2009, respectiv reglementarea modificată conform O.U.G. nr. 7/2009 în care, concomitent cu majorarea cuantumului taxei de poluare, au intrat în vigoare o serie de scutiri de la plata taxei pentru anumite categorii de autovehicule.

De aceea, Curtea subliniază, în acest context, că urmează a analiza, în funcție de dispozițiile dreptului comunitar citate anterior, eventuala compatibilitate cu aceste dispoziții a taxei de poluare aplicabilă în perioada ulterioară datei de 19.02.2009, astfel încât sunt pertinente - pentru această analiză - mențiunile din comunicatul Comisiei europene din 25.06.2009, comunicat care vizează reglementarea ulterioară datei de 15.12.2008, când au intrat în vigoare scutirile de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele din categoria Euro 4, cu o capacitate cilindrică de cel mult 2000 cmc 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.

În examinarea legalității sentinței civile recurate, Curtea observă în primul rând că instanța de fond a respins ca nefondată acțiunea reclamantului, precum și cererea de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu, cerere formulată de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice

6.1 Cu privire la fondul litigiului, Curtea remarcă, în primul rând, că reclamantul a invocat dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană ca temei al cererii domniei sale.

6.1.1. Aplicabilitatea art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană:

Curtea constată că aplicarea 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.

ce impune, așadar, constatarea că art. 90 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 vamale conform politicii tarifare comune și formalităților administrative, statistice și de igienă corespunzătoare legislației UE. În urma acestor proceduri produsele primesc "dreptul la liberă circulație" în cadrul Uniunii Europene.

În principiu, libera circulație a mărfurilor cere statelor membre să abroge toate măsurile ce constituie o barieră în calea comerțului în interiorul Comunității. Abolirea măsurilor naționale restrictive de natură fiscală reprezintă corolarul stabilirii unei Uniuni Vamale ce cuprinde interzicerea taxelor de import și export și orice măsuri cu efect echivalent ce afectează comerțul între statele membre, 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. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană 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 reclamantul a făcut dovada înmatriculării anterioare a autoturismului în litigiu într-un al stat membru al Uniunii Europene anterior înmatriculării în România, motiv pentru care la soluționarea acestui litigiu se impune raportarea la art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

6.1.2. Caracterul posibil discriminatoriu al taxei de poluare:

6.1.2.1 Art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană nu interzice instituirea unei taxe plătite la înmatricularea autoturismelor și nici nu limitează cuantumul acesteia:

În al doilea rând, Curtea subliniază că, în conformitate cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană și cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene, 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. 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”.

Așadar, art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană 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.

În acest sens, Curtea face trimitere la paragraful 47 din Hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 5 decembrie 2006 - dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, *Åkos Nâdasdi*:

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 justificate 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".

În mod similar a decis Curtea de Justiție a Comunităților Europene și în paragraful 27 din hotărârea dată la 18 ianuarie 2007 în cauza C-313/05 Maciej Brzezinski împotriva Dyrektor Izby Celnej w Warszawie, citată anterior.

De asemenea, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a conchis, în paragrafele 30-32 din Hotărârea din 17 iulie 2008 în cauza C-426/07, în procedura Dariusz Krawczyński împotriva Dyrektor Izby Celnej w Biatymstoku, că:

„30 Or, trebuie să se amintească faptul că s-a statuat de către Curte că 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 Brzezinski, citată anterior, punctul 27 și jurisprudența citată).

31 În materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie din import, 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 (Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C-74/06, Rep., p. 1-7585, punctul 24 și jurisprudența citată).

32 În plus, 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 Brzezinski, citată anterior, punctul 40 și jurisprudența citată)".

Concluzia ce se desprinde din cele expuse mai sus este aceea că art. 90 nu interzice instituirea unei taxe plătite la prima înmatriculare a autovehiculelor.

O altă concluzie ce se poate desprinde este aceea că - în măsura în care taxa respectivă nu este discriminatorie - art. 90 nu limitează în nici un fel cuantumul acestei taxe.

