

**DECIZIA CIVILA Nr. XXX**  
Ședința publică din XX 2010  
**PREȘEDINTE . XXX**  
**JUDECĂTOR . XXX**  
**JUDECĂTOR : XXX**  
**GREFIER: XXX**

S-au luat în examinare recursurile formulate de pârâtele Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX și Administrația Finanțelor Publice XXX, și de chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu împotriva sentinței civile nr. XXX/XX.2010, pronunțată de Tribunalul XXX în dosar nr. XXX/2009 în contradictoriu cu reclamantul intimat XXX, având ca obiect contestație act administrativ fiscal.

La apelul nominal făcut în ședința publică se constată lipsă părților.

Procedura de citare este legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință, după care văzând lipsa părților și având în vedere că potrivit dispozițiilor art. 242 pct. 2 s-a solicitat judecarea cauzei în lipsă, instanța constată cauza în stare de judecată și reține cauza spre soluționare.

**CURTEA**

Deliberând asupra recursului de față constată următoarele: **Prin acțiunea civilă înregistrată la Tribunalul XXX în data de XXX.2009 sub nr. XXX/2009,** reclamantul XXX a chemat în judecată pârâtele Administrația Finanțelor Publice XXX și Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX, solicitând anularea deciziei de calcul al taxei de poluare cu nr. XXX/ XX.2009 emisă de pârâta 1; anularea deciziei nr. XXX/XX.2009 emisă de pârâta 2 și obligarea la restituirea taxei pe poluare în cuantum de XXX lei, sumă care să fie actualizată cu dobânda în cuantum prevăzut de Codul de procedură fiscală, de la data plății până la restituirea efectivă, cu cheltuieli de judecată.

În motivarea în fapt, reclamantul arată că prin decizia atacată, a fost calculată suma de XXX lei cu titlu de taxă de poluare pentru autovehicule, în vederea efectuării înmatriculării unui autoturism marca SEAT tip 1 M/ABALHX01/LEON, înmatriculat pentru prima oară, în anul 2003, în Spania. A achitat cu chitanța seria TS4A nr. XXX/XX.2009, suma de XXX lei cu titlu de taxă de poluare pentru autovehiculele, pentru autoturismul second-hand de mai sus. La XX.2009 a formulat contestație și a solicitat restituirea sumei achitate, primind un răspuns negativ conform deciziei nr. XXX/XX.2009 emisă de pârâta 2. Potrivit OUG nr. 50/2008, taxa de poluare pentru autovehicule se plătește cu ocazia primei înmatriculări, 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. A invocat art. 90 par 1 din tratatul Constitutiv al Uniunii Europene și hotărârea CJE în cauza Weigel (2004) concluzionând că 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. Prevederile art. 4 lit a din OUG nr. 50/2008 sunt identice cu cele ale art. 214<sup>2</sup> din Codul fiscal, pe care OUG nr. 50/2008 le-a abrogat și le-a înlocuit. Invocă nelegalitatea art. 4 lit. a( din OUG nr. 50/2008, ca urmare a aplicării directe a reglementărilor comunitare care au prioritate față de dreptul național, în baza art. 148 din Constituția României și a Legii nr. 157/2005 de ratificare a tratatului de aderare a României și Bulgariei la Uniunea Europeană prin care statul nostru și-a asumat obligația de a respecta dispozițiile din tratatele

originare ale Comunității, dinainte de aderare. A invocat jurisprudenta Curții de Justiție Europene și anume decizia din cauza Costa/Enel și cea din cauza Simmenthal (1976). Pentru un autoturism produs în România sau în alte state membre UE 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 UE, dacă este înmatriculat pentru prima dată în România. Reglementată în acest mod, taxa pe poluare diminuează sau este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme 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 de poluare pentru autoturismele noi, Euro 4, capacitate cilindrică mai mică de 2.000 cm<sup>3</sup> (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. Deoarece în România, stat comunitar, nu se percepe nici un fel de taxă pentru autoturismele înmatriculate deja ori reînmatriculate în țara noastră, dar se percepe o astfel de taxă pentru autoturismele înmatriculate deja în celelalte state comunitare și reînmatriculate în România după aducerea acestora aici, se constată o diferență de 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 autoturismele din celelalte țări membre UE, în competiția cu produsele similare autohtone. Faptul că a achitat voluntar această taxă este irelevant, întrucât astfel nu ar fi avut posibilitatea înmatriculării autoturismului în România. Pentru repararea integrală a prejudiciului, solicită achitarea și a folosului nerealizat respectiv dobânda calculată, de la data încasării sumei până la data restituirii integrale și efective.

În drept se invocă 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 Cod procedură civilă.

**Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX a formulat, în nume propriu și în reprezentarea Administrației Finanțelor publice a Orașului XXXX, întâmpinare,** prin care a solicitat respingerea acțiunii, ca nefondată, depunând la dosar și cerere de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu.

În motivarea întâmpinării, pârâta a arătat că regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare la data de 01.07.2008, conform art. 14 din OUG nr.

50 din 21.04.2008, care stabilește începând cu data de 01.07.2008, cadrul legal pentru instituirea taxei de 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 operațiunea legiuitorului național urmare a abrogării art 214<sup>1</sup> - 214<sup>3</sup> din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare. 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 conformitate cu art. I-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 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. Din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunităților Europene a rezultat că tratatul nu este încălcat prin instituirea unei taxe pe poluare în momentul primei înmatriculări a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru, iar prin caracterul ei fiscal taxa intră în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre. În subsidiar, rezultă că tot jurisprudența Curții a statuat că art. 90 primul paragraf din Tratat este încălcat numai atunci când cuantumul taxei pe poluare este calculat fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului, excede cuantumul taxei reziduale încorporat în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (pct. 29 din Hotărârea din 18.01.2007, Brzezinsk), C - 313/05; pct. 26 Hotărârea din 20.09.2009, Comisia / Grecia, C - 74/06). Astfel prin Hotărârea de Guvern nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflecția în plan fiscal a principiului „poluatorul plătește”, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

Solicită admiterea cererii de chemare în garanție a Ministerului Mediului -Administrația Fondului de Mediu, cu motivarea că reclamantul a achitat de bunăvoie taxa pe care la rândul său pârâta a virat-o Fondului pentru mediu conform art. 1 alin. 1 din OUG nr. 50/2008. Acest fond este gestionat de Administrația Fondului de Mediu. Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX - AFP XXX nu poate fi obligată la restituirea contravalorii taxei de poluare pentru autovehicule și a dobânzilor, deoarece pârâta doar încasează contravaloarea taxei pe care ulterior, o virează la Fondul de mediu care este administrat de Administrația Fondului pentru mediu<sup>^</sup>

În drept, invocă dispozițiile art. 115 - 117, art. 60 - 63 Cod procedură civilă, art. 148 din Constituția României, art. 90 primul paragraf din tratatul Comunităților Europene, art. 1, art. 4, art. 14 din OUG nr. 50/2008, art. 70, art. 205, art. 207 și art. 218 din Codul de procedură fiscală.

**Chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu a solicitat, prin întâmpinare**, respingerea acțiunii, ca neîntemeiată, invocând, în motivare, Decizia nr. 802/19.05.2009 a Curții Constituționale. Argumentele reclamantului privind incompatibilitatea taxei de poluare achitată de acesta cu domeniul de aplicare al art. 110 CE, nu sunt justificate pentru motivele evocate de decizie Curții Constituționale. Invocă excepția de inadmisibilitate a acțiunii motivată de faptul că reclamantul nu atacă un act administrativ sau un act administrativ fiscal, nici un răspuns la o

plângere prealabilă/ contestație administrativă sau un refuz justificat. Conform Jurisprudentei CEJ nu e incompatibil cu dreptul comunitar un impozit impus autoturismelor second hand, importate din alt stat membru al U.E. cu prilejul primei înmatriculări în România, dacă acesta de percepe doar o singură dată, la data primei înmatriculări în România, pentru toate autovehiculele înmatriculate în România, fie ele noi ori second hand, fabricate pe teritoriul național ori importate din alte state membre dacă cuantumul acestui impozit impus autoturismelor second hand, importate din alt stat membru, unde au și fost înmatriculate, are un quantum aproximativ egal cu valoarea reziduală a impozitului, în speță a taxei de poluare, încorporat în valoarea de piață a vehiculelor similare înmatriculate anterior în România, supuse aceluiași tip de impozit la prima lor înmatriculare și care potrivit reglementării interne se restituie la scoaterea autoturismului din parcul național, fie prin export, fie prin distrugere. Taxa de poluare a fost instituită în legislația românească de prevederile OUG nr. 50/2008 tocmai drept urmare a incompatibilității taxei de primă înmatriculare reglementată de prevederile art. 214 alin. 1 din Codul fiscal cu prevederile art. 110 alin. 1 din Tratatul CE., datorită faptului că [taxa.de primă înmatriculare](#) era aplicată doar autoturismelor importate, nu și celor naționale similare și se datorează cu ocazia primei înmatriculări în România de către toate autovehiculele înmatriculate în România pentru prima dată, indiferent de proveniența acestora, adică indiferent dacă acestea provin din producția internă sau din import din alte state membre ale Uniunii Europene ori din alte state membre, indiferent dacă sunt ori nu second hand. Astfel după cum se poate constata, determinarea taxei de poluare se realizează conform art. 6 pe baza unor criterii obiective (tipul motorului, capacitatea cilindrică) și clasificarea din punct de vedere al poluării . luându-se în considerare și deprecierea autoturismului, conform coeficienților descriși în Anexa nr. 4. Prin urmare, atâta timp cât taxa pe poluare percepută pentru prima înmatriculare a autoturismului cumpărat de recurent este egală cu valoarea reziduală a taxei pentru un autoturism identic cu cel cumpărat de recurent, scos din parcul, auto național în aceeași zi în care s-a solicitat înmatricularea primului, exigențele stipulate de CJCE cu ocazia soluționării acțiunii preliminare în cauzele reunite C - 290/2005 Nadasdi și C - 333/2005 Nemeth sunt respectate. Comisia Europeană a apreciat OUG nr. 50/2008 că ar fi conformă normelor dreptului comunitar drept pentru care procedura de infringement declanșată împotriva României drept urmare a restituirii taxei de primă înmatriculare prin prevederile art. 214 din Codul Fiscal, a fost ridicată odată cu adoptarea OUG nr. 50/2008.

**Prin sentința civilă nr. XXX / XX.2010, pronunțată în dosar nr. XXX/2009,** Tribunalul XXX a admis în parte acțiunea în contencios administrativ exercitată de reclamantul XXX în contradictoriu cu pârâtele Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX, reprezentată de Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX, reprezentată legal de director - coordonator XXX, a anulat decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehiculul nr. XXX/XXX.2009 emisă de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX, dispus anularea deciziei nr. XXX/XX.2009 emisă de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX; a obligat pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX să plătească reclamantului suma de XXX lei, cu titlu de restituire a taxei pe poluare pentru autovehicule nedatorată, precum și la plata dobânzilor legale calculate la această sumă, conform art. 124 alin. 2 din Codul de procedură fiscală, cu începere de la data de 02.06.2009 până la achitarea efectivă a datoriei; a obligat pârâtele, în solidar, să plătească reclamantului suma de

XXX lei cheltuieli de judecată; s-a respins cererea pârâtei Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu,; s-a admis cererea pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX, reprezentată de Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX de chemare în garanție, a Administrației Fondului pentru Mediu și a obligat chemata în garanție să achite pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX suma de XXX lei, cu titlu de taxă pe poluare pentru autovehicule nedatorată, precum și la plata dobânzilor legale calculate la această sumă, conform art 124 alin. 2 din Codul de procedură fiscală, cu începere de la data de 02.06.2009 până la achitarea efectivă a creanței principale de către pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX în favoarea reclamantului.

