

ROMÂNIA
CURTEA DE APEL TIMIȘOARA SECȚIA
CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FIS DOSAR
NR.....

INTRAT

DECIZIA CIVILA NR.....
ȘEDINȚA PUBLICĂ DIN
PREȘEDINTE'.....

S-a luat in examinare recursul formulat de reclamantul X, împotriva sentinței civile nr....., pronunțată în dosarul nr., al Tribunalului Arad, în contradictoriu cu pârâții - intimați Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu, având ca obiect contestație act administrativ fiscal. La apelul nominal făcut în ședință publică se prezintă pentru reclamantul -recurent, lipsă avocat Jigoria Ileana în substituirea avocatuluiiar în reprezentarea pârâței - intimate Administrația Finanțelor Publice Arad se prezintă consilier juridic....., lipsă fiind celelalte părți. Procedura de citare este legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei de către greșierul de ședință, după care se constată că s-au depus la dosar prin registratura instanței întâmpinării din partea pârâților -intimați și chemate în garanție, ce au fost comunicate reclamantului - recurent.

Reprezentantul reclamantului - recurent depune la dosar împuternicire avocațială și dovada achitării taxei judiciare de timbru în sumă delei și a timbrului judiciar în valoare de lei.

Nemaifiind alte cereri de formulat, probe de administrat sau excepții de invocat, instanța constată încheiată cercetarea judecătorească și acordă cuvântul pentru dezbateri.

Reprezentanta reclamantului - recurent solicită admiterea recursului și modificarea hotărârii, în sensul admiterii acțiunii, cu cheltuieli de judecată.

Reprezentantul pârâței - intimate Administrația Finanțelor Publice Arad pune concluzii de respingere a recursului.

C U R T E A

Deliberând asupra recursului de față, constată următoarele: **Prin cererea înregistrată pe rolul Tribunalului Arad lasub nr.....**, reclamantul X a chemat în judecată pârâtele Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad, solicitând anularea Deciziei nr.și Administrația Finanțelor Publice a municipiului Arad, solicitând anularea deciziei de calcul a taxei de poluare nr.și obligarea pârâței la restituirea taxei de poluare în cuantum delei, actualizată cu dobânda de la data plății până la restituirea efectivă.

Reclamantul a arătat că a cumpărat în cursul anului 2008 autoturismul marca....., fabricat și înmatriculat pentru prima oară în anul 1994, în Germania, fiind obligat să achite suma de lei pentru înmatricularea în România a autovehiculului, sumă percepută cu titlu de taxă de poluare, achitată de petent cu chitanța seria TS4A nr.....

Reclamantul a considerat că această taxă, care a fost introdusă prin O.U.G. nr. 50/2008, este discriminatorie întrucât este percepută numai pentru autoturismele înmatriculate în statele U.E. și reînmatriculate în România, în timp ce pentru autovehiculele înmatriculate deja în țară până la data de 01 iulie 2008, taxa nu mai este percepută. De asemenea, în situația în care un autoturism second-hand înmatriculat în România este vândut, această taxă nu se aplică la o nouă înmatriculare, ceea ce constituie o discriminare evidentă. Protecția mediului invocată în O.U.G. nr. 50/2008, nu

poate fi reținută atâta timp cât această taxă nu se aplică și autoturismelor aflate în circulație, fiind evident faptul că scopul acestei taxe este împiedicarea importului de mașini second-hand provenite din alte state ale U.E. Prin instituirea taxei se realizează o discriminare vădită între autoturismele de pe piața internă și cele provenite din spațiul european, încălcându-se în acest mod și principiile egalității în drepturi și nediscriminării produselor importate față de cele interne.

Taxa instituită prin O.U.G. nr. 50/2008 este nulă pentru că este contrară prevederilor art. 90 din Tratatul C.E., contravenind și dispozițiilor art. 4 alin. 1 din Codul fiscal, care poate fi modificat numai prin lege și nu prin ordonanțe ale guvernului.

În motivarea acțiunii reclamantul a invocat și prevederile art. 148 alin. 2 și 4 din Constituția României, potrivit cărora, după aderarea la U.E. prevederile tratatelor constitutive al U.E. au prioritate în raport cu dispozițiile contrare ale legilor interne și abilitarea autorităților judecătorești să garanteze aducerea la îndeplinire a obligațiilor din actele aderării și cele ale art. 25 și 90 din Tratatul C.E., precum și jurisprudența C.E.D.O.

Prin întâmpinare, pârâta Administrația Finanțelor Publice a municipiului Arad a solicitat respingerea acțiunii ca netemeinică și nelegală invocând excepția lipsei calității procesuale pasive a A.F.P. a municipiului Arad.

În motivarea excepției invocate, pârâta a arătat că întrucât ea a avut doar sarcina să calculeze taxa în conformitate cu dispozițiile art. 5 și 7 din O.U.G. nr. 50/2008 - calcul care nu a fost contestat de reclamant - ea nu are calitate procesuală pentru că beneficiară a taxei de poluare este, conform art. 1 din O.U.G. nr. 50/2008, Administrația Fondului pentru Mediu, pe care pârâta a și chemat-o în garanție prin cererea din 28 august 2009, având în vedere că potrivit dispozițiilor arătate, taxa de poluare constituie venit la bugetul fondului și se gestionează de către acesta.