Sub acest aspect, Curtea consideră extrem de relevant comunicatul Comisiei europene din 9.12.2008, menționat anterior, conform căruia „la nivelul Uniunii Europene nu există o armonizare a taxei percepute pentru înmatricularea automobilelor. Așadar, statele membre pot decide unilateral în ce privește cuantumul taxei și modalitatea de calcul a acesteia, respectând în același timp principiul nediscriminării.

România poate să mențină taxa de înmatriculare pentru automobile și poate să stabilească un nivel oricât de ridicat al acesteia (de exemplu, în Danemarca, o taxă similară se ridică la 180% din valoarea automobilului). Cu alte cuvinte, nu există o regulă comunitară care să constrângă România să elimine taxa de înmatriculare pentru mașinile noi sau vechi. De asemenea, nu există un regulament comunitar care să reglementeze nivelul acestei taxe".

6.1.2.2 Lipsa de relevanță a cuantumului taxelor interne aplicate la înmatricularea autovehiculelor anterior intrării în vigoare a taxei de poluare

în vederea stabilirii eventualei caracteristici discriminatorii a taxei de poluare instituite prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, se impune în prealabil stabilirea termenilor de comparație în funcție de care se stabilește această discriminare.

În acest sens, Curtea face trimitere din nou la hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 5 decembrie 2006 - dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Âkos Nâdasdi, paragrafele 48-49:

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".

Aceeași concluzie este expusă și paragraful 32 din hotărârea dată la 18 ianuarie 2007 în cauza C-313/05 Maciej Brzezinski împotriva Dyrektor Izby Celnej w Warszawie, citată anterior:

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".

În consecință, ceea ce trebuie să se compare, conform jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, este nivelul taxei de poluare aplicate autovehiculelor de ocazie (second-hand) „importate dintr-un alt stat membru decât” România cu valoarea reziduală a taxei de poluare aplicată autovehiculelor de ocazie „care se află deja pe piața națională”.

Curtea subliniază, în acest context, că - după cum s-a arătat în hotărârea Curții de Justiție din 5 decembrie 2006, dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Âkos Nâdasdi, în paragraful 49 - că nu este relevantă o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în România înainte de intrarea în vigoare a dispozițiilor privind taxa de poluare, întrucât „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”.

Prin urmare, pentru stabilirea caracterului posibil discriminatoriu al taxei de poluare nu este relevantă compararea efectelor taxei de poluare cu taxarea la care erau supuse autoturismele înainte de intrarea în vigoare a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, prin care a fost instituită taxa de poluare.

Prin urmare, pentru stabilirea caracterului posibil discriminatoriu al taxei de poluare nu este relevantă compararea efectelor taxei de poluare cu efectele taxei de primă înmatriculare, aplicabilă în baza art. 214¹ din Codul fiscal în perioada 1.01.2007-30.06.2008, și nici cu efectele aplicării accizelor la care erau supuse autovehiculele introduse în România anterior aderării acesteia la Uniunea

totalitatea, întrucât este vorba despre stabilirea nivelului de impozitare internă a autovehiculelor, respectiv a impozitelor aplicate de Statul Român, este lipsită de relevanță orice comparație sau raportare la impozitele similare aplicate de alte state membre ale Uniunii Europene. Câtă vreme statele membre ale Uniunii Europene sunt suverane în stabilirea politicii lor fiscale, politica fiscală a Statului Român nu poate fi cenzurată prin raportare la politica fiscală a altor state membre, singura interdicție fiind cea stabilită de fostul art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, referitoare la nediscriminarea fiscală a produselor altor state membre.