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

Conform contractului de vânzare - cumpărare a vehiculelor uzate (depus în copie și traducere la filele 15, 18), reclamantul a cumpărat în data de 17.11.2008, în Segovia, Spania, un autoturism marca Seat Leon, serie sașiu XXX, înmatriculat în Spania în 2003, conform permisului de circulație - Comunitatea europeană nr. XXX și a cărții de inspecție tehnică a vehiculelor eliberate de autoritățile spaniole (depus în copia și în traducere la filele 13,14<sup>16</sup>,17).

În urma cererii acestuia de reînmatricularea autoturismului în România, pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX a emis decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. XXX/XX.2009 (fila 11) prin care a fost stabilită în sarcina reclamantului obligația de plată a taxei pe poluare în valoare de XXX lei, în baza OUG nr. 50/2008, având în vedere caracteristicile tehnice ale autoturismului: categoria auto M1, norma de poluare Euro 3.

Acesta a achitat taxa respectivă în data de 31.03.2009, după cum reiese din copia chitanței seria XX nr. XXX/XX.2009 (fila 12).

Reclamantul a formulat contestație împotriva deciziei de calcul a taxei pe poluare de mai sus, solicitând anularea acesteia și restituirea contravalorii taxei, cererea fiind înregistrată sub nr. XXX/XX.2009 al Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX. Prin decizia nr. XXX/XX.2009 (filele 19 - 26), pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului XXX a respins contestația reclamantului.

OUG nr. 50/21.04.2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, și a intrat în vigoare la data de 01.07.2008, conform art. 14 din acest act normativ. A fost modificată prin OUG nr. 208/2008, ce a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 825/08.12.2008. OUG nr. 50/2008 a fost modificată, din nou, prin OUG nr. 218/2008, ce a intrat în vigoare la 11.12.2008 - data publicării actului în Monitorul Oficial. Prin art. I al acestei din urmă ordonanțe de urgență a fost abrogată OUG nr. 208/2008. OUG nr. 50/2008 a fost modificată, pentru a treia oară, prin OUG nr. 7/2009 ce a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 103/1902.2009. OUG nr. 50/2008 a fost modificată pentru a patra oară prin art. 35 din Legea nr. 329/05.11.2009 privind reorganizarea unor autorități și instituții publice, raționalizarea cheltuielilor publice, susținerea mediului de afaceri și respectarea acordurilor-cadru cu Comisia Europeană și Fondul Monetar Internațional, ce a intrat în vigoare la data de 12.11.2009. O altă completare a dispozițiilor referitoare la taxa pe poluare a avut loc prin OUG nr. 117/2009 (publicată în M.O. nr. 926/30.12.2009).

În perioada 01.07.2008 - 18.02.2009 s-au aplică taxele stabilite conform anexelor la OUG nr. 50/2008, în varianta inițială, iar, începând cu data de 19.02.2009 au devenit incidente taxele stabilite conform OUG nr. 7/2009, în următoarele condiții:

În intervalul 01.07.2008 - 10.12.2008 s-au aplicat taxele stabilite conform anexelor la OUG nr. 50/2008, în varianta inițială, în condițiile în care în perioada 08.12.2008 - 10.12.2008, când a fost în vigoare OUG nr. 208/2008, s-a achitat o taxa de poluare majorată, fiind, însă, abrogată prin OUG nr. 218/2008, al cărei art. IV alin. 1 a prevăzut obligația de restituire a taxelor plătite conform anexelor la OUG nr. 208/2008 în perioada celor trei zile de mai sus până la valoarea taxelor instituite prin OUG nr. 50/2008, în varianta inițială.

În perioada 11.12.2008 - 14.12.2008 s-au aplicat taxele stabilite conform anexelor la OUG nr. 50/2008, în varianta inițială, potrivit art. IV alin. 2 din OUG nr. 218/2008.

În intervalul 15.12.2008 - 18.02.2009 au fost incidente taxele stabilite conform anexelor la OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008, în condițiile în care la 15.12.2008 au intrat în vigoare anexele prevăzute de art. II din OUG nr. 218/2008, conform art. V din OUG nr. 218/2008.

Însă, ulterior, art. II alin. 1 din OUG nr. 7/2009 a stabilit că pentru autoturismele achiziționate înainte de 15.12.2008 și care nu au fost înmatriculate în România până la data intrării în vigoare a OUG nr. 7/2009 se aplica nivelul taxei pe poluare pentru autovehicule prevăzut în OUG nr. 50/2008 în forma inițială, iar la alin. 2 a prevăzut că, pentru autoturismele înmatriculate după 15.12.2008 și pentru care s-a plătit taxa majorată conform OUG nr. 218/2008, se realizează restituirea diferenței dintre taxa majorată și taxa inițială, la cerere, în termen de 45 de zile de la data depunerii cererii de restituire însoțite de documentația necesară.

Începând cu OUG nr. 218/2008 au fost instituite diferite excepții de la plata taxei pe poluare.

Astfel, potrivit art. III alin. 1 din OUG nr. 218/2008, au fost scutite de la plata taxei de poluare autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică ce 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 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv. Alin. 2 al art. III a prevăzut obligația de plată a taxelor, conform anexelor nr. 1 și 2, pentru autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și tuturor autovehiculelor N1 cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată în afara Uniunii Europene și care se înmatriculează în România.

Deci pentru aceeași categorie de autovehicule, dacă erau noi erau scutite de la plata taxei pe poluare, fiind obligatorie, însă, taxa pentru cele second hand, înmatriculate pentru prima oară în afara Comunității Europene și pentru care se solicită reînmatricularea în România.

Această excepție de la plata taxei de poluare a fost extinsă prin OUG nr. 117/2009 (publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 926 din 30 decembrie 2009) la toate autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm<sup>3</sup>, precum și autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv, cu condiția ca înmatricularea să aibă lor pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a acestei ordonanțe de urgență.

Scopul OUG nr. 50/2008 este prezentat în art. 1 alin. 1 în sensul stabilirii cadrului 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 OUG nr. 50/2008, obligația de plată a taxei intervine cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România (lit a) și 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 (lit. b).

Art. 5 alin. 1 și art. 7 din OUG nr. 50/2008 stabilește obligația de calculare a taxei în sarcina autorității fiscale competente, precum și cea de verificare, colectare și executare silită a acesteia, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa datorată de către contribuabili. Alin. 4 al art. 5 prevede obligația contribuabilului de a plăti taxa pe poluare într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu. Art. 5 alin. 5 din același act normativ condiționează înmatricularea autoturismului de dovada plății taxei.

Conform art. 3 alin. 1 din Normele metodologice de aplicare a OUG nr. 50/2008 aprobate prin HG nr. 686/2008, taxa se calculează de organul fiscal competent din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală, și anume: organul fiscal la care persoana este înregistrată ca plătitor de impozite și taxe, în cazul persoanelor juridice și al persoanelor fizice care desfășoară activități economice în mod independent sau exercită profesii libere (lit. a) și, respectiv, organul fiscal în a cărui rază teritorială persoana fizică își au domiciliul fiscal persoanele fizice (lit. b).

În aceste împrejurări, ținând cont de faptul că acțiunea reclamantului vizează, în principal, anularea unor acte administrative, și anume decizia de calcul al taxei pe poluare nr. XXX/31.03.2009 a Administrației Finanțelor Publice a orașului XXX XXX, precum și decizia nr. XXX/02.06.2009 a Direcției Generale a Finanțelor Publice a județului XXX, cuprinzând soluția asupra contestației administrative fiscale a reclamantului, și, ca o consecință, restituirea taxei pe poluare, fiind astfel respectate prevederile art. 8 din Legea nr. 554/2004, dar și procedura contestației administrative prevăzute de titlul IX al codului de procedură fiscală, tribunalul va respinge excepția inadmisibilității acțiunii invocate de chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu.

Cuquantumul taxei de poluare pentru un anumit autovehicul este indicat la art. 6 din OUG nr. 50/2008, conform unei formule de calcul care ia în considerare următorii parametri: valoarea combinată a emisiilor de CO<sub>2</sub>, exprimată în grame/km; taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO<sub>2</sub>, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008; capacitatea cilindrică; taxa specifică pe cilindree, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 2 a OUG nr. 50/2008; cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4 a OUG nr. 50/2008. Formula de calcul este diferită pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 5 sau Euro 6, de acelea cu norma de poluare Euro 3 sau Euro 4.

Reclamantul a invocat incompatibilitatea acestei taxe cu prevederile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană (actualmente art. 110 al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, cu același conținut), conform căruia:

*„Nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre 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”*

O primă analiză a compatibilității taxei pe poluare, astfel cum este reglementată de OUG nr. 50/2008 cu modificările sale succesive realizate până la achitarea taxei pe poluare de către reclamant, cu art. 90 din TCE se poate realiza prin relevarea scopului urmărit de către Guvernul României prin adoptarea OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, care au adus cele mai semnificative modificări ale primei ordonanțe de urgență.

Astfel, în preambulul OUG nr. 218/2008 se prevede faptul că adoptarea acesteia a fost necesară având în vedere concluziile analizei gradului de adâncire a crizei financiare și economice în luna octombrie, care relevă o scădere importantă a piețelor auto și a producției industriei furnizoare, precum și măsurile de susținere a sectorului de automobile, afectat de criza financiară internațională; faptul că 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, ținând cont de faptul că toate aceste elemente constituie situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată și totodată având în vedere că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată".

Astfel, această modificare a OUG nr. 50/2008 nu mai are legătură cu scopul declarat al adoptării OUG nr. 50/2008, care potrivit enunțului din preambulul acestui act normativ urmărea inițial, asigurarea 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 actuală.

Așadar, de la necesitatea susținerii unor programe de protecție a mediului, scopul declarat al OUG nr. 50/2008 s-a transformat în protejarea industriei interne de autovehicule și păstrarea locurilor de muncă angrenate în producția de autovehicule, ce constituie, în sine o încălcare a art. 90 alin. 2 al TCE.

Intenția legiuitorului nu a suferit vreo modificare prin OUG nr. 7/2009 sub aspectul protejării industriei interne de autoturisme, având un caracter declarat reparatoriu, în sensul urmăririi înlăturării discriminatorilor între contribuabilii care au achitat taxa de poluare anterior și ulterior datei de 15.12.2008, data intrării în vigoare a OUG nr. 218/2008. Impactul negativ în plan social enunțat în preambulul ordonanței a fost înlăturat printr-o ajustare a nivelului taxei, însă acest fapt nu a produs nici o modificare cu privire la scopul declarat al OUG nr. 218/2008.

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

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.