Pe fond pârâta A.F.P. Arad a solicitat respingerea acțiunii reclamantului cu mențiunea că prin adoptarea O.U.G. 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 prevederile Protocolului de la Kyoto, semnat și de România. De asemenea, din expunerea de motive a O.U.G. nr. 50/2008 rezultă că aceasta a fost adoptată în scopul de a respecta normele de drept comunitar și jurisprudența C.E.D.O. în scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe pentru îmbunătățirea calității aerului.

Pârâta mai a arătat 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 D.G.F.P. Arad, prin întâmpinare, a solicitat respingerea acțiunii, și subsidiar în cazul în care vor fi căzui în pretenții, admiterea cererii de chemare în garanție a Administrației Fondului de Mediu. Pârâta are atribuții doar în ceea ce privește încasarea taxei, pe care ulterior o virează la fondul de mediu administrat de Administrația Fondului pentru Mediu.

Prin întâmpinare, chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu 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 - 214 ind. 3 din Legea nr. 571/2003 au fost considerate că încalcă principiile Tratatului de constituire a C.E. - a fost ridicată în 29 ian.2009, a fost adoptată O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa de poluare a căror dispoziții le respectă pe cele ale art. 90 din Tratatul C.E..

Prin Sentința civilă nr.pronunțată în dosar nr..... Tribunalul Arad a respins acțiunea în contencios administrativ fiscal exercitată de reclamantul X, împotriva pârâtelor Administrația Finanțelor Publice a municipiului Arad pentru anularea Deciziei de

calcul a taxei de poluare nr.și Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad pentru anularea Deciziei nr.și cererea pârâtelor de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu pentru restituirea taxei de poluare.

Pentru a hotărî astfel, tribunalul a reținut în esență următoarele:

În data dereclamantul a solicitat prin contestația înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a municipiului Arad sub nr.anularea Deciziei de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule nr.și restituirea sumei delei, actualizată cu dobânda legală de la data încasării 08.12.2008 până la data restituirii integrale pentru autoturismul marca....., categoria auto M1, norme poluare Euro 2, an fabricație 1995, înmatriculat sub nr.....

Serviciul Soluționare Contestații din cadrul D.G.F.P. Arad a soluționat contestația depusă de reclamant prin Decizia nr....., în sensul respingerii ei ca neîntemeiată.

Prin acțiunea sa reclamantul a solicitat anularea celor două acte administrativ fiscale și restituirea taxei în considerarea faptului că taxa de poluare este 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 01.07.2008, invocând adoptarea O.U.G. 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 C.E., 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 O.U.G. nr. 50/2008 nu contravin dispozițiilor din Tratatul U.E., 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 dispozițiile art. 214¹ - 214³ Cod procedură fiscală, 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 infringement - cum a făcut-o în cazul taxei speciale auto prevăzută de art. 214 ind. 1 Cod fiscal -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 restituirea sumei delei, precum și cererea pârâtelor A.F.P. a municipiului Arad și D.G.F.P. a județului Arad de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu, ca rămasă fără obiect.

Împotriva acestei hotărâri a formulat recurs reclamantul X, solicitând admiterea recursului, modificarea sentinței atacate și rejudecând, admiterea acțiunii așa cum a fost formulată.

În motivare s-a arătat că potrivit O.U.G. nr. 50/2008, taxa poluare pentru autovehicule se plătește cu ocazia primei înmatriculării în România, de către persoana fizică sau juridică care face înmatricularea, atât pentru autoturisme și autovehicule noi cât și pentru cele rulate, aduse din import, din state comunitare ori din alte state.

Conform art. 90 par. I din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene nici un stat membru, nu aplică, direct sau indirect, produsele altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.

Conform hotărârii C.J.E. în cauza Weigel (2004), obiectivul reglementării comunitare este asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele comunitare în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre.

Așadar, rostul acestei reglementări este de a interzice discriminarea fiscală între produsele importate și cele similare autohtone. Or, în România nu se percepe nici un fel de taxă pentru autoturismele produse în țară și înmatriculate aici.

Pârâta A.F.P. Arad a aplicat dreptul intern, respectiv O.U.G. nr. 50/2008.

Reclamantul a invocat nelegalitatea acesteia ca urmare a aplicării directe a reglementării comunitare deoarece, într-adevăr, în cauză sunt aplicabile în mod direct dispozițiile din dreptul comunitar, care au prioritate față de dreptul național.

S-a invocat nelegalitatea art. 4 lit. a) din O.U.G. nr. 50/2008, ca urmare a aplicării directe a reglementărilor comunitare care au prioritate față de dreptul național.

Potrivit art. 148, ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare (alin 2), iar Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezidate din actul aderării și din prevederile alineatului 2 (alin.4).