6.1.2.3 Taxa de poluare aplicată unui autoturism nou nu poate fi mai mică decât taxa aplicată aceluiași autoturism, dacă ar fi înmatriculat în stare veche (second hand). Efectele introducerii scutirii de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele din categoria EURO 4, cu o capacitate cilindrică de cel mult 2000 cmc 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:

Conform celor arătate anterior, Curtea de Justiție a Comunităților Europene impune, în respectarea art. 90, ca în stabilirea cuantumului taxei să se țină seama de deprecierea reală a autovehiculului taxat, respectiv de vechimea acestuia.

Curtea observă însă că prin dispozițiile art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 sunt exceptate de la plata taxei de poluare numai anumite autoturisme noi. Conform acestei reglementări, 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.

Or, în comunicatul din 28.11.2007 (prin care critica legislația română privind taxa de primă înmatriculare, abrogată de la 1.07.2008), Comisia europeană reamintează jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene, care „a hotărât că taxa de înmatriculare plătită pentru un vehicul nou face parte din valoarea de piață a acestuia, statele membre având astfel obligația de a ține seama de deprecierea reală a vehiculului atunci când calculează respectiva taxă (a se vedea cauzele CEJ Nu nes Tadeu, C-345/93, Comisia/Danemarca, C-47/88 și Comisia/Republica Elenă, C-375/95).

Următorul exemplu ilustrează aplicarea acestor norme: taxa de înregistrare a unui autovehicul de X ani importat într-un stat membru nu poate fi mai mare decât taxa inclusă în valoarea reziduală a unui vehicul similar înmatriculat acum X ani în respectivul stat membru".

Criticând legislația privind taxa de primă înmatriculare, Comisia Europeană a arătat în același comunicat, că „în conformitate cu legislația română, taxa aplicată autovehiculelor uzate nu este redusă proporțional cu valoarea deprecierei reale a unor autovehicule similare înmatriculate deja pe piața internă. Dimpotrivă, valoarea taxei crește numai pe baza vechimii autovehiculului. Având în vedere că taxa de înmatriculare a autovehiculelor din România este percepută o singură dată, autovehiculele cele mai impozitate sunt, implicit, autovehiculele second-hand importate. În opinia Comisiei, asemenea modalități de aplicare a taxei contravin dispozițiilor articolului 90 din Tratatul CE, astfel cum a fost interpretat de Curtea Europeană de Justiție".

Aceste susțineri sunt pertinente și în privința taxei de poluare, având în vedere că și în privința acestei taxe este necesară respectarea aceluiași reguli de calcul. Cu

alte cuvinte, și taxa de poluare trebuie să scada pe măsura ce autovehiculului are o valoare de circulație mai redusă.

În consecință, din aceste susțineri, Curtea reține - în primul rând - că stabilirea taxei de poluare trebuie făcută în sensul reducerii cuantumului acestei taxe pe măsura creșterii vechimii autovehiculului respectiv. Astfel, taxa impusă pentru un autovehicul cu o vechime de 1 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. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

Plecând de la aceste considerente, Curtea observă că - deși calculul taxei de poluare ia în considerare reducerea taxei în raport cu vechimea autovehiculului, prin aplicarea reducerii procentuale din anexa nr. 3 la Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 - același act normativ, modificat prin Ordonanța de Urgență nr. 218/2008 a introdus o scutire de la plata taxei de poluare pentru anumite categorii de autovehicule noi și anume acelea care au norma de poluare Euro 4, cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 2.000 cmc. În privința acestor autovehicule, taxa de poluare este zero, nefiind datorată.

Curtea constată în acest context, că - în condițiile în care taxa de poluare este zero pentru un astfel de autoturism în stare nouă, înmatriculat pentru prima dată în România - dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană și jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene impun ca taxa pentru același autoturism, dar care este rulat (second hand) și nu este înmatriculat pentru prima dată să nu fie mai mare decât taxa aplicată aceluiași autoturism în stare nouă.

Concluzia concretă a acestei constatări este aceea conform căreia dacă pentru un autovehicul nou cu normă de poluare Euro 4 și cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 2.000 cmc taxa de poluare este zero, nu se poate impune o taxă mai mare pentru același autovehicul - având normă de poluare Euro 4 și cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 2.000 cmc - dar care a mai fost rulat, respectiv înmatriculat în alt stat.