Art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană este aplicabil în privința taxei pe poluare plătită de reclamant și contestată în prezenta cauză, fiind relevante în acest sens considerentele expuse de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea din 5 decembrie 2006 - dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Akos



Nadasdi c. Vam-es PenzugyorsegEszak - Alföldi Regionalis Parancsnoksaga, respectiv Ilona Nemeth c. Vam-es Penzugyorseg Del Alföldi Regionalis Parancsnoksaga:

*„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, AirLiquide Industries Belgium.*

*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”.*

Astfel, deși inițial taxa de poluare era datorată la prima înmatriculare a autoturismelor în România, indiferent dacă este vorba despre autoturisme noi sau second-hand, prin modificările OUG nr. 50/2008, o anumită categorie de autoturisme noi a fost exceptate de la plata taxei de poluare, conform art. III din OUG nr. 218/2008. Astfel, autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc. și toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima Mă în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv, au fost exceptate de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule. Or, categoria de autoturisme exceptată de la plata taxei de poluare corespunde caracteristicilor tehnice ale autoturismelor produse în România, ceea ce constituie o nouă dovadă a intenției de protejare a industriei interne în detrimentul produselor importate. Așadar, consumatorii sunt direcționați spre un autoturism nou fabricat în România fapt dovedit tot de împrejurarea de notorietate că prețul la care sunt achiziționate autoturismele second-hand dintr-o altă țară este preț apropiat de prețul autoturismului nou fabricat în România.

Aspectul esențial ce trebuie reținut e acela că autoturismele fabricate în România sunt scutite de plata taxei de poluare, fapt de contravine art. 90 T.C.E. întrucât achiziționarea unui autoturism cu o capacitate mai mare de 2000 cmc (care nu este fabricat în România) impune achitarea taxei de poluare.

În cauza Humblot (112/84) soluționată de C.J.C.E., autoturismele clasificate până la 16 cai putere fiscali (CV. chevaux vapeur) erau supuse unei taxări graduale până la 1.100 franci iar ce este peste 16 CV. erau taxate cu o singură sumă de 5.000 franci. La această dată nu se fabricau în Franța autoturisme de peste 16 CV. și de aceea toate autoturismele pentru care se percepea taxarea mai mare de 5.000 franci erau importate, Curtea a reținut că taxa de 5.000 franci a fost fixată la un asemenea nivel încât numai autovehiculele importate pot fi subiectul acesteia. În mod similar în actuala reglementare a OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008 și nr. 7/2009 un autoturism nou fabricat în România cu o capacitate sub 2.000 cmc este scutit de plata taxei de poluare, iar achiziționarea unui autoturism cu o capacitate mai mare de 2000 mc (ce nu sunt fabricate în România ci doar în străinătate impunea achitarea taxei de poluare până la adoptarea OUG nr. 117/2009. Art. 90 din T.C.E. este încălcat și în situația achiziționării din altă țară a unui

autoturism second-hand cu o capacitate sub 2000 cmc întrucât majoritatea acestor autoturisme achiziționate nu au norma de poluare Euro 4 pentru a fi scutite de la plata taxei.

După aderarea României la U.E. nu este admisibilă favorizarea vânzării autoturismelor noi fabricate în România și nici favorizarea autoturismelor second-hand deja înmatriculate în România, atâta timp cât norma fiscală națională diminuează sau este susceptibilă să diminueze chiar și potențial, consumul produselor importate influențând astfel alegerea consumatorilor (C.J.C.E. nr. Hotărârea din 7 mai 1987, cauza 193/85 Cooperativa - Frutta SRL c. Amministrazione dell Finanze della SIAIO).

Conform jurisprudenței Curții de Justiție Europene referitoare la art. 90 din Tratatul CE, atunci când produsele interne și produsele importate de află într-un raport de concurență, iar prin efectul unei norme fiscale naționale se creează o discriminare, astfel încât consumatorii sunt descurajați să aleagă produsele importate în vederea realizării unui scop declarat de protejare a industriei naționale și a locurilor de muncă, art. 90 este aplicabil, iar norma fiscală națională contrară art. 90 trebuie înlăturată de la aplicare.

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

Pentru aceste argumente prin modificările aduse OUG nr. 50/2008 de OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, reglementări legale sub imperiul cărora a fost achitată taxa în discuție, taxa de poluare încalcă prevederile art. 90 din Tratatul de Instruire a Comunităților Europene cel puțin până la intrarea în vigoare a OUG nr. 117/2009.

Or, în acest sens este și comunicatul din 05.02.2010 al Comisiei Europene privitor la propunerea de clasare a plângerii nr. 2009/2002 (fila 40), conform căruia departamentul responsabil al Comisiei a concluzionat, după analizarea OUG nr. 218/2008, că aceasta nu respectă art. 110 din TFUE (fostul art. 90 din TCE), în condițiile în care anumite autovehicule uzate par a fi suprataxate în comparație cu vehicule similare înmatriculate ca noi. S-a reținut că scutirea acordată de OUG nr. 218/2008 nu pare a se baza pe criterii obiective și tinde să favorizeze producătorii autohtoni de autovehicule, motiv pentru care la 26.06.2009 Comisia a emis o scrisoare de punere în întârziere prin care pune în vedere României să modifice aceste prevederi legale. În urma anunțului statului român privitor la abrogarea, prin OUG nr. 117/2009, începând cu 01.01.2010 a scutirii reglementate de OUG nr. 218/2008, Comisia europeană a considerat că autoritățile române au luat măsurile necesare pentru a asigura respectarea legislației comunitare, reținând că „în momentul de față se pare că legislația română privind taxa de înmatriculare a vehiculelor este conformă cu art. 110 din TFUE”, motiv pentru care a propus clasarea cazului cu care a fost investită.

Astfel, chiar dacă o taxă pe poluare, în sine, nu este incompatibilă cu normele dreptului comunitar, actul normativ ce o reglementa în România la momentul achitării taxei de către reclamant, și anume OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, încalca prevederile art. 90 din TCE, ceea ce face să fie neconformă cu principiul ce rezidă din acest text comunitar taxa percepută de la data intrării în vigoare a OUG nr. 218/2008 până la momentul modificării OUG nr. 50/2008 prin OUG nr. 117/2009, ce a înlăturat discriminarea între modul de taxare a autoturismelor naționale și cele înmatriculate în alte state membre al Comunității europene.

Comisia Europeană a reținut neconformitatea OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008 doar prin prisma unui singur criteriu, și anume cel al discriminării, conform alineatului precedent.

Așadar, prin prisma efectului direct a art. 90 alin. 1 din TCE pentru ordinea juridică internă a României, ce impune prioritatea dreptului comunitar față de cel național, cu consecința înlăturării normei interne neconforme, un act normativ intern, ce încalcă prevederile textului comunitar de mai sus nu poate constitui un temei legal pentru încasarea taxei pe poluare indiferent de modalitatea de calcul a taxei, chiar și atunci când modul de determinare a cuantumului taxei, în sine, nu dă naștere unei incompatibilități cu normele comunitare.

Prin Legea nr. 157/2005, România a ratificat tratatul privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană. Or, art. 148 alin. 2 și 4 din Constituția României, prevede prioritatea prevederilor tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și ale celorlalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare (alin. 2), precum și faptul că „Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului (2)” (alin. 4). Obligația respectării dispozițiilor cuprinse în tratatele ratificate de Statul român rezultă și din dispozițiile art. 11 alin. 1 din Constituția României, conform cărora „Statul român se obligă să îndeplinească întocmai și cu bună-credință obligațiile ce-i revin din tratatele la care este parte”.

Pentru aceste considerente, constatând incompatibilitatea cu dispozițiile art. 90 din TCE ale taxei pe poluare prevăzută de OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009 ce au stat la baza obligării reclamantului la plata taxei pe poluare în cuantum de XXX lei, instanța, în temeiul art. 18 alin. 1 din Legea nr. 554/2004, a admite în parte acțiunea și a anulat decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicul nr. XXX/ XX.2009 emisă de pârâta Administrația Finanțelor Publice a orașului XXX, precum și decizia nr. XXX/XX.2009 emisă de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX.

Văzând că taxa pe poluare a fost încasată cu nerespectarea principiului preeminenței dreptului comunitar, mai precis a art. 90 alin. 1 din Tratatul Comunității Europene, în cazul de față, față de dispozițiile legale interne - OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2008, contrar prevederilor art. 148 alin. 2 din Constituția României, instanța, în temeiul art. 117 alin. 1 din OG nr. 92/2003, a obligat pârâta să plătească reclamantei suma de XXXle<sup>e</sup> cu titlu de restituire a taxei pe poluare nedatorată, precum și la plata dobânzilor legale calculate la această sumă, conform art. 124 alin. 2 din Codul de procedură fiscală (ce se determină prin raportare la nivelul majorării de întârziere prevăzute de același cod), cu începere de la data de 02.06.2009 până la achitarea efectivă a datoriei. În privința dobânzilor, instanța a avut în vedere în primul rând prevederile art. 124 alin. 1 din OG

nr. 92/2003 republicată, ce stabilesc dreptul contribuabililor la dobândă pentru sumele de restituit sau de rambursat de la buget cu începere din ziua următoare expirării termenului prevăzut la art. 117 alin. 2 sau la art. 70, după caz. În cazul de față sunt aplicabile prevederile art. 70 alin. 1, ce impun organului fiscal un termen de 45 zile de la înregistrare pentru soluționarea cererilor contribuabililor, iar nu cele ale art. 117 alin. 2 din același cod referitoare la termenul de 60 de zile de la data comunicării deciziei de impunere stabilit pentru obligația din oficiu a organelor fiscale de restituire a sumele reprezentând diferențe de impozite rezultate din regularizarea anuală a impozitului pe venit datorat de persoanele fizice. Or, contestația reclamantului împotriva deciziei de calcul al taxei pe poluare a fost înregistrată la data de 04.05.2009, astfel că termenul de 45 de zile pentru soluționare acesteia expira la 19.06.2009. Însă, din moment ce acesta este un termen de recomandare pentru organele fiscale, iar răspunsul Direcției Generale a Finanțelor Publice a fost dat prin decizia nr. xxx la data de xxx.2009, instanța a apreciat că de la această dată când s-a manifestat expres refuzul pârâtei de a restitui taxa nedatorată, curg dobânzile aferente sumei de XXX lei.

Văzând că pârâtele au căzut în pretențiuni, acestea fiind în culpă procesuală pentru realizarea acestui demers judiciar determinat de refuzul pârâtelor de a-i restitui taxa pe poluare pe cale amiabilă, instanța, în conformitate cu prevederile art. 274 și art. 276 din Codul de procedură civilă, a obligat pârâtele, în solidar, să plătească reclamantului suma de XXX lei cheltuieli de judecată, constând în taxele aferente acțiunii în contencios administrativ (XXX lei taxă judiciară de timbru și 0,3 lei timbru judiciar) și onorariul avocațial de XXX lei, conform chitanței seria XX nr. XX/XX.2010 eliberată de „XXX - Cabinet de Avocat”.

Având în vedere faptul că obligația de restituire a taxei pe poluare și de plată a dobânzilor corespunzătoare a fost stabilită doar în sarcina pârâtei de ord. I, în calitate sa de organ fiscal ce a calculat și încasat taxa în discuție, conform art. 5 alin. 1 și art. 7 din OUG nr. 50/2008 și art. 3 alin. 1 din Normele metodologice de aplicare a OUG nr. 50/2008 aprobate prin HG nr. 686/2008, iar nu și în sarcina Direcției Generale a Finanțelor Publice a județului XXX, al cărui rol se reduce la soluționarea contestației administrativ fiscale, având în vedere și prevederile art. 5 alin. 4 din OUG nr. 50/2008 ce al prevede obligația contribuabilului de a plăti taxa pe poluare într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu, astfel că această din urmă instituție este beneficiara taxei, tribunalul constată că sunt întrunite cerințele art. 60 din Codul de procedură civilă doar în privința cererii de chemare în garanție formulate de pârâta de ord. I.