Prin Decizia în cauza Costa/Enel (1964), C.J.E. a stabilit că legea care se îndepărtează de Tratat - un izvor independent de drept - nu ar putea să ducă la anularea lui, dată fiind natura sa originală și specială, fără a-l lipsi de caracterul lui de lege comunitară și fără ca baza legală a Comunității însăși să fie pusă la **îndoială**

Mai mult, aceeași decizie a definit relația dintre dreptul comunitar și dreptul național al statelor membre arătând că dreptul comunitar este o ordine juridică independentă care are prioritate de aplicare chiar și în fața dreptului național ulterior or, în speță, taxa auto a fost introdusă în legislația internă prin Legea nr. 343/2006 privind Codul Fiscal și O.U.G. nr. 50/2008.

De asemenea, în cauza Simmenthal (1976), C.J.E. a stabilit că judecătorul național este obligat să aplice normele comunitare, în mod direct, dacă acesta contravine normelor interne, fără a solicita sau aștepta eliminarea acestora pe cale administrativă sau a unei alte proceduri constituționale.

Totodată s-a arătat că potrivit dispozițiilor O.U.G. nr.50/2008 cu modificările ulterioare, rezultă că pentru un autoturism produs în România sau în alte state membre U.E. nu se percepe la o nouă înmatriculare taxă de poluare, dacă a fost anterior înmatriculat tot în România. Dar se percepe această taxă de poluare la autoturismul produs în țară sau în alt stat membru U.E., 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 second-hand deja înmatriculate într-un alt stat membru: cumpărătorii sunt orientați din punct de vedere fiscal să achiziționeze autovehicule second-hand deja înmatriculate în România.

Iar ca urmare a adoptării O.U.G. nr. 218/2008, intenția legiuitorului de a influența alegerea consumatorilor a devenit mai evidentă: a fost înlăturată taxa pe poluare pentru autoturismele noi, Euro 4, capacitate cilindrică mai mică de 2.000 cm (or, este de notorietate că în România sunt produse 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, 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”.

Deoarece în România, stat comunitar, nu se percepe nici un fel de taxă pentru autoturismele înmatriculate deja ori reînmatriculate în țară, dar se percepe o astfel de taxă pentru autoturismele înmatriculate deja în celelalte state comunitare și tratament, ceea ce constituie o discriminare a regimului juridic fiscal și contravine dispozițiilor menționate din Tratatul C.E.E. Aceste dispoziții se opun unei taxe pe poluare la prima înmatriculare pentru achizițiile intracomunitare de autoturisme neînmatriculate pe teritoriul național, astfel încălcându-se principiul libertății circulației mărfurilor - adică se dezavantajează, direct sau indirect, autoturismele din celelalte țări membre U.E., în competiția cu produsele similare autohtone.

În drept au fost invocate dispozițiile art. 1 alin. 4, din Codul Fiscal; art. 7 din Legea 554/2004; art. 117, 124, art. 205, art. 207 alin. 4 din Codul de procedură fiscală; art. 11 alin. 2, art. 148 alin. 2,4 din Constituția României; art. 90 din Tratatul CE. și art. 274; art. 304 pct. 9; art. 304 ind.1 Cod procedură civilă.

Pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, prin întâmpinare, a solicitat respingerea recursului formulat de X în dosarul de față ca neîntemeiat și menținerea soluției Tribunalului Arad menționând că așa cum se arată și în expunerea de motive a O.U.G. nr.50/2008 „în scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, ținând cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, având în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale, în considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată, Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.(...)”

Chiar din această expunere de motive, rezultă că adoptarea O.U.G. nr.50/2008 a avut, printre alte motivații și necesitatea respectării legislației europene.

Anterior adoptării acestui act, au avut loc o serie de negocieri și analize între reprezentanții Guvernului României și Comisia Europeană, pe acest domeniu, fapt dictat de necesitatea adaptării legislației la cerințele comunitare, știut fiind faptul că România a fost supusă procedurii de infringement, tocmai din cauza cuantumului taxei speciale auto reglementată de art. 214 nd.1 Cod fiscal.

În urma acestor discuții și analize s-a ajuns la un acord între părți, acord concretizat tocmai în apariția O.U.G. nr. 50/2008.

În elaborarea strategiilor și politicilor economice ale guvernelor statelor membre ale Uniunii Europene se consideră că activitatea de protecție a Mediului reprezintă o componentă necesară a transformării sistemului economic și a dezvoltării durabile a societății. Astfel componentele de mediu și dezvoltare nu mai sunt considerate ca fiind independente evidențiindu-se tocmai relația de reciprocitate dintre un mediu curat, dezvoltarea durabilă și o economie solidă.

Așa cum corect a reținut și instanța de fond, principiul suprem căruia trebuie să i se subordoneze întreaga activitate economică și socială a unei țări îl constituie conservarea condițiilor de sănătate ale populației.

România prin aprobarea O.U.G nr.50/2008 privind taxa pe poluare, s-a aliniat tendinței internaționale de a fundamenta politica mediului pe principiul poluatorul plătește, principiu care constituie elementul cheie ce direcționează strategia de protecție a calității mediului și statuează obligația poluatorului de a suporta cheltuielile legate de prevenirea și controlul poluării, fiind responsabil pentru pagubele produse. Principiul „poluatorul plătește”, un principiu de bază al dreptului comunitar și nicidecum o inovație proprie a statului român este elementul cheie ce dictează existența acestei taxe în foarte multe state membre U.E., el fiind în concordanță atât cu politica socială a U.E., cât și cu prevederile Protocolului de la Kyoto pentru adoptarea de măsuri antipoluare a cărui semnatar este și România.