Curtea constată, așadar că, prin introducerea scutirii respective numai pentru autoturismele noi având caracteristicile enunțate anterior, legislația română a taxei de poluare a încălcat reglementarea comunitară, astfel cum este interpretată de Curtea de Justiție a Comunităților Europene.

Din acest punct de vedere, Curtea constată caracterul discriminatoriu al taxei de poluare, care este incidentă numai în cazul anumitor categorii de autoturisme noi, excluzând autovehiculele second hand având caracteristicile tehnice similare (având normă de poluare Euro 4 și cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 2.000 cmc).

Curtea observă însă că reclamantul nu a înmatriculat un autovehicul second hand având aceste caracteristici tehnice, ci un autovehicul cu normă de poluare Euro 2.

În acest context, se impune analizarea reglementării taxei de poluare și în raport cu cerințele de neutralitate a impozitării impuse de art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

Curtea reamintește aici paragrafele 27-29 din hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 18 ianuarie 2007 dată în cauza C-313/05 Maciej Brzezihski împotriva Dyrektor Izby Celnej w Warszawie - în care s-a reținut că „*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*

norma de protecție, prin eliminarea încălcării întregii 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. 1-5293, 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. 1-4981, 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. (...)"

Examinând neutralitatea taxei de poluare - cu referire la reglementarea taxei de poluare ulterioară datei de 15.12.2009 - Curtea consideră deosebit de relevante alegațiile Comisiei Europene din comunicatul din 25.06.2009, prin care Comisia Europeană a solicitat României să își modifice legislația în ceea ce privește aplicarea taxei pe poluare pentru autoturisme.

Conform acestui comunicat, făcând referire la jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene, Comisia a arătat că „statele membre pot prevedea taxarea diferențiată a unor produse similare, cu condiția ca aceasta să se bazeze pe criterii obiective și să nu aibă ca efect protejarea producției naționale. În opinia Comisiei, criteriul „primei înmatriculări” nu este o cerință pe deplin obiectivă, deoarece nu ține seama de calitatea intrinsecă a mașinilor. În anumite cazuri, acesta ar putea duce la discriminarea mașinilor de ocazie provenite din alte state membre.

Într-adevăr, în urma aplicării cerinței de „primă înmatriculare”, toate mașinile noi înmatriculate în perioada stabilită de legislația românească, care intră direct pe piața mașinilor de ocazie din această țară, circulă fără să fie supuse acestei taxe. Pe de altă parte, mașinile de o calitate asemănătoare, care urmează să fie înregistrate în România în aceeași perioadă, dar nu pentru prima dată, și care intră în concurență directă cu produsele naționale, vor fi supuse unei taxe substanțiale”.

În același comunicat, Comisia și-a exprimat opinia, considerând că „prevederile legislației românești, conform cărora taxa pe poluare se suspendă pentru anumite autovehicule, însă crește pentru anumite mașini de ocazie provenite din alte state membre, ar putea duce la discriminarea acestor mașini de ocazie, protejând industria națională a autovehiculelor noi”.

În acest context, Curtea amintește dispozițiile art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008, prin care 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.

Curtea precizează, de asemenea, și conținutul preambulului Ordonanței de Urgență nr. 218/2008, în care Guvernul României a precizat că a avut în vedere, în

adoptarea acestor ordonanțe de urgență, între altele, „raportul ca Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt 4 locuri de muncă în industria furnizoare”.

În raport cu acest preambul se impune a fi evaluate și efectele scutirilor de la plata taxei de poluare pentru autoturismele având anumite caracteristici tehnice, caracteristici pe care le are cvasitotalitatea autoturismelor construite în România.