În consecință, a respins cererea de chemare în garanție exercitată de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului XXX, dar va admite cererea de chemare în garanție formulată de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX și, astfel, a obligat chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu să achite pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX suma de XXXlei, cu titlu de taxă pe poluare pentru autovehicule nedatorată, precum și la piața dobânzilor legale calculate la această sumă, conform art. 124 alin. 2 din Codul de procedură fiscală, cu începere de la data de 02.06.2009 până la achitarea efectivă a creanței principale de către pârâta Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX în favoarea reclamantului, dar și la plata cheltuielilor de judecată ce urmează a fi achitate de Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX, având în vedere caracterul solidar al obligației respective stabilită în sarcina ambelor pârâte.

**împotriva acestei hotărâri au declarat recurs pârâtele Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX si Administrația Finanțelor Publice XXXX, și de chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu.**

In motivarea recursului Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX a solicitat admiterea recursului, modificarea sentinței civile recurate în sensul respingerii acțiunii și menținerea Deciziei nr. XXX/XX.2009 emisă de D.G.F.P. XXX și Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. XXX/XX.2009 emisă de A.F.P. XXX ca temeinice și legale, iar în subsidiar admiterea cererii de chemare în garanție - formulată de Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX .

În motivare se arată că prin Sentința civilă nr. XXX/XX.2010 emisă de Tribunalul XXX în dosarul nr. 6176/108/2009 a fost admisă în parte acțiunea reclamantului XXX în sensul că a anulat Decizia nr. XXX/XX.2009 emisă de pârâtă Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX - Biroul Soluționare Contestații, a anulat decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. XXX/XX.2009 și a obligat A.F.P. XXX să restituie reclamantului suma de XXXlei, cu dobânda legală începând din data de 02.06.2009 până la achitarea efectivă, a respins cererea de chemare în garanție formulată de D.G.F.P. XXX împotriva Administrației Fondului pentru Mediu și a obligat pârâtele, în solidar, la plata cheltuielilor de judecată în sumă de XXX lei.

Totodată, a admis cererea pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Orașului XXX, reprezentată de Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului XXX de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu, a obligat chemata în garanție să achite pârâtei A.F.P. XXX suma de XXX lei cu titlu de taxă pe poluare pentru autovehicule nedatorată, precum și la plata dobânzilor legale calculate la această sumă, conform art. 124 alin. 2 din Codul de procedură fiscală, cu începere de la data de 02.06.2009 până la achitarea efectivă a creanței principale de către pârâta A.F.P. XXX în favoarea reclamantului.

Pârâta consideră că sentința atacată este netemeinică și nelegală arătând că instanța de fond se află într-o eroare de fapt și că în mod greșit a reținut în considerente și în dispozitivul sentinței recurate faptul că Administrația Finanțelor Publice XXX a formulat cerere de chemare în garanție a Ministerului Mediului -Administrația Fondului de Mediu ( pag. 13 și-14 ), cerere care a fost admisă, când de fapt cererea a fost formulată de Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului XXX, în nume propriu și în reprezentarea Administrația Finanțelor Publice XXX.

Astfel, se reiterează cererea de chemare în garanție a Ministerului Mediului -Administrația Fondului de Mediu, cu sediul în București, Splaiul Independenței nr. 295, corp A, sector 6, București, formulată de Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX.

Prin acțiunea formulată intimatul-reclamantul solicită Administrației Finanțelor Publice XXX și Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX restituirea taxei de poluare în cuantum de XXX lei RON.

Intimatul-reclamant a achitat de bună voie această sumă, pe care la rândul nostru am virat-o Fondului pentru mediu, conform dispozițiilor art. 1 alin. 1 din~O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa de poluare pentru autovehicule:

Art. 1

" (1) 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, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului."

Prin urmare, având în vedere că acest fond este gestionat de Administrația Fondului de Mediu, considerăm că D.G.F.P. XXX - A.F.P. XXX nu poate fi obligată la restituirea contravalorii taxei de poluare pentru autovehicule și a dobânzilor deoarece instituția noastră doar a calculat și încasat contravaloarea taxei, pe care ulterior a virat-o la Fondul de mediu.

Totodată, consideră că instanța de fond se află tot într-o eroare de fapt și că în mod greșit a reținut în considerente că autoturismul marca SEAT LEON care face obiectul dosarului de față este cu norma de poluare euro 4 ( pag. 2, 6, 7, 8 și 10 ) când de fapt acesta are norma de poluare Euro 3 ( pag. 5 ), lucru confirmat prin decizia de calcul al taxei, prin decizia emisă de DGFP XXX și prin documentele atașate la dosarul cauzei și, prin urmare, nu putea beneficia de scutire sau de restituirea unei diferențe de taxă.

În fapt, în data de 10.03.2009 intimatul-reclamant XXXa solicitat prin cererea înregistrată la Administrația Finanțelor Publice XXX sub nr. 304, stabilirea taxei pe poluare pentru autovehiculul marca Seat Leon, tip 1M/ABALHX0T/LEON, categoria auto M1, norme poluare Euro 3, serie șasiu xxx, număr identificare xxx , an fabricație 2004, serie carte auto H239633, data primei înmatriculări 17.10.2003.

Drept urmare, organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice XXX au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. XXX/XX. 2009, pe baza documentației depuse de petent și a elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/ 2008 și de Normele metodologice de aplicare aprobate prin H.G. nr. 686/2008. prin care a fost calculată în sarcina petentului o taxa pe poluare în sumă de XXX lei pe care acesta a achitat-o la Trezoreria XXX cu chitanța nr. seria TS4A nr. XXX/XX.2009.

Ulterior, în data de 04.05.2009, petentul a formulat contestație împotriva acestei decizii și care a fost înregistrată la Administrația Finanțelor Publice XXX sub nr. XXX/XX.2009, contestație care a fost înaintată la DGFP XXX, fiind înregistrată sub nr. XXX/XX.2009 și care a fost soluționată de către Biroul Soluționare Contestații prin Decizia nr. XXX/XX.2009 cu soluția de respingere.

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.

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."

Regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform art. 14 din O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicată în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, care stabilește, începând cu data de 1 iulie 2008, cadrul legal pentru instituirea taxei de 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 Monitorul

Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

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. Acest principiu este de asemenea în acord cu Protocolul de la Kyoto al cărui semnatar este și România și care instituie obligativitatea respectării obiectivelor de protecție a mediului

Astfel, pentru respectarea principiilor comunitare de impozitare și pentru stoparea încălcării Protocolului de Aderare la UE de către România au fost abrogate dispozițiile Codului fiscal care reglementau taxa specială pentru autoturisme și autovehicule și a fost adoptată O.U.G nr. 50/2008 care are la bază principiile pe care le-am enunțat mai sus,

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

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

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.

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

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate în susținerea acțiunii, menționăm că art. 148 din Constituția României instituie supremația tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, ucu respectarea prevederilor actului de aderare". În conformitate cu 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.<sup>1</sup>

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.

Astfel, potrivit art. 90 primul paragraf din Tratatul Comunităților (Uniunii) Europene: "Niciun 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.

Din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunităților Europene a rezultat că tratatul nu este încălcat prin instituirea unei taxe pe poluare în momentul primei înmatriculări a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru, iar prin caracterul ei fiscal taxa intră în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre.

În subsidiar, rezultă faptul că tot jurisprudența Curții a statuat ca art. 90 primul paragraf din Tratat este încălcat numai atunci când cuantumul taxei pe poluare este

calculat fără luarea în calcul a deprecierii reale a vehiculului, excede cuantumului taxei reziduale încorporat în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate-pe teritoriul național, (pct. 29 din Hotărârea din 18.01.2007, BRZEZINSKI, C-313/05; pct. 26 Hotărârea - din 20.09.2007, COMISIA/GRECIA, C-74/06).

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

Or, în motivarea hotărârii atacate instanța de fond a reținut că taxa aplicată de către organele abilitate ale statului, în temeiul OUG nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, este incompatibilă cu prevederile art. 90 din Tratatul Comunității Europene, actualmente art. 110 din Tratatul de la Lisabona privind funcționarea Uniunii Europene, dezvoltând pe larg toate modificările succesive ale ordonanței în argumentarea hotărârii, deși practica Tribunalului XXX în materie este un animă, în sensul respingerii acțiunilor de acest fel ca netemeinice și nelegale, considerând deci că taxa de poluare, așa cum este reglementată de actul normativ în vigoare, este legală și că respectă toate cerințele și normele de drept comunitar, inclusiv jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Mai mult, acesta este și punctul de vedere recent al Comisiei Europene față de fostul articol nr. 90 din Tratatul CE ( actualmente art. 110 ) 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, practic constatând că țara noastră s-a aliniat la legislația comunitară aplicabilă în domeniu.

Astfel prin H.G. nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de norma depoluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflecția în plan fiscal a principiului "poluatorul plătește", principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene. Afirmația reclamantului cum că « unii poluatori plătesc » este lipsită de temei legal, în condițiile în care potrivit art. 1 din Codul civil « legea dispune pentru viitor », în speță O.U.G. nr. 50/2008 se aplică doar situațiilor care s-au ivit după Ot.07.2008.

Prin hotărârea pronunțată instanța de fond a încălcat 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, însuși art. 1 alin. 2 din Primul Protocol Adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale stabilind:

*'Orice persoana fizica sau juridică are dreptul la respectarea bunurilor sale. Nimeni nu poate fi lipsit de proprietatea sa decât pentru cauza de utilitate publică și în condițiile prevăzute de lege și de principiile generale ale dreptului internațional.*

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

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, rezultă că taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerație a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene și după parcurgerea unui proces de audiere publică ce a asigurat transparența în promovarea acestei taxe și că această taxă reprezintă



opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art. 13 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, conform căruia: Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege".

Cu privire la acordarea dobânzilor, consideră că sentința este nelegală deoarece dobânzile nu pot fi acordate de la data emiterii deciziei de soluționare a contestației, nefiind îndeplinite la acel moment condițiile stabilite pentru restituirea sumelor potrivit dispozițiilor art. 117 din OG nr. 92/2003.

Acestea puteau fi solicitate cel mult de la data înregistrării acțiunii -30.11.2009, datorită faptului că în urma-acestei acțiuni reclamantul-intimat a câștigat dreptul la restituirea taxei.

În drept se invocă dispozițiile: - art. 60-63, art. 115-117, art. 304 pct. 6, 7 și 9, art. 304 indice 1 și art. 1088 C.Pr. Civilă; art. 148 din Constituția României; art. 90 primul paragraf din Tratatul Comunităților Europene; art. 1, art. 4, art. 11, art. 14 din O.U.G. nr. 50/2008; art. 13, art. 33, art. 117, art. 124 alin. 1 și 2 din Cod pr. fiscală; HG nr. 686/24.06.2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule.

**Chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu(AFM)**, în motivarea recursului arată că soluția instanței de fond este nelegală și nefondată. Curtea Constituțională, prin Decizia nr. xxx/xx.2009, analizând criticile aduse OUG nr. 50/2008 privind instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, a reținut că prin acest act normativ a fost realizată „obligația pozitivă a statului român de a asigura un cadru legislativ adecvat pentru exercitarea dreptului la un mediu sănătos; acest act normativ taxează, în funcție de anumite criterii, autovehiculele pentru poluarea pe care o produc. De altfel, sub aspect fiscal, o atare taxă este expresia la nivel legal a textului constituțional al art. 35".

Se reține, de asemenea, în aceeași decizie, că „ordonanța de urgență criticată a fost adoptată în contextul în care Comisia Europeană deschisese procedura de infringement împotriva României în temeiul art. 226 din Tratatul de instituire a Comunităților Europene. Pentru a evita o eventuală procedură în fața Curții de Justiție a Comunității Europene, Guvernul a emis această ordonanță de urgență. În expunerea de motive, pentru a se justifică starea extraordinară, precum și urgența reglementării, se invocă necesitatea adoptării de măsuri pentru a se asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene'.

Curtea constată că, în conformitate cu dispozițiile art. 148 alin. (4) din Constituție, autoritățile statului român s-au angajat să garanteze ducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din tratatele constitutive ale Uniunii Europene, din reglementările comunitare cu caracter obligatoriu și din actul de aderare.

Ca atare, prin decizia anterior menționată, Curtea a respins ca neîntemeiată excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în ansamblu, și, în special, a celor ale art. 11 din aceeași ordonanță de urgență, excepție ridicată de Gheorghiu Grigore în Dosarul nr. 5.255/120/2008 al Tribunalului Dâmbovița - Secția comercială și de contencios administrativ.

Prin urmare, argumentele instanței de fond privind incompatibilitatea taxei de poluare achitată de acesta, cu domeniul de aplicare al art. 110 din Tratatul CE (fost art. 90), nu sunt justificate pentru motivele mai sus evocate.

De asemenea consideră că instanța fondului în mod eronat a reținut o distincție între proveniența autovehiculelor, în fapt legea nefăcând o distincție și

instituind obligația de plată a taxei pe poluare pentru orice autovehicul, la prima înmatriculare în România. De altfel, nici la art. 3(2) și 9, care prevăd scutiri și excepții de la plata taxei, nu se prevede soluția reținută de instanța fondului.

Singura distincție este în funcție de gradul de poluare al autovehiculului, de vechimea acestuia și de cilindree. În funcție de aceste criterii se stabilește nivelul taxei pe poluare, conform anexelor la OUG nr. 50/2008, și se datorează pentru toate autovehiculele înmatriculate pentru prima dată în România, indiferent de țara de producție.

În materia impozitării autovehiculelor second hand de import cu prilejul primei înmatriculări într-un stat membru, după ce fuseseră anterior înmatriculate în alt stat membru, impozit care se aplică o singură dată, la o primă înmatriculare într-un stat membru, pentru toate autovehiculele înmatriculate în acest stat, fie noi, fie second hand, fabricate pe teritoriul național sau importate din alte state membre, cum e și cazul taxei de poluare instituită de OUG nr. 50/2008, printr-o jurisprudență constantă, Curtea Europeană de Justiție a considerat că prevederile art. 110 alin. 1 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de produsele care se află deja pe piața internă și cele de import.

Practic, instanța de fond a apreciat că OUG nr. 50/2008 instituie o discriminare raportându-se la alte criterii decât cele ale dreptului comunitar. Curtea Europeană de Justiție (CEJ) a afirmat în repetate rânduri că statele membre pot impune taxe de înmatriculare asupra autovehiculelor second-hand importate, cu condiția ca respectivele taxe să respecte dispozițiile articolului 110 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 110, 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 110 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). Discriminare există doar în măsura în care se protejează produsele interne în detrimentul celor provenind din celelalte state membre UE, prin stabilirea de taxe mai mari. Or, prin OUG 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.

Drept urmare, apreciază că instanța fondului a dat o interpretare ce excede atât interpretărilor oficiale și jurisprudențiale ale CE/CEJ, dar și textului propriu zis al tratatului CE.

Solicită să se constate că taxa pe poluare reglementată OUG nr. 50/2008 nu poate fi caracterizată ca fiind contrară art. 110 paragraful 1 din Tratatul CE. iar, în ceea ce privește dispozițiile art. 34 TCE din același tratat, în mod eronat instanța de fond a reținut că acestea sunt aplicabile în speță, în condițiile în care au în vedere taxele vamale la import și la export sau taxele cu efect echivalent. Or, o taxă de poluare nu poate fi asimilată nici cu una vamală și nici cu o restricție cantitativă la import.

În forma publicată în aprilie 2008. QUG nr. 50/2008 stabilește, prin prevederile sale, măsuri care corespund pe deplin prevederilor art. 110 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 propusa de Guvern, în care emisiile CQ2 sunt luate în considerare la taxarea mașinilor Euro 4 și Euro 3, iar pentru autovehicule noi, cu o durată lungă de folosire, sunt calculați coeficienți mai mari decât pentru mașinile vechi, criteriul principal de calcul fiind însă emisiile poluante.

Or, câtă vreme chiar Comisia Europeană a recunoscut că taxa de poluare instituită prin QUG nr. 50/2008 corespunde normelor comunitare, apreciem că nu pot fi reținute susținerile reclamantei potrivit cărora prin instituirea acestei taxe „se constituie o discriminare a regimului fiscal și că aceasta taxă contravine dispozițiilor art. 110 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. 110 din tratatul ce.

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

Față de această observație a Comisiei Europene, se arată 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.

Practic, nici Curtea Europeană de Justiție a CE, nici Comisia Europeană nu au considerat vreodată că taxa specială de primă înmatriculare 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 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 originale 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 autovehiculului 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).

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

Cu privire la capătul de cerere privind acordarea dobânzii legale de la data plății, respectiv încasării, consideră că instituția chemată în garanție nu poate fi obligată la plata acestora în primul rând pentru că nu a stabilit suma de plată reprezentând taxa pe poluare, respectiv nu a emis actul administrativ Decizia de calcul, și, în al doilea rând, pentru că virarea sumelor în bugetul Fondului pentru mediu se face în temeiul OUG nr. 50/2008, neputând fi reținută vreă culpă.

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

Aplicabilitate au prevederile O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Astfel, acest act normativ prevede:

Art. 124 (1) Pentru sumele de restituit sau de rambursat de la buget contribuabilii au dreptul la dobândă din ziua următoare expirării termenului prevăzut la art. 117 alin. (2) sau la art. 70, după caz Acordarea dobânzilor se face la cererea contribuabililor.

În aplicarea acestor prevederi sa emis Ordinul ministrului finanțelor nr. 1899/2004 privind Procedura de restituire și de rambursare a sumelor de la buget, precum și de acordare a dobânzilor convenite contribuabililor pentru sumele restituite sau rambursate cu depășirea termenului legal.

Conform acestor reglementari, restituirea către contribuabil se efectuează în termen de 45 de zile de la data depunerii și înregistrării cererii acestuia.

Se constată astfel că, potrivit prevederilor O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, dobânda convenită contribuabililor în materie fiscală este datorată din prima zi după expirarea termenului legal de 45 de zile pentru soluționarea cererii de restituire. Prin urmare, nu se cuvine plata daunelor începând cu data plății taxei, așa cum a solicitat reclamantul.

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

Pentru aceste motive, solicită admiterea prezentului recurs și să se modifice sentința atacată în sensul respingerii acțiunii lui XXX.

În drept, se invocă dispozițiile art. 299 și urm. C. proc. civ., OUG nr. 196/2005 privind Fondul pentru mediu, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2006, precum și pe prevederile Legii nr. 554/2004 a contenciosului administrativ.

**Analizând actele dosarului**, criticile recurentelor prin prisma dispozițiilor art. 304 din Codul de procedură civilă și examinând cauza sub toate aspectele, conform art. 304<sup>1</sup> din Codul de procedură civilă, **Curtea de Apel constată următoarele:**

Reclamantul a solicitat anularea deciziei de calcul al taxei de poluare pentru autovehicule nr. XXX/XX.2009 emisă de Administrația Finanțelor Publice XXX, precum și restituirea sumei de XXX lei, încasată cu titlu de taxă de poluare plătită cu prilejul înmatriculării în România, conform Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, a unui autoturism marca Seat, model Leon, fabricat în anul 2003, înmatriculat în Spania la 17.10.2003.

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 admis, cu o motivare elaborată, acțiunea reclamantului, reținând că taxa de poluare instituită prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 contravine art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, soluția fiind criticată în recurs de toate autoritățile pârâte.

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

#### 1. Reglementarea internă a taxei de poluare:

Taxa de poluare a fost instituită prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, care a abrogat prevederile din Codul fiscal referitoare la taxa de primă înmatriculare a autovehiculelor. Reglementarea taxei de poluare a suferit mai multe modificări după intrarea în vigoare, modificări ce vor fi arătate mai jos.

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

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

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

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

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

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

1.4. Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a fost modificată pentru a treia oară prin Ordonanța de Urgență nr. 7 din 18 februarie 2009 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, care a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 103 din 19 februarie 2009.

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

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

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

#### 1.6 Modificările operate în privința cuantumului taxei de poluare:

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

1.6.1 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 nu depășește 2.000 cmc, precum și tuturor autovehiculelor A17 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 cm<sup>3</sup>, 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.

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 în continuare contribuabili, trebuie să prezinte, în copie și în original, următoarele documente:

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

#### 1.9 Modul de calcul al taxei de poluare:

Quantumul 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 CO<sub>2</sub>, exprimată în grame/km;
- B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO<sub>2</sub>, 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 iurisprudența 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 in interpretarea art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, în Hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 5 decembrie 2006 - dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, *Âkos Nâdasdi c. Vam-es Penzugyorseg Eszak-Alfoldi Regionalis Parancsnoksaga*, respectiv *Ilona Nemeth c. Vam-es Penzugyorseg Del-Alfoldi Regionalis Parancsnoksaga* - 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 Beigium*, Culegere 2006 p. 1-0000, par. 55 și jurisprudența acolo citată).

46. În ceea ce privește a importarea autoturismelor second-hand importate, Curtea a apreciat de asemenea că art. 90 caută să asigure completa neutralitatea impozitării interne sub raportul concurenței între produsele care se află deja pe piața națională și produsele importate (cauza C-387/01, *Weigel*, Culegere 2004, p.1-4981, par. 66 și jurisprudența acolo citată).

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

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

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

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

52, In contextul sistemul 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, cărora li s-a aplicat taxa de înmatriculare într-un stadiu anterior.

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

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

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

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

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

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.

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

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

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 niciun caz efecte discriminatorii (hotărârea Haahr Petroleum, citată anterior, punctul 34, și hotărârea din 23 octombrie 1997, Comisia/Grecia, C-375/95, Rec, p. 1-5981, punctul 29).

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 Sąd Administracyjny w Białymstoku (Polonia), prin Decizia din 27 iunie 2007, primită de Curte la 14 septembrie 2007, în procedura Dariusz Krawczyński împotriva Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku, hotărâre în care a reținut următoarele:

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

28Așadar, 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.