Mai mult, trebuie reținut că procedura de infringement demarată de Comisia Europeană împotriva României a fost ridicată la data de 29.01.2009, urmare a faptului că noua reglementare era compatibilă cu art. 90 din Tratatul CE.

Îndeplinind aceste condiții, este evident că taxa achitată de reclamant este temeinică, legală și în conformitate cu normele comunitare, ea neputând fi restituită nici la cerere, nici în alt mod, fiind întrunite toate condițiile funcționalității și legalității ei, drept pentru care solicită ca cererea reclamantului să fie respinsă ca neîntemeiată.

A decide altfel, ar însemna ca tocmai prin hotărârea pronunțată iry^tihta să încalce normele comunitare, această taxă existând în mod legal în alte -16/ state-comunitare (Germania, Italia, Franța, etc.), chiar mai mult, ar însemna o îngrădire a politicii fiscale a statelor comunitare.

Totodată se mai arată faptul că acest act normativ și în special, taxa de poluare așa cum este reglementată este în concordanță perfectă cu o serie de spețe soluționate de C.E.D.O. care aveau același obiect.

Totodată se arată că discriminarea pretins a exista între înmatricularea autoturismelor de pe piața internă și cele fabricate într-un alt stat membru U.E. este inexistentă din moment ce orice autoturism, indiferent că este fabricat în România sau în alt stat membru U.E. este supus acestei taxe de poluare. În acest sens au și fost respinse toate acțiunile pentru restituirea taxei speciale auto plătite pentru înmatricularea unui autoturism nou cu ocazia primei înmatriculări în România, în mod judicios instanțele de judecată constatând lipsa elementelor comerciale discriminatorii față de aceste autoturisme.

Tot în susținerea acestui aspect, se arată faptul că, Curtea a considerat că luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculelor nu trebuie în mod necesar să dea naștere la o evaluare sau expertiză a fiecăruia dintre acestea. Într-adevăr, evitând dificultățile inerente unui astfel de sistem, un stat membru poate stabili, prin intermediul unor bareme forfetare determinate de un act cu putere de lege sau de un act administrativ și calculate pe baza unor criterii precum vechimea, kilometrajul, starea generală, modul de propulsie, marca sau modelul vehiculului, o valoare a vehiculelor de ocazie care, ca regulă generală, ar fi foarte apropiată de valoarea lor reală (Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valente, punctul 24 și Weigel, punctul 73).

Tot Curtea a decis că, pentru un sistem de impozitare a vehiculelor de ocazie importate care ține seama de deprecierea reală a vehiculelor pe baza unor criterii generale să fie compatibil cu articolul 90 C.E., trebuie ca acesta să fie organizat astfel încât să excludă orice efect discriminatoriu, ținând seama de aproximațiile rezonabile inerente oricărui sistem de acest tip (Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valente, punctul 26; Comisia/Grecia, punctul 29 și Hotărârea Brezihski).

Pe de altă parte, compatibilitatea cu articolul 90 CE. a unui sistem de impozitare a vehiculelor de ocazie importate care ține seama de deprecierea reală a vehiculelor pe baza unor criterii generale, presupune ca proprietarul unui astfel de vehicul să aibă posibilitatea de a contesta aplicarea unui astfel de mod de calcul forfetar în cazul acestui vehicul cu scopul de a demonstra că aceasta are ca rezultat o impozitare superioară valorii taxei reziduale încorporate în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național.

Prin întâmpinare, Administrația Fondului pentru Mediu (AFM), a solicitat respingerea recursului.

În considerentele întâmpinării pârâta A.F.M. a arătat că din cuprinsul O.U.G. nr. 50/2008 rezultă că respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 din Tratatul CE; astfel, determinarea taxei pe poluare se face pe baza unor criterii obiective -capacitatea cilindrică, emisia de poluanți - luându-se în considerare și deprecierea autovehiculului conform coeficienților din Anexa nr. 4. Pe de altă parte, atât timp cât taxa pe poluare percepută pentru prima înmatriculare a autovehiculului reclamantului este egală cu valoarea reziduală a taxei pentru un autovehicul identic cu cel cumpărat de reclamantă și scos din parcul auto național în aceeași zi cu care s-a solicitat înmatricularea primului, exigențele stipulate de Tratatul CE. sunt respectate.

Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor a demarat în februarie 2006 o serie de acțiuni pentru introducerea unei taxe ecologice, un mecanism economico-financiar bazat pe principiul "poluatorul plătește", care urma să fie aplicată cu ocazia primei înmatriculări a tuturor vehiculelor cu motor în România, atât în cazul celor noi cât și în cazul celor rulate, achiziționate din afara țării dar și celor produse în România. Promovând o politică de

armonizare cu legislația și directivele Uniunii Europene în materie de protecție a mediului, 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. 214 ind.1 - 214 ind.3 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 încalcă 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 România să adopte măsurile necesare pentru a se conforma avizului menționat anterior în termen de 2 luni de la primirea acestuia. Pentru respectarea principiilor comunitare de impozitare și pentru stoparea continuării procedurii de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de stat membru, s-a propus abrogarea articolelor din Codul fiscal care reglementau regimul de taxare a autovehiculelor, Guvernul României menținându-și poziția că trebuie evidențiată diferența dintre mașinile high și low poluatoare și a propus un proiect de ordonanță de urgență a Guvernului.