Or, Curtea constată, sub acest aspect - conform datelor prezentate pe pagina oficială de Internet a singurului producător român de autovehicule pentru anul 2009, Dacia Renault - că totalitatea autoturismelor construite în România în anul 2009 au caracteristicile tehnice care le exclud de la aplicarea taxei de poluare, și anume au norma de poluare Euro 4, cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 2.000 cmc.

Or, Curtea reamintește că instanța de la Luxemburg a arătat, în cauza C-313/05 Maciej Brzezinski, paragraful 29, că 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)”*.

Curtea constată, astfel că reglementarea taxei de poluare - astfel cum a fost modificată prin introducerea scutirii prevăzute de art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 - are caracter indirect discriminatoriu, protejând produsele naționale similare, respectiv autoturismele din producția internă.

Caracterul indirect al discriminării fiscale rezultă din aceea că, fără a se face referire la împrejurarea producerii în România a acestor autovehicule, reglementarea permite scutirea de la plata taxei de poluare pentru autoturismele care au caracteristicile tehnice similare celor produse în România, aplicându-se așadar numai celorlalte autoturisme ce urmează a fi înmatriculate în România.

Este irelevant, sub acest aspect, faptul că favorizarea fiscală nu vizează numai autoturismele din producția internă, ci și pe cele având aceleași caracteristici tehnice și care sunt produse în afara României, de exemplu autoturismele noi, cu normă de poluare Euro 4 și cilindree de până la 2000 cmc produse în Germania sau în Franța.

Curtea observă, în acest sens, asemănarea reglementării taxei de poluare cu taxa de înmatriculare auto franceză, criticată de Curtea de Justiție a Comunităților Europene în cauza C112/84, Michel Humblot, în care sarcina fiscală era stabilită în funcție de anumite caracteristici tehnice la un nivel gradual de maxim 1100 franci francezi pentru acele autovehicule care aveau caracteristicile tehnice similare celor produse în Franța, în timp ce sarcina fiscală pentru autovehiculele ce nu se încadrau în această categorie era în cuantum de 5000 de franci francezi. În această hotărâre, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a arătat că *„deși sistemul francez nu include în mod formal o diferențiere între mărfuri în funcție de originea lor, discriminează în mod indirect, întrucât clasificarea, cuprinzând taxele cele mai mari, a fost fixată la un asemenea nivel încât numai autovehiculele importate pot fi subiectul acesteia”*.

Este irelevant, din acest punct de vedere și faptul că reclamantul a contestat taxa de poluare aplicată pentru înmatricularea unui autovehicul cu norme de poluare Euro 2, întrucât caracterul protecționist și discriminatoriu al taxei de poluare se apreciază în raport cu fiecare autovehicul aflat în concurență cu autovehiculele din producția internă, deci inclusiv în raport cu autovehiculele cu norme de poluare inferioare celor cu care sunt dotate autovehiculele din producția internă. Nu s-ar putea reține că un autoturism cu normă de poluare Euro 2 nu intră în relație de

concluzia că un autoturism cu norma de poluare Euro 4, aceasta caracteristica tehnică nefiind decisivă în alegerea unui autovehicul decât în măsura în care o astfel de dotare influențează și sarcina fiscală impusă autovehiculului la înmatriculare sau ulterior.

Instituind o taxă care este susceptibilă a se aplica, prin ipoteză, numai autovehiculelor care nu sunt produse în anul 2009 în România - taxă care este datorată numai cu prilejul primei înmatriculări în România, deci care nu poate viza autovehiculele din producția internă care au fost deja înmatriculate anterior intrării în vigoare a taxei de poluare, indiferent ce norme de poluare respectă - reglementarea art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 constituie o piedică fiscală discriminatorie aplicabilă tuturor autoturismelor second hand, indiferent de norma de poluare cu care sunt dotate.

Prin această reglementare este înfrântă neutralitatea taxei de poluare, al cărei efect este chiar cel interzis de art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, și anume protejarea producției naționale de bunuri similare. Curtea reiterează concluzia Comisiei europene, potrivit căreia „statele membre pot prevedea taxarea diferențiată a unor produse similare, cu condiția ca aceasta să se bazeze pe criterii obiective și să nu aibă ca efect protejarea producției naționale.”