29Cu titlu introductiv, trebuie să se sublinieze că o acciza 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, Brzezinski, C-313/Q5, Rep., p. 1-513, punctul 24).

30Or, trebuie să se amintească faptul că s-a statuat de către Curte că articolul 90 CE reprezintă în cadrul Tratatului CE o completare a dispozițiilor privind eliminarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent. Această dispoziție are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre (Hotărârea Brzezinski] citată anterior, punctul 27 și jurisprudența citată).

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 Brzezinski, 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 Brzezinski, 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 Brzezinski, citată anterior, punctul 35).

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

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

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 române 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.

### 3.3 Comunicatul din 5.02.2010:

Cu privire la reglementarea română a taxei de poluare din perioada 15.12.2008-31.12.2009, Comisia Europeană a dat publicității, la data de 5.02.2010, Propunerea de clasare a plângerii nr. 2009/2002 (2010/C 29/06), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria C, nr.29/5.02.2010, cu următorul conținut:

*„Comisiei Europene i-au fost transmise numeroase plângeri având ca obiect o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor în conformitate cu legislația națională în materie, cu modificările aduse de OUG nr. 218/2008. Aceste plângeri au fost comasate la dosarul principal cu numărul de înregistrare 2009/2002.*

*Prin publicarea prezentei, Comisia informează publicul cu privire la intenția sa de clasare a dosarului cu numărul menționat mai sus.*

*Mai întâi, trebuie reamintit că din păcate nu se poate vorbi despre o armonizare a taxelor pe autovehicule la nivelul UE ni, ca atare, nimic, nu împiedică statele membre să perceapă asemenea taxe, ele fiind libere să decidă cuantumul și metodele de calcul. Totuși, această libertate nu poate atinge dispozițiilor Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special articolul (fostul articol 90 din TCE), care prevede un tratament fiscal echitabil al produselor autohtone și al celor care provin din alte state membre.*

Departamentul responsabil ai Comisiei, după analizarea OUG nr. 218/2008, a conchis că aceasta nu respectă articolul 110 din TFUE, de vreme ce anumite mașini uzate par suprataxate în comparație cu autovehicule similare înmatriculate ca noi. S-a constatat că scutirea acordată în temeiul OUG nr. 218/2008 nu pare să se bazeze pe criterii obiective, tinzând să favorizeze producătorii autohtoni de autovehicule. Acest fapt a fost considerat incompatibil cu articolul 110 din TFUE OI, prin urmare, la 26 iunie 2009, Comisia a emis o scrisoare de punere în întârziere prin care insistă ca România să modifice aceste prevederi controversate (IP/09/1012).

La 28 septembrie 2009, autoritățile române au răspuns printr-o scrisoare în care /□/ exprimau poziția față de chestiunea în discuție și la 12 ianuarie 2010, au informat Comisia cu privire la existența OUG nr. 117/2009 de abrogare, cu începere de la 1 ianuarie 2010, a scutirii acordate în temeiul OUG nr. 218/2008.

În acest context, departamentul responsabil al Comisiei este de părere că autoritățile române au luat măsurile necesare pentru a asigura respectarea legislației comunitare UI, în momentul de față, se pare că legislația română privind taxa de înmatriculare a autovehiculelor este conformă cu articolul 110 din TFUE.

Din acest motiv, departamentul responsabil va propune Comisiei clasarea cazului.

Conform acestui comunicat, Comisia a decis clasarea plângerilor referitoare la reglementarea română a taxei de poluare, pe considerentul încetării efectelor de la 1.01.2010 - a scutirilor de la plata taxei de poluare aplicate în cazul autovehiculelor noi.

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, 101.2007, 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 XXX la restituirea taxei de poluare plătite de reclamant pentru înmatricularea pentru prima dată în România a unui autoturism marca Seat, model Leon, fabricat în anul 2003.

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

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

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

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

De aceea, Curtea subliniază, în acest context, că urmează a analiza, în funcție de dispozițiile dreptului comunitar citate anterior, eventuala compatibilitate cu aceste dispoziții a taxei de poluare aplicabilă în perioada ulterioară datei de 19.02.2009 astfel încât sunt pertinente - pentru această analiză - mențiunile din comunicatul Comisiei europene din 25.06.2009, comunicat care vizează reglementarea ulterioară datei de 15.12.2008, când au intrat în vigoare scutirile de la plata taxei pe 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 al stat membru al Uniunii Europene anterior înmatriculării în România, motiv pentru care la soluționarea acestui litigiu se impune raportarea la art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

6.1.2. Caracterul posibil discriminatoriu al taxei de poluare:

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

În al doilea rând, Curtea subliniază că, în conformitate cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană și cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene, acest text interzice o discriminare între impozitele aplicate „*produselor altor state membre*” și impozitele „*interne de orice natură care se aplică, direct sau indirect produselor naționale similare*”.

Curtea reamintește că, potrivit art 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, *nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare,*

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

Așadar, art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană nu interzice introducerea unui impozit de natură internă, ci numai aplicarea lui discriminatorie, și numai în măsura în care discriminarea afectează produsele altor state membre ale Uniunii Europene.

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

*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 Brzezihski, citată anterior, punctul 40 și jurisprudența citată)".*

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

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

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

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

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

În vederea stabilirii 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, 'Âkos Nâdasdi, paragrafele 48-49:

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

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

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

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

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

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

dispozițiilor privind taxa de poluare, întrucât „scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă noi impozite sau să schimbe cota de impunere sau baza de impunere a unor impozite existente”.

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

Prin urmare, pentru stabilirea caracterului posibil discriminatoriu al taxei de poluare nu este relevantă compararea efectelor taxei de poluare cu efectele taxei de primă înmatriculare, aplicabilă în baza art. 214<sup>1</sup> din Codul fiscal în perioada 1.01.2007-30.06.2008, și nici cu efectele aplicării accizelor la care erau supuse autovehiculele introduse în România anterior aderării acesteia la Uniunea Europeană, deci anterior datei de 1.01.2007.

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

6.1.2.3 Taxa de poluare aplicată unui autoturism nou nu poate fi mai mică decât taxa aplicată aceluiași autoturism, dacă ar fi înmatriculat în stare veche (second hand). Efectele introducerii scutirii de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele din categoria EURO 4, cu o capacitate cilindrică de cel mult 2000 cmc care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv:

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

Curtea observă însă că prin dispozițiile art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 sunt exceptate de la plata taxei de poluare numai anumite autoturisme noi. Conform acestei reglementări, au fost introduse scutiri de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și pentru toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4 care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

Or, în comunicatul din 28.11.2007 (prin care critica legislația română privind taxa de primă înmatriculare, abrogată de la 1.07.2008), Comisia europeană reamintează jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene, care „a hotărât că taxa de înmatriculare plătită pentru un vehicul nou face parte din valoarea de piață a acestuia, statele membre având astfel obligația de a ține seama de deprecierea reală a vehiculului atunci când calculează respectiva taxă (a se vedea cauzele CEJ 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”.

Aceste susțineri sunt pertinente și în privința taxei de poluare, având în vedere că și în privința acestei taxe este necesară respectarea aceluiași reguli de calcul. Cu alte cuvinte, și taxa de poluare trebuie să scadă pe măsură ce autovehiculului are o valoare de circulație mai redusă.

În consecință, din aceste susțineri, Curtea reține - în primul rând - că stabilirea taxei de poluare trebuie făcută în sensul reducerii cuantumului acestei taxe pe măsura creșterii vechimii autovehiculului respectiv. Astfel, taxa impusă pentru un autovehicul cu o vechime de 1 an trebuie să fie mai mare decât taxa impusă unui autovehicul cu aceleași caracteristici tehnice, dar care are o vechime de 2 ani.

De aici se desprinde concluzia că o taxă care crește pe măsură ce autovehiculul are o vechime mai mare este incompatibilă cu art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

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

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

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

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

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

Curtea observă însă că reclamantul nu a înmatriculat un autovehicul second hand având aceste caracteristici tehnice, ci un autovehicul cu normă de poluare Euro 3.

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

Curtea reamintește aici paragrafele 27-29 din hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 18 ianuarie 2007 dată în cauza C-313/05 *Maciej Brzezinski* - în care s-a reținut că „articolul 90 CE reprezintă în cadrul Tratatului CE o completare a dispozițiilor privind eliminarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent Această dispoziție are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții 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. (...)"

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

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

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

În același comunicat, Comisia și-a exprimat opinia, considerând că „prevederile legislației românești, conform cărora taxa pe poluare se suspendă pentru anumite

*autovehicule, însă crește pentru anumite mașini de ocazie provenite din alte state membre, ar putea duce la discriminarea acestor mașini de ocazie, protejând industria națională a autovehiculelor noi".*

În același sens, Curtea subliniază că propunerea Comisiei Europene de clasare a plângerilor referitoare la reglementarea română a taxei de poluare a intervenit în februarie 2010, adică numai după încetarea efectelor scutirii de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc. În comunicatul din 5.02.2010, expus la punctul 3.3 din prezentele considerente, Comisia a reiterat opinia sa, conform căreia „Departamentul responsabil al Comisiei după analizarea OUG nr. 218/2008, a conchis că aceasta nu respectă articolul 110 din TFUE, de vreme ce anumite mașini uzate par suprataxate în comparație cu autovehicule similare înmatriculate ca noi. S-a constatat că scutirea acordată în temeiul OUG nr. 218/2008 nu pare să se bazeze pe criterii obiective, tinzând să favorizeze producătorii autohtoni de autovehicule. Acest fapt a fost considerat incompatibil cu articolul 110 din TFUE □/, prin urmare, la 26 iunie 2009, Comisia a emis o scrisoare de punere în întârziere prin care insistă ca România să modifice aceste prevederi controversate (IP/09/1012)".

În acest context, Curtea amintește dispozițiile art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008, prin care au fost introduse scutiri de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și pentru toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4 care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

Curtea precizează, de asemenea, și conținutul preambulului Ordonanței de Urgență nr. 218/2008, în care Guvernul României a precizat că a avut în vedere, în adoptarea acestei ordonanțe de urgență, între altele, *„faptul că 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 tocuri de muncă în industria furnizoare"*.

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

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

Or, Curtea reamintește că instanța de la Luxemburg a arătat, în cauza C-313/05 Maciej Brzezinski, paragraful 29, că există o încălcare a articolului 90 primul paragraf CE atunci când impozitul aplicat produsului de import și cel aplicat produsului național similar „sunt calculate diferit și după metode diferite, care conduc, fie chiar și în cazuri limitate, la un impozit mai mare aplicat produsului de import (a se vedea hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 67 și jurisprudența citată)".

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

Caracterul indirect al discriminării fiscale rezultă din aceea că, fără a se face referire la împrejurarea producerii în România a acestor autovehicule, reglementarea

permite scutirea de la plata taxei de poluare pentru autoturismele care au caracteristicile tehnice similare celor produse în România, aplicându-se aşadar numai celorlalte autoturisme ce urmează a fi înmatriculate în România.