S-a menționat că, neadoptarea în regim de urgență a O.U.G. 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, se 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 României 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 O.U.G. nr. 50/2008, act normativ acceptat de Comisia Europeană ca fiind perfect compatibil cu aquis-ul comunitar. În forma publicată în aprilie 2008, O.U.G. nr. 50/2008 stabilește, prin prevederile sale, măsuri care corespund pe deplin prevederilor art.90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, taxa fiind neutră din punct de vedere fiscal. Comisia Europeană a acceptat principiile ultimei formule de calcul a taxei auto propusă de Guvern, în care emisiile CO₂ sunt luate în considerare la taxarea mașinilor Euro 4 și Euro 3, iar pentru autovehicule noi, cu durată lungă de folosire, sunt calculați coeficienți mai mari decât pentru vechi, criteriul principal de calcul fiind însă emisiile poluante. Or, câtă vreme chiar Comisia Europeană a recunoscut că taxa de poluare instituită prin **OUG nr. 50/2008** corespunde normelor comunitare, apreciază că nu pot fi reținute susținerile reclamantului 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 (C.E.J.) 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.

De asemenea, Curtea 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 ca/culeagă respectiva taxă (a se vedea cauzele CEJ Nunes Tadeu, C-345/93, Comisia/Danemarca, CA7J88 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 poate fi mai mare decât taxa inclusă în valoarea reziduală a unui vehicul similar înmatriculat acum X ani în respectivul stat membru. Taxa în rigoare până la aprobarea O.U.G. nr. 50/2008, aplicată autovehiculelor uzate, nu era redusă proporțional cu valoarea deprecierei reale a unor autovehicule similare înmatriculate deja pe piața internă. Dimpotrivă, valoarea taxei creștea numai pe baza vechimii autovehiculului. Având în vedere că taxa de înmatriculare a autovehiculelor din România era percepută o singură dată, autovehiculele cele mai impozitate erau, implicit, autovehiculele second-hand importate. În opinia Comisiei, asemenea modalități de aplicare a taxei contraveneau dispozițiilor articolului 90 din Tratatul CE., la fel cum a fost interpretat de C.E.J. Tocmai pentru a înlătura aceste neajunsuri a fost modificată taxa. Rezultă dintr-o jurisprudență constantă că articolul 90 primul paragraf CE. este încălcat 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 în special Hotărârea Comisia/ Grecia, punctul 20, Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valențe, C-393/98, Rec, p. 1-1327, punctul 21, precum și Hotărârea din 19 septembrie 2002, Tulliasiamies și Siilin, C-101/00, Rec, p. 1-7487, punctul 53). Astfel, Curtea a considerat ca fiind contrară articolului 90 CE. perceperea de către un stat membru a unei taxe pe vehiculele de ocazie provenite dintr-un alt stat membru atunci când valoarea acestei taxe, calculată fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului, depășește valoarea taxei reziduale încorporată în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (Hotărârea din 9 martie 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Rec, p. IA79, punctul 20, și Hotărârea Gomes Valențe, punctul 23).

Dintr-o jurisprudență constantă a Curții rezultă că, pentru ca un sistem de impozitare a vehiculelor de ocazie importate care ține seama de deprecierea reală a vehiculelor pe baza unor criterii generale să fie compatibil cu articolul 90 C.E., trebuie ca acesta să fie organizat astfel încât să excludă orice efect discriminatoriu, ținând seama de aproximările rezonabile inerente oricărui sistem de acest tip (Hotărârea Gomes Valențe, punctul 26, Comisia/ Grecia, punctul 29, și Brzezinski, Pe de altă parte, compatibilitatea cu articolul 90 CE. a unui sistem de impozitare a vehiculelor de ocazie importate care ține seama de deprecierea reală a vehiculelor pe baza unor criterii generale presupune ca proprietarul unui astfel de vehicul să aibă posibilitatea de a contesta aplicarea unui astfel de mod de calcul forțat în cazul acestui vehicul cu scopul de a demonstra că aceasta are ca rezultat o impozitare superioară valorii taxei reziduale încorporate în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (Hotărârea Tulliasiamies și Siilin, punctul 88).*

Prin urmare, Curtea Europeană de Justiție (C.E.J.) 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. Rezultă dintr-o jurisprudență constantă că articolul 90, primul paragraf, din Tratatul CE. este încălcat 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.