În condițiile impozitării discriminatorii a autovehiculelor, impozitare care favorizează autovehiculele noi din producția internă, Curtea reține caracterul întemeiat al acțiunii reclamantului și încălcarea art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană prin instituirea scutirii prevăzute de art. art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008.

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 - 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. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

6.1.2.4 Efectele extinderii scutirii de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele din categoria EURO 4, cu o capacitate cilindrică de cel mult 2000 cmc înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, și care se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a Ordonanței de Urgență nr. 117/2009.

Curtea constată că prin Ordonanța de Urgență nr. 117/2009 pentru aplicarea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul

Oficial, Partea I nr. 920 din 30 decembrie 2009, a fost extinsă scutirea de la plata taxei de poluare prevăzută de art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008

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”.

În lipsa oricărei alte precizări privind intrarea în vigoare în cuprinsul Ordonanței de Urgență nr. 117/2009, 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 30 decembrie 2009.

Curtea reamintește că, potrivit art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008, „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”.

Conform Ordonanței de Urgență nr. 117/2009, această exceptare de la plata taxei de poluare este extinsă și la autovehiculele cu aceleași caracteristici tehnice și care fiind înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, vor fi înmatriculate pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a Ordonanței de Urgență nr. 117/2009.

Așadar, prin această extindere a scutirii sunt vizate o parte din autovehiculele second hand înmatriculate în alte state membre ale Uniunii Europene, respectiv cele înmatriculate pentru prima dată într-unui din aceste state în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, dacă acestea vor fi înmatriculate ulterior în România, într-un termen determinat.

Însă această extindere a scutirilor nu înlătură concluzia anterior exprimată, referitoare la existența discriminării fiscale. Curtea reamintește comunicatul Comisiei Europene din 25.06.2009, conform căruia „în urma aplicării cerinței de „primă înmatriculare”, toate mașinile noi înmatriculate în perioada stabilită de legislația românească, care intră direct pe piața mașinilor de ocazie din această țară, circulă fără să fie supuse acestei taxe. Pe de altă parte, mașinile de o calitate asemănătoare, care urmează să fie înregistrate în România în aceeași perioadă, dar nu pentru prima dată, și care intră în concurență directă cu produsele naționale, vor fi supuse unei taxe substanțiale”.

Introducerea scutirii prevăzute de Ordonanța de Urgență nr. 117/2009 nu ar înlătura concluzia conform căreia toate mașinile noi înmatriculate în perioada stabilită circulă fără să fie supuse acestei taxe, în condițiile în care mașinile de o calitate asemănătoare, care urmează să fie înregistrate în România în aceeași perioadă, dar

nu pentru prima dată, și care intra în concurența directă cu produsele naționale, vor fi supuse unei taxe substanțiale.

Este adevărat că, potrivit modificării operate prin Ordonanța de Urgență nr. 117/2009, o parte din autoturismele second hand înmatriculate în Uniunea Europeană sunt scutite de la plata acestei taxe, respectiv autovehiculele înmatriculate în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

Cu toate acestea, vor fi supuse taxei de poluare autoturismele second hand de o calitate asemănătoare, care au fost înmatriculate în alte state ale Uniunii Europene anterior datei de 15 decembrie 2008.

De asemenea, rămâne valabilă în continuare afirmația din comunicatul Comisiei Europene din 25.06.2009 potrivit căreia *„prevederile legislației românești, conform cărora taxa pe poluare se suspendă pentru anumite autovehicule, însă crește pentru anumite mașini de ocazie provenite din alte state membre, ar putea duce la discriminarea acestor mașini de ocazie, protejând industria națională a autovehiculelor noi”*.