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

Curtea observă, în acest sens, asemănarea reglementării taxei de poluare cu taxa de înmatriculare auto franceză, criticată de Curtea de Justiţie a Comunităţilor Europene în cauza C-112/84, Michel Humblot, în care sarcina fiscală era stabilită în funcţie de anumite caracteristici tehnice la un nivel gradual de maxim 1100 franci francezi pentru acele autovehicule care aveau caracteristicile tehnice similare celor produse în Franţa, în timp ce sarcina fiscală pentru autovehiculele ce nu se încadrau în această categorie era în cuantum de 5000 de franci francezi. În această hotărâre, Curtea de Justiţie a Comunităţilor Europene a arătat că *„deşi sistemul francez nu include în mod formal o diferenţiere între mărfuri în funcţie de originea lor, discriminează în mod indirect, întrucât clasificarea, cuprinzând taxele cele mai mari, a fost fixată la un asemenea nivel încât numai autovehiculele importate pot fi subiectul acesteia”*.

Este irelevant, din acest punct de vedere, şi faptul că reclamantul a contestat taxa de poluare aplicată pentru înmatricularea unui autovehicul cu norme de poluare Euro 3, întrucât caracterul protecţionist şi discriminatoriu al taxei de poluare se apreciază în raport cu fiecare autovehicul aflat în concurenţă cu autovehiculele din producţia internă, deci inclusiv în raport cu autovehiculele cu norme de poluare inferioare celor cu care sunt dotate autovehiculele din producţia internă. Nu s-ar putea reţine că un autoturism cu normă de poluare Euro 3 nu intră în relaţie de concurenţă cu un autoturism cu normă de poluare Euro 4, această caracteristică tehnică nefiind decisivă în alegerea unui autovehicul decât în măsura în care o astfel de dotare influenţează şi sarcina fiscală impusă autovehiculului la înmatriculare sau ulterior.

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

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

În condiţiile impozitării discriminatorii a autovehiculelor, impozitare care favorizează autovehiculele noi din producţia internă, Curtea reţine, caracterul întemeiat al acţiunii reclamantului şi încălcarea art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană prin instituirea scutirii prevăzute de art. art. III din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 218/2008.

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

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

În consecință, față de caracterul discriminatoriu al reglementării taxei de poluare aplicabile reclamantului, această reglementare urmează a fi înlăturată ca fiind în contradicție cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

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

Curtea constată că prin Ordonanța de Urgență nr. 117/2009 pentru aplicarea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 926 din 30 decembrie 2009, a fost extinsă scutirea de la plata taxei de poluare prevăzută de art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008

Conform alineatului 1 al articolului unic al Ordonanței de Urgență nr. 117 din 29 decembrie 2009, „*autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm<sup>3</sup>, precum și autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, beneficiază de exceptarea de la plata taxei pe poluare pentru autovehicule, potrivit art. III alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în condițiile în care acestea se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență*”.

În lipsa oricărei alte precizări privind intrarea în vigoare în cuprinsul Ordonanței de Urgență nr. 117/2009, aceasta a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial (conform art. 11. alin. 2 din Legea nr. 24/2000), respectiv la data de 30 decembrie 2009.

Curtea reamintește că, potrivit art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008, „*autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte*

*state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 -31 decembrie 2009 inclusiv, se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008".*

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

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

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

Introducerea scutirii prevăzute de Ordonanța de Urgență nr. 117/2009-nu ar înlătura concluzia conform căreia toate mașinile noi înmatriculate în perioada stabilită circulă fără să fie supuse acestei taxe, în condițiile în care mașinile de o calitate asemănătoare, care urmează să fie înregistrate în România în aceeași perioadă, dar nu pentru prima dată, și care intră în concurență directă cu produsele naționale, vor fi supuse unei taxe substanțiale.

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

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

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

Curtea reamintește concluzia Curții de Justiție - reiterată în paragraful 29 din hotărârea Brzeziński - potrivit căreia „există o încălcare a articolului 90 primul paragraf CE atunci când impozitul aplicat produsului de import și cel aplicat produsului național similar sunt calculate diferit și după metode diferite, care corifuc, fie chiar și în cazuri limitate, la un impozit mai mare aplicat produsului” și JmrBift (a se vedea hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 67 și jurisprudenta citată). Astfel,

*în temeiul respectivei dispoziții, accizele asupra produselor provenind din alte state membre nu pot fi superioare celor aplicate produselor naționale similare. (...)"*

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

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

6.2 în privința cererii de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu, Curtea reține că în prezenta speță, raportul juridic dedus judecății constă în pretenția reclamantului de anulare a deciziei de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule emisă de Administrația Finanțelor Publice XXX și a Deciziei de respingere a contestației administrativ-fiscale de către Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX, și de obligare a pârâtelor la restituirea taxei de poluare plătită și contestată de reclamant.

Curtea constată, astfel că reclamantul a solicitat obligarea pârâtelor la restituirea taxei de poluare încasate de Administrația Finanțelor Publice XXX.

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

Având în vedere aceste reglementări, Curtea reține că organele fiscale -Administrația Finanțelor Publice XXX și Direcția Generală a Finanțelor Publice -au competențe limitate la calcularea, încasarea și soluționarea contestațiilor formulate de contribuabili împotriva acestor acte, iar competențele privind administrarea sumelor astfel încasate revin Administrației Fondului pentru Mediu.

Așadar, suma plătită de reclamant cu titlul de taxă de poluare a fost virată în contul Administrației Fondului pentru Mediu, pârâtele Administrația Finanțelor Publice XXX și Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX nefiind creditorii bugetari în cazul raportului juridic născut cu prilejul plății de către reclamant a acestei taxe.

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

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

Or, în condițiile în care instanțele judecătorești rețin nelegalitatea încasării de către organele fiscale a unor sume virate în contul Administrației Fondului pentru Mediu - se impune concluzia potrivit căreia Administrația Fondului pentru Mediu are obligația de a restitui sumele virate în contul său, în condițiile în care raportul juridic născut din plata taxei respective a fost anulat, nemaexistând temei legal pentru reținerea acestei sume.

Date fiind acest considerente, Curtea apreciază ca fiind întemeiată cererea de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu formulată de Administrația Finanțelor Publice XXX, Administrația Fondului pentru Mediu având calitatea de debitor în raportul juridic dedus judecății, în care reclamantul a solicitat nu numai anularea unor acte administrative emise de pârâtele Administrația

Finanțelor Publice XXX și Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX, dar și restituirea sumelor virate în contul chematei în garanție Administrația Fondului pentru Mediu cu titlul de taxă de poluare.

Pe de altă parte, în condițiile în care instanța de fond a respins cererea reclamantului de obligare a Direcției Generale a Finanțelor Publice XXX la restituirea taxei de poluare - instanța de fond obligând la restituire numai Administrația Finanțelor Publice XXX - Curtea reține că nu este întemeiată nici critica recurentei Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX referitoare la respingerea cererii de chemare în garanție formulată de această recurentă. Astfel, Curtea constată că Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX nu a căzut în pretenții, respectiv nu a fost obligată la restituirea taxei de poluare către reclamant, situație în raport cu care cererea de chemare în garanție formulată de această recurentă nu mai este justificată.

Mai mult, Curtea reține că instanța de fond a admis cererea de chemare în garanție formulată de Administrația Finanțelor Publice XXX împotriva Administrației Fondului pentru Mediu, astfel încât nu s-ar putea reține că instanța de fond a ignorat faptul că sumele încasate cu titlul de taxă de poluare au fost virate chematei în garanție.

De asemenea, referirile la Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX-Administrația Finanțelor Publice XXX ca la un singur subiect de drept nu au justificare din punct de vedere al contenciosului administrativ, având în vedere capacitatea ambelor instituții de a emite acte administrative.

Faptul că Administrația Finanțelor Publice XXX este subordonată ierarhic Direcției Generale a Finanțelor Publice XXX este lipsit de relevanță sub acest aspect, întrucât lipsa subordonării ierarhice nu este o condiție pentru exercițiul drepturilor procesuale în litigiile de contencios administrativ. Dacă ar fi așa, nici Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX nu ar putea sta în judecată în nume propriu, deoarece este subordonată ierarhic Agenției Naționale de Administrare Fiscală și Ministerului Finanțelor Publice.

De asemenea, Curtea reține că nici lipsa personalității juridice a Administrației Finanțelor Publice XXX nu constituie un impediment la recunoașterea capacității procesuale a acestei instituții publice în litigiile de contencios administrativ. Astfel, cu privire la efectele lipsei personalității juridice asupra lipsei capacității de folosință, Curtea menționează că, potrivit art. 41 alin. 2 Cod de procedură civilă, *„asociațiile sau societățile care nu au personalitate juridică pot sta în judecată ca pârâte, dacă au organe proprii de conducere”*. Curtea observă că aplicabilitatea [Codului de Procedură Civilă](#) în litigiile de contencios administrativ este determinată de art. 28 alin. 1 din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, reglementare conform căreia *„dispozițiile prezentei legi se completează cu prevederile Codului de procedură civilă, în măsura în care nu sunt incompatibile cu specificul raporturilor de putere dintre autoritățile publice, pe de o parte] și persoanele vătămate în drepturile sau interesele lor legitime, pe de altă parte. Compatibilitatea aplicării normelor de procedură civilă se stabilește de instanță, cu prilejul soluționării cauzei”*.

Având în vedere aceste dispoziții legale, Curtea reține că Administrația Finanțelor Publice XXX are capacitate procesuală distinctă de aceea a Direcției Generale a Finanțelor Publice XXX, având competența actelor administrative fiind lipsită de relevanță subordonarea sa ierarhică în lipsa personalității juridice. De aceea, nu s-ar putea reține că ar avea justificare, din punct de vedere al contenciosului administrativ, referirile la Direcția Generală a



Finanțelor Publice XXX - Administrația Finanțelor Publice XXX ca la un singur subiect de drept.

6.3 Cu privire la referirile la legea cadru europeană, acestea nu pot fi luate în considerare de Curte, deoarece ele nu au legătură cu prezenta cauză.

În primul rând, dispoziția comunitară constatată a fi încălcată în prezenta cauză este art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, iar nu o reglementare din dreptul comunitar derivat. De altfel, Curtea remarcă faptul că recurenta nu a indicat nici o dispoziție cuprinsă într-un act normativ comunitar care să fi fost încălcată de instanța de fond prin soluția recurată.

În al doilea rând, dispozițiile referitoare la legea cadru europeană nu sunt în vigoare în acest moment, acestea făcând parte din Tratatul instituind o Constituție pentru Europa, anexă la Tratatul de aderare a României și Bulgariei la Uniunea Europeană. Or, Tratatul instituind o Constituție pentru Europa nu este în vigoare la momentul pronunțării prezentei hotărâri și nici nu a fost în vigoare anterior acestui moment.

De aceea, la momentul pronunțării prezentei hotărâri, nu este în vigoare nici o lege cadru europeană, în prezent fiind edictate directive europene, conform art. 249 paragraful 3 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

6.4 Cu privire la invocarea articolului 1 din Primul Protocol adițional la Convenția Europeană pentru Apărarea Drepturilor Omului, Curtea precizează că articolul 1 din Primul Protocol adițional la Convenția Europeană pentru Apărarea Drepturilor Omului are următorul conținut:

*"Orice persoană fizică sau juridică are dreptul la respectarea bunurilor sale. Nimeni nu poate fi lipsit de proprietatea sa decât pentru cauză de utilitate publică și în condițiile prevăzute de lege și de principiile generale ale dreptului internațional.*

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

Curtea reamintește că în prezenta cauză, reclamantul critică legalitatea unei taxe care i-a fost impusă, susținând incompatibilitatea acesteia cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană. Așadar, reclamantul nu a invocat încălcarea Convenției Europene a Drepturilor Omului, pentru ca pârâtele să își justifice conduita prin invocarea articolului 1 din Primul Protocol adițional la Convenție.