Astfel, Curtea a considerat ca fiind contrară articolului 90 CE. perceperea de către un stat membru a unei taxe pe vehiculele de ocazie provenite dintr-un alt stat membru

atunci când valoarea acestei taxe, calculată fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului, depășește valoarea taxei reziduale încorporată în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (Hotărârea din 9 martie 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Rec, p. 1-479, punctul 20, și Hotărârea Gomes Valențe, punctul 23). Aș-zise "discriminări" întemeiate pe alte motive nu pot avea legătură cu art. 90 din Tratatul CE. Discriminare există doar în măsura în care se protejează produsele interne în detrimentul celor provenind din celelalte state membre U.E., prin stabilirea de taxe mai mari. Or, prin O.U.G. nr. 50/2008 nu se face nicio distincție între produsele naționale și cele provenind din celelalte state membre, în egală măsură plătindu-se taxa pe poluare, în funcție, evident, de criterii obiective ca nivelul emisiilor de poluanți, capacitatea cilindrică și vechimea autovehiculului.

Prin întâmpinare, Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad, a solicitat respingerea recursului ca neîntemeiat și menținerea soluției pronunțată de Tribunalul Arad.

În considerentele întâmpinării s-a arătat că în data de 08.01.2009 reclamantul-recurent X a solicitat prin contestația înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a municipiului Arad sub nr....., anularea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.și restituirea sumei delei, sumă actualizată cu dobânda legală de la data încasării,, până la data restituirii integrale pentru autoturismul marca....., categoria auto MI, norme poluare Euro 2, număr identificare, an fabricație 1995, actualmente înmatriculat sub nr.....

Drept urmare, organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice a municipiului Arad au întocmit Referatul nr....., pe baza documentației depuse de petent și a elementelor de calcul prevăzutele O.U.G /nr. 50/ 2008 și de Normele metodologice de aplicare aprobate prin H.G. nr. 686/2008 prin care a fost calculată în sarcina petentului o taxa pe poluare în sumă delei, cu propunere de trimitere spre soluționare către Serviciul Soluționare Contestații din cadrul D.G.F.P. Arad și de respingere a contestației ca neîntemeiată.

Serviciul Soluționare Contestații din cadrul D.G.F.P. Arad a soluționat contestația depusă de reclamantul-recurent X prin Decizia nr.în sensul respingerii ca neîntemeiată.

Regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform prevederilor art. 14 din O.U.G. nr. 50/2008, publicată în M. Of. nr. 327 din 25 aprilie 2008, care stabilește, începând cu data de 1 iulie 2008, cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu fiind gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului, reprezentând opțiunea legiuitorului național urmare abrogării art. 214A1-214A3 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicată în M. Of. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

Prin urmare, câtă vreme legislația fiscală prevede în mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei înmatriculări, rezultă că aceasta este în mod legal datorată.

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

Rezultă că legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai în privința rezultatului, autoritățile naționale având competența de a alege forma și mijloacele prin care se asigură obținerea rezultatului.

De asemenea, din H.G. nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflectia în plan fiscal a principiului "poluatorul plătește", principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, instituirea taxei pe poluare reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art. 13 din O.G. nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, conform căruia: „Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”.

Referitor la solicitarea petentei „Pentru repararea integrală a prejudiciului, solicit achitarea și a folosului nerealizat, respectiv dobânda legală calculată (...)”, în lipsa invocării unor temeuri de drept în virtutea cărora să-și formuleze pretențiile, în speță fiind aplicabile dispozițiile art. 124 din O.G. nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală.

Prin instituirea de către România a taxei de poluare pentru autovehicule, indiferent dacă autovehiculul a fost importat sau cumpărat din țară dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008 nu contravin dispozițiilor Tratatului U.E. invocate de recurentul-reclamant, având în vedere faptul că, spre deosebire de taxa specială pentru autovehicule percepută anterior datei de 01.07.2008 în conformitate cu dispozițiile art. 214 ind. 1 -213 ind. 3 Cod procedură fiscală, scopul în care taxa de poluare este percepută este clar definit, 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.

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

Mai mult, acesta este și punctul de vedere recent al Comisiei Europene care a propus clasarea plângerilor, demonstrând astfel că această taxă este legală și corect percepută și fără declanșarea unei noi proceduri de infringement împotriva României.

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....., model....., fabricat în anul 1994 și înmatriculat pentru prima dată în Germania tot în anul 1994.

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 taxa de poluare se percepe la înmatricularea autovehiculului în România, fără a distinge în funcție de proveniența acestuia, respectiv dacă acesta provine din producția internă sau din import.

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 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 4 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 abrogată 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.

1.6.1 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.

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

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

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

1.6.4 În 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 rki 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 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”.

1.6.6. În concluzie, Curtea retine 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.

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

Conform alineatului 1 al articolului unic al Ordonanței de Urgență nr. 117 din 29 decembrie 2009, „autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, beneficiază de exceptarea de la plata taxei pe poluare pentru autovehicule, potrivit art. III alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în condițiile în care acestea se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență”.

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.