Curtea reamintește concluzia Curții de Justiție - reiterată în paragraful 29 din hotărârea Brzeziński - potrivit căreia *„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. (...)”*

Așadar, există o încălcare a articolului 90 primul paragraf CE chiar dacă această discriminare fiscală intervine numai în cazuri limitate - în cazul taxei de poluare această discriminare fiscală vizează numai autoturismele second hand care au fost înmatriculate în alte state ale Uniunii Europene anterior datei de 15 decembrie 2008.

Pentru aceste motive, Curtea reține că intrarea în vigoare a scutirii prevăzute de Ordonanța de Urgență nr. 117/2009 nu ar înlătura concluzia conform căreia există în speță o încălcare a articolului 90 primul paragraf din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

6.2 în privința cererii de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu, cerere formulată de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice, Curtea reține că în prezenta speță, raportul juridic dedus judecății constă în pretenția reclamantului de anulare a deciziei de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule nr./.....2009 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Decizia nr. .../.....2009 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice, și de obligare a pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului la emiterea unei noi decizii de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule.

Curtea constată, astfel că reclamantul nu a solicitat obligarea pârâtelor la restituirea taxei de poluare încasate de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului, ci numai anularea actelor administrativ fiscale prin care Administrația Finanțelor Publice a Municipiului a impus plata taxei de poluare iar Direcția Generală a Finanțelor Publice a respins contestația administrativă prealabilă formulată de reclamant împotriva deciziei de calcul a taxei de poluare.

În aceste condiții, Curtea constată că Administrația Fondului pentru Mediu nu este emitenta vreunui act administrativ contestat de reclamant în prezenta cauză.

Sub acest aspect, Curtea reamintește că prin calitate procesuală pasivă se înțelege, potrivit doctrinei, identitatea între persoana pârâtului și cea a debitorului din raportul juridic dedus judecății.

În speță, raportul juridic dedus judecății constă în pretenția reclamantului, de anulare a unor acte emise de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și de Direcția Generală a Finanțelor Publice

În consecință, Curtea apreciază că Administrația Fondului pentru Mediu nu are calitatea de debitor în raportul juridic dedus judecății, respectiv că nu are calitate procesuală pasivă în prezenta cauză.

Curtea observă că, potrivit art. 60 alin. 1 Cod de Procedură Civilă, *„partea poate să cheme în garanție o altă persoană împotriva căreia ar putea să se îndrepte, în cazul când ar cădea în pretențiuni cu o cerere în garanție sau în despăgubire”*.

Conform acestui text, chemarea în garanție este justificată pe existența unei obligații *„în garanție sau în despăgubire”* a Administrației Fondului pentru Mediu față de pârâte.

Având în vedere cele arătate mai sus - respectiv faptul că reclamantul nu a solicitat restituirea taxei de poluare plătite, ci numai anularea actelor de impunere a acestei taxe - Curtea consideră că dispozițiile art. 1 alin. 1 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 nu autorizează concluzia că Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Direcția Generală a Finanțelor Publice s-ar putea îndrepta împotriva Administrației Fondului pentru Mediu decât într-o eventuală ipoteză în care reclamantul ar fi solicitat, iar instanța ar fi dispus obligarea pârâtelor la restituirea sumei plătite de reclamant cu titlul de taxă de poluare.

Date fiind acest considerente, Curtea apreciază ca fiind neîntemeiată cererea de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu formulată de pârâte.

Din acest punct de vedere, Curtea apreciază ca fiind legală soluția instanței de fond, de respingere a cererii formulate de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice, de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu.

6.3 Situația cheltuielilor de judecată:

Având în vedere dispozițiile art. 274 alin. 1 Cod de Procedură Civilă, conform căroră *„partea care cade în pretențiuni va fi obligată, la cerere, să plătească cheltuielile de judecată”*, ținând seama că s-a constatat caracterul fondat al recursului și al acțiunii în justiție, Curtea va obliga pârâtele intimat Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Direcția Generală a Finanțelor Publice recurent la plata către reclamant a sumei de RON, cu titlul de cheltuieli de judecată în fața instanța de fond și la plata sumei de RON, cu titlul de cheltuieli de judecată în recurs.