Așadar, obiectul acestui litigiu privește compatibilitatea taxei impuse reclamantului cu alte dispoziții decât cele din Convenția Europeană a Drepturilor Omului, respectiv cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, fiind necontestat de către reclamant că articolul 1 din Primul Protocol adițional la Convenție permite aplicarea unei astfel de taxe.

În consecință, reținând că articolul 1 din Primul Protocol adițional la Convenție nu are legătură cu cauza, Curtea nu poate lua în considerare nici acest argument al autorităților pârâte.

6.5 Cu privire la respingerea excepției de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 de către Curtea Constituțională, Curtea subliniază că nu rezultă din jurisprudența Curții Constituționale că instanța de contencios constituțional a examinat chestiunea compatibilității dintre reglementarea taxei de poluare și dreptul comunitar. Dimpotrivă, Curtea Constituțională a afirmat că o astfel de examinare este de competența instanțelor judecătorești.

În acest context, nu s-ar putea reține că instanțele judecătorești nu ar putea examina această compatibilitate sau că instanța de contencios constituțional a tranșat această chestiune.

Sub acest aspect, Curtea reamintește și cele reținute la punctul 5 din prezentele considerente, respectiv opinia Curții Europene de Justiție exprimată 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, în care s-a statuat că *Judecătorul național însărcinat să aplice, în cadrul competenței sale, dispozițiile dreptului comunitar, are obligația de a asigura realizarea efectului deplin al acestor norme, lăsând, la nevoie, pe proprie răspundere, neaplicată orice dispoziție contrară a legislației naționale, chiar ulterioară, fără a solicita sau a aștepta eliminarea prealabilă a acesteia pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional"*

Așadar, față de această opinie explicită a Curții Europene de Justiție - 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.

6.6 Cu privire la pretinsa absență a constatării de către Curtea Europeană de Justiție sau de către Comisia Europeană a încălcării dreptului comunitar prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, Curtea reține că această susținere nu corespunde realității decât parțial.

Astfel, Curtea reține că, într-adevăr, Curtea Europeană de Justiție nu a examinat, până la momentul pronunțării prezentei hotărâri, compatibilitatea reglementării din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană (actualul art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene).

Cât privește acțiunile Comisiei europene, Curtea reține că aceasta și-a exprimat explicit opinia în sensul că reglementarea din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 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 - contravine art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

De altfel, Curtea precizează că și-a întemeiat raționamentul pe baza căruia a reținut caracterul discriminatoriu și protecționist al taxei din litigiu pe mențiunile din comunicatul Comisiei europene din 25.06.2009, comunicat care vizează tocmai reglementarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 ulterioară datei de 15.12.2008.

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

În același sens, Curtea subliniază că propunerea Comisiei Europene de clasare a plângerilor referitoare la reglementarea română a taxei de poluare a intervenit în februarie 2010, adică numai după încetarea efectelor scutirii de la plata

taxei de poluare pentru autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc. în comunicatul din 5.02.2010, expus la punctul 3.3 din prezentele considerente, Comisia a reiterat opinia sa, conform căreia „Departamentul responsabil al Comisiei după analizarea OUG nr 218/2008. a conchis că aceasta nu respectă articolul 110 din TFUE, de vreme ce anumite mașini uzate par suprataxate în comparație cu autovehicule similare înmatriculate ca noi. S-a constatat că scutirea acordată în temeiul OUG nr. 218/2008 nu pare să se bazeze pe criterii obiective, tinzând să favorizeze producătorii autohtoni de autovehicule. Acest fapt a fost considerat incompatibil cu articolul 110 din TFUE Di, prin urmare, la 26 iunie 2009, Comisia a emis o scrisoare de punere în întârziere prin care insista ca România să modifice aceste prevederi controversate (IP/09/1012)”.

Date fiind aceste opinii explicite ale Comisiei Europene, Curtea nu poate reține că această instituție ar fi exprimat opinia conform căreia Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 ar corespunde reglementării comunitare în perioada 15.12.2008-31.12.2009.

În realitate, Curtea reține că reglementarea română a taxei de poluare a fost modificată succesiv, ceea ce a determinat exprimarea unor opinii diferite de către Comisia Europeană, mergând de la aprecierea caracterului compatibil cu dreptul comunitar a reglementării din perioada 1.07.2008-14.12.2008, urmată de exprimarea ideii încălcării reglementării comunitare prin reglementarea în vigoare în perioada 15.12.2008-31.12.2009 și finalizată, pentru moment, prin comunicatul din 5.02.2010, când Comisia - reiterând aprecierile privind înlăturarea reglementării discriminatorii ulterioare - a decis clasarea plângerii având ca obiect reglementarea română a taxei de poluare.

În privința efectelor actelor Comisiei europene, Curtea admite că acestea nu au valoarea juridică specifică jurisprudenței Curții Europene de Justiție.

Pe de altă parte, Curtea nu poate face abstracție de modul în care Comisia europeană - având competența verificării modului în care statele membre ale Uniunii Europene respectă dreptul comunitar - înțelege să declanșeze sau nu procedura de *infringement*, prevăzută de art. 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (fostul art. 226 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană).

Pe de altă parte, cu privire la obiectul procedurii prevăzute de art. 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Curtea reține că în cadrul acesteia Comisia Europeană nu examinează legislația română în vigoare la momentul plății taxei contestate în prezenta cauză, ci legislația în vigoare la momentul declanșării procedurii respective.

În consecință, prin modificarea reglementării de către Statul Român este posibil ca, la sesizarea Comisiei, în baza art. 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Curtea Europeană de Justiție să nu examineze conformitatea cu art. 110 a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 astfel cum era în vigoare în perioada 15.12.2008-31.12.2009, când s-a plătit taxa contestată.

De asemenea, această procedură se poate finaliza și prin acceptarea de către Comisia europeană a modificărilor legislative propuse de Statul Român pentru viitor în domeniul taxei de poluare, fără efecte pentru trecut, respectiv fără a se solicita Statului Român să restituie taxele percepute anterior acestor negocieri. Astfel s-a întâmplat prin comunicatul din 5.02.2010, când Comisia - reiterând aprecierile privind înlăturarea reglementării discriminatorii ulterioare - a decis clasarea plângerii având ca obiect reglementarea română a taxei de poluare.

Acceptarea acestei modificări de către Comisie poate determina o decizie a acestei instituții de a nu sesiza Curtea Europeană de Justiție, situație în care nu se

poate reține existența unei judecăți de care atârână dreptul reclamantului la restituirea taxei percepută de Statul Român cu încălcarea dreptului comunitar.

Curtea subliniază, în această privință, că dreptul particularilor la repararea prejudiciilor produse de către statele membre prin încălcarea dreptului comunitar este independent de acțiunea Comisiei Europene și că nu poate fi condiționată repararea acestor prejudicii de constatarea prealabilă a încălcării dreptului comunitar de către Curtea de Justiție a Comunităților Europene.

În acest sens, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a arătat - în hotărârea dată la 5 martie 1996 în cauzele conexe C-46/93 și C-48/93, Brasserie Du Pecheur SA contra Bundesrepublik Deutschland și The Queen contra Secretary of State for Transport, ex parte: **Factortame** Ltd ș.a. (cunoscută ca hotărârea „Factortame IM”) - că „(.)» fa cazul în care repararea prejudiciului ar fi condiționată de cerința unei constatări prealabile de către Curte a încălcării dreptului comunitar imputabilă unui stat membru, aceasta ar fi contrară principiului eficacității dreptului comunitar din moment ce o astfel de condiție ar exclude orice drept la despăgubire atâta timp cât încălcarea prezumată nu a făcut obiectul unei acțiuni introduse de către Comisie în temeiul articolului 169 din tratat și nici al unei hotărâri pronunțate de către Curte. Or, drepturile de care beneficiază persoanele particulare, care decurg din dispozițiile comunitare având un efect direct în ordinea juridică internă din statele membre, nu pot depinde de modul în care Comisia apreciază oportunitatea de a acționa în temeiul articolului 169 din tratat împotriva unui stat membru și nici de pronunțarea de către Curte a unei eventuale hotărâri de încălcare a dreptului comunitar (în acest sens, Hotărârea din 14 decembrie 1982, Waterkeyn ș.a., 314/81, 315/81, 316/81 și 83/82, Cui. p. 4337, considerentul 16)».

Având în vedere cele arătate mai sus, Curtea reține că opinia Comisiei Europene a fost explicită în sensul încălcării art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene prin reglementarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 astfel cum era în vigoare în perioada 15.12.2008-31.12.2009, și că prezenta acțiune nu poate fi considerată nefondată pe baza modului în care Comisia a acționat ulterior, întrucât - astfel cum a reținut Curtea Europeană de Justiție - drepturile reclamantului „nu pot depinde de modul în care Comisia apreciază oportunitatea de a acționa în temeiul articolului 169 din tratat împotriva unui stat membru și nici de pronunțarea de către Curte a unei eventuale hotărâri de încălcare a dreptului comunitar”.

6.7 Cu privire la acordarea dobânzilor ieșite aferente sumei plătite cu titlul de taxă de poluare. Curtea subliniază că acordarea dobânzilor legale este guvernată, în materia raporturilor fiscale, de dispozițiile speciale din Codul de Procedură Fiscală, iar nu de dispozițiile dreptului comun în materie, astfel cum impune art. 1 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, conform căruia „prezentul cod reglementează drepturile și obligațiile părților din raporturile juridice fiscale privind administrarea impozitelor și taxelor datorate bugetului de stat și bugetelor locale, prevăzute de Codul fiscal”, precum și dispozițiile art. 2 alin. 2 Cod de Procedură Fiscală, potrivit cărora „prezentul cod constituie procedura de drept comun pentru administrarea impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat”.

Așadar, Curtea reține că materia privind dobânzile datorate în cazul sumelor de restituit sau de rambursat de la buget este reglementată de art. 124 Cod de Procedură Fiscală, iar nu de dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 9/2000 sau de dispozițiile art. 1084 din Codul civil.

Potrivit art. 124 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, „pentru sumele de restituit sau de rambursat de la buget contribuabilii au dreptul la dobândă din ziua următoare

*expirării termenului prevăzut la art. 117 alin. (2) sau la art 70, după caz. Acordarea dobânzilor se face la cererea contribuabililor".*

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

*Conform art. 117 alin. 2 Cod de Procedură Fiscală, „prin excepție de la prevederile alin. (1), sumele de restituit reprezentând diferențe de impozite rezultate din regularizarea anuală a impozitului pe venit datorat de persoanele fizice se restituie din oficiu de organele fiscale competente, în termen de cel mult 60 de zile de la data comunicării deciziei de impunere".*

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

Coroborând dispozițiile art. 124 alin. 1 cu dispozițiile art. 70 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, Curtea constată că dobânzile legale datorate de autoritățile fiscale în prezenta cauză se impun a fi calculate din ziua următoare expirării termenului de 45 de zile de la înregistrarea în evidența acestor autorități a cererii de restituire a taxei.

Pe de altă parte, cum pârâtele au manifestat în mod expres refuzul de restituire a sumei în litigiu înainte