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

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

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

Conform art. 7 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, „stabilirea, verificarea, colectarea și executarea silită, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa» datorată de către contribuabili, se realizează de către autoritatea fiscală competentă, potrivit prevederilor Ordonanței 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 ÎH 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 jurisprudența 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, *Ákos Nâdasdi c. Vam-es Penzugyorseg Eszak-Álfbldi Regionalis Parancsnoksâga*, respectiv *Nona 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).*

*46fn 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).*

*47Conform 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.In scopul de a asigura neutralitatea impozitării interne prin respectarea regulilor de concurență între autoturismele uzate aflate deja pe piața națională și autoturismele similare importate, este necesar să fie comparate efectele taxei de înmatriculare pentru vehiculele nou importate dintr-un alt stat membru decât Ungaria cu efectele valorii reziduale a taxei de înmatriculare care afectează vehiculele similare înmatriculate deja în Ungaria și cărora, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această taxă.

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

51.Cât privește criteriile care pot fi folosite pentru determinarea unei taxe, Curtea observă că, în stadiul său actual, dreptul comunitar nu restrânge libertatea fiecărui stat membru de a construi un sistem fiscal care ace diferențieri între anumite produse, chiar dacă este vorba de produse similare în sensul art. 90 par. 1 din Tratatul

instituirea Comunității Europene pe baza unor criterii obiective, cum ar fi • proveniența materiilor prime folosite sau procesul de producție aplicat. Totuși, o asemenea diferențiere este compatibilă cu dreptul comunitar numai dacă urmărește obiective care sunt ele însele compatibile cu cerințele Tratatului și ale legislației comunitare secundare și dacă regulile în cauză sunt de natură să evite orice formă de discriminare, directă sau indirectă, îndreptată împotriva importurilor din alte state membre sau orice altă formă de protecție a produselor naționale concurente (cauza *Outokumpu*, par. 30).

52. În contextul sistemului taxelor de înmatriculare, criteriile 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 Instituirea Comunității Europene implică luarea în considerare a deprecierei autoturismelor folosite atunci când acestea sunt impozitate, din moment ce această taxă este percepută numai o dată, atunci când autoturismul este pentru prima dată înregistrat în vederea punerii în circulație în statul membru în cauză, fiind încorporată în această valoare.

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

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

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

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

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 Brzeziński* 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).

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. (...)

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

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

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

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

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

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

38 Or, instanța de trimitere este cea care trebuie să analizeze dacă o astfel de creștere a respectivului nivel privește doar autovehiculele de ocazie provenind din alte state membre decât Republica Polonă și dacă, în schimb, în cazul autovehiculelor de

ocazie înmatriculate în stare nouă în Polonia, Nivelul accizelor reziduale[^] încorporat în valoarea unui astfel de autovehicul rămâne constant.

³⁹Într-o astfel de situație, argumentele prezentate de guvernul 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.

⁴⁰Într-adevăr, din jurisprudența Curții rezultă că un sistem de impozitare nu poate fi considerat compatibil cu articolul 90 CE decât dacă este organizat astfel încât să excludă orice posibilitate ca produsele Importate să fie supuse unor impozite mai mari decât produsele naționale și, prin urmare, să nu producă în nici un 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).

⁴¹Din 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'.

2.3 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 Sad Administracyjny w Biatymstoku (Polonia), prin Decizia din 27 iunie 2007, primită de Curte la 14 septembrie 2007, în procedura Dariusz Krawczvriski împotriva Dyrektor Izby Celnej w Biatymstoku, 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).

31În 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).

32În 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 careia 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). %

39 Având 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 10’.

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 protecționist la nivelul industriei naționale a autovehiculelor noi.

În 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. 50/2008 a suferit modificări succesive 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 prevederilor actului de aderare.*

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

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

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

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 competente 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.

6 Analiza situației din speță:

Curtea reține că în prezenta cauză, reclamantul a solicitat obligarea pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad la restituirea taxei de poluare plătite de reclamant pentru înmatricularea pentru prima dată în România a unui autoturism marca....., model ...fabricat în anul 1994 și înmatriculat pentru prima dată în Germania tot 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 anterioară datei de 19.02.2009, respectiv reglementarea în varianta inițială a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008.

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 anterioară datei de 19.02.2009, astfel încât nu 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.

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.

Se 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 alt stat membru al Uniunii Europene anterior înmatriculării în România, motiv pentru care soluționarea acestui litigiu este posibilă prin raportare 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 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”.

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 Brzezihski 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 Krawczyhski 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 Brzezihski, 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 posibilitati 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 Brzezihski, citată anterior, punctul 40 și jurisprudența citată)”.

Concluzia ce se desprinde din cele expuse mai sus este aceea ca 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 quantumul 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 quantumul 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".

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 eventualului caracter discriminatoriu al 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, Akos 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, Akos 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.

6.1.2.3 Criteriile pentru stabilirea posibilului caracter discriminatoriu al taxei de poluare:

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.

În acest sens, Comisia Europeană a arătat, referindu-se la jurisprudența anterioară a Curții de Justiție a Comunităților Europene în comunicatul din 28.11.2007 (prin care critica legislația română privind taxa de primă înmatriculare, abrogată de la 1.07.2008), că:

„De asemenea, Curtea 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 Nunes 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”.*

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 măsura ce autovehiculul are o vechime mai mare este incompatibilă cu art. 96 din tratatul instituind Comunitatea Europeană.