7. Soluția Curții de Apel

Având în vedere cele arătate mai sus, Curtea apreciază că sunt incidente în cauză dispozițiile art. 304¹ Cod de Procedură Civilă, hotărârea recurată fiind dată ca urmare a reținerii eronate a caracterului nediscriminatoriu al taxei de poluare.

În aceste condiții, Curtea va admite recursul formulat de reclamant și va modifica sentința civilă recurată.

Curtea va admite în parte acțiunea formulată de reclamantul „X” în contradictoriu cu pârâtele Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Direcția Generală a Finanțelor Publice

Astfel, Curtea va anula decizia de calcul a taxei de poluare pentru autovehiculele nr./.....2009 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Decizia nr./.....2009 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice

Cu privire la cererea reclamantului de obligare a paratei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului la emiterea unei noi decizii de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule, decizie din care să rezulte că nu este obligat la plata taxei de poluare, Curtea constată inutilitatea și lipsa temeiului legal al unei astfel de cereri.

Astfel, în prezenta cauză, Curtea a reținut că taxa de poluare care i-a fost impusă contravine fostului art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, și a anulat decizia de calcul a acestei taxe, precum și decizia prin care s-a respins contestația reclamantului împotriva acestei taxe. Din cuprinsul acestei hotărâri rezultă că taxa de poluare impusă reclamantului contravine dreptului comunitar, motiv pentru care a fost înlăturată, iar pârâtele nu pot contesta această concluzie, fiind părți în prezentul litigiu.

Totodată, Curtea constată că reclamantul a înmatriculat autoturismul în litigiu, astfel încât nu poate susține că i-ar putea fi refuzată în viitor înmatricularea pentru neplata taxei.

Prin urmare, având în vedere cele arătate mai sus și ținând seama că actele administrative contestate în prezenta cauză au fost anulate conform considerentelor prezentei hotărâri, Curtea constată că această hotărâre este suficientă pentru a i se recunoaște reclamantului absența oricărei datorii constând în plata taxei de poluare pentru autovehiculul care a format obiectul deciziei de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule nr./.....2009 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului

Prin urmare, Curtea va respinge cererea reclamantului de obligare a pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului la emiterea unei noi decizii de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule.

Curtea va menține dispoziția din sentința civilă recurată privind respingerea cererii formulate de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice, de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu, pentru motivele arătate anterior.

De asemenea, Curtea va obliga pârâtele intimat Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Direcția Generală a Finanțelor Publice recurent la plata către reclamant a sumei de RON, cu titlul de cheltuieli de judecată în fața instanța de fond și la plata sumei de RON, cu titlul de cheltuieli de judecată în recurs.

**PENTRU ACESTE MOTIVE
ÎN NUMELE LEGII
DECIDE**

Admite recursul formulat de reclamantul „X” împotriva sentinței civile nr./.....2009, pronunțată de Tribunalul în dosar nr./...2009.

Modifică sentința civilă recurată.

Admite în parte acțiunea formulată de reclamantul „X” în contradictoriu cu pârâtele Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Direcția Generală a Finanțelor Publice

Anulează decizia de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule nr./..... 2009 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Decizia nr./.....2009 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice

Respinge cererea reclamantului de obligare a paratei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului la emiterea unei noi decizii de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule.

Menține dispoziția din sentința civilă recurată privind respingerea cererii formulate de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului, de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu.

Obligă pârâtele intimat Administrația Finanțelor Publice a Municipiului și Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad recurent la plata către reclamant a sumei de RON, cu titlul de cheltuieli de judecată în fața instanța de fond și la plata sumei de RON, cu titlul de cheltuieli de judecată în recurs.

Irevocabilă.

Pronunțată în ședința publică din2010.

PREȘEDINTE

.....

JUDECĂTOR

.....

JUDECĂTOR

.....