În al doilea rând, Curtea de Justiție a Comunităților Europene și Comisia fac referire la valoarea reziduală a taxei impuse la înmatricularea anterioară a autovehiculelor plasate deja pe piața statului membru în cauză.

În același sens, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a reținut în paragraful 41 din hotărârea dată în cauza C-313/05 Maciej Brzezinski, că:

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.

Raportând situația din speță la exemplul folosit de Comisie, s-ar reține că taxa de poluare impusă unui autoturismcu o vechime de 2 ani nu trebuie să depășească valoarea reziduală a taxei de poluare care s-ar fi plătit pentru același autoturism- având aceleași caracteristici tehnice - și care a fost înmatriculat la vechimea de un an sau în stare nouă.

În raport cu aceste considerații, stabilirea posibilului caracter discriminatoriu al taxei de poluare ar impune în prealabil:

a) stabilirea valorii de circulație a autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în România;

b) stabilirea valorii de circulație pe care ar avea-o autoturismul în litigiu în stare nouă;

C) stabilirea proporției între cele două valori de circulație, pentru a identifica gradul de depreciere a valorii de circulație a autoturismului în cauză;

d) stabilirea cuantumului taxei de poluare impusă autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în România;

e) stabilirea cuantumului taxei de poluare care ar fi fost impusă aceluiași autoturism dacă ar fi fost înmatriculat în stare nouă;

f) stabilirea proporției între cele două taxe de poluare, pentru a identifica gradul de depreciere/reducere a taxei față de taxa care ar fi datorată pentru autoturismul înmatriculat în stare nouă;

g) compararea procentului de depreciere a valorii de circulație a autoturismului (obținut la punctul c) cu procentul în care s-a depreciat/reduce taxa de poluare (menționat la punctul f).

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

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

În acest context, Curtea subliniază că există posibilitatea probării faptului că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 la Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, conform art. 5 alin. 6 din Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 686/2008, care prevede că *„suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor art. 6 din ordonanță, poate fi ajustată și atunci când persoana care solicită înmatricularea unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 la ordonanță”*.

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

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

Cu toate acestea, Curtea reține că în prezenta cauză reclamantul nu a invocat caracterul disproporționat al taxei de poluare în raport cu valoarea reziduală a taxei de poluare aplicate autovehiculelor similare înmatriculate anterior în România. Reclamantul a considerat însă că taxa de poluare în litigiu este discriminatorie prin faptul că nu sunt supuse acestei taxe autovehiculele înmatriculate deja în România la momentul intrării în vigoare a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008.

Or, Curtea reține că o asemenea comparație nu este posibilă, având în vedere cele arătate la punctul 6.1.2.2. din prezentele considerente. Astfel cum a arătat Curtea Europeană de Justiție în paragraful 49 din hotărârea din 5 decembrie 2006 (Âkos Nâdasdi), „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”.

Prin urmare, 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”* și cărora li s-a aplicat deja taxa de poluare.

Or, sub acest aspect, reclamantul nu a făcut nici o probă și nici nu a solicitat cu prilejul înmatriculării - Regiei Autonome "Registrul Auto Român", conform art. 5 alin. 6 din Normele

metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, efectuarea unei expertize tehnice în vederea dovedirii că autovehiculul a cărui înmatriculare o solicită are un grad de depreciere mai mare decât cel indicat de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 la ordonanță.

Contrar celor reținute în alte cauze similare, Curtea consideră că instanțele de fond nu aveau obligația de a pune în vedere reclamantului posibilitatea de a dovedi gradul de depreciere mai mare, cu atât mai mult cu cât reclamantul nu a invocat o discriminare în acest sens și nu a uzat de dispozițiile art. 5 alin. 6 din Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.

În consecință, Curtea reține că reclamantul nu a probat caracterul discriminatoriu al taxei de poluare contestate.

Cât privește referirile la modificările aduse Ordonanței de Urgență nr. 50/2008 prin Ordonanța de Urgență nr. 218/2008, Curtea reține că acestea nu sunt incidente în cauză. Reclamantul a înmatriculat autovehiculul din litigiu anterior datei de 11.12.2008, când a intrat în vigoare acest act normativ și anterior datei de 15.12.2008, când a intrat în vigoare scutirea de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele M1 și N1 cu norma de poluare Euro 4 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 în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

Prin urmare, la data la care reclamantului i s-a stabilit taxa de poluare în litigiu nu era în vigoare scutirea preferențială de la plata taxei criticată de Comisia Europeană prin comunicatul din 25 iunie 2009, neavând relevanță în cauză această modificare legislativă.

J.Soluția Curții de Apel Timișoara:

În consecință, în raport cu cele arătate mai sus, Curtea apreciază că soluția Tribunalului Arad este temeinică și legală, astfel încât recursul formulat de reclamantul X împotriva sentinței civile nr....., pronunțată de Tribunalul Arad în dosar nr.urmează a fi respins ca nefondat, în temeiul art. 312 al. 1 Cod de Procedură Civilă.

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

Respinge recursul formulat de reclamantul X împotriva sentinței civile nr....., pronunțată de Tribunalul Arad în dosar nr.Irevocabilă.

Pronunțată în ședința publică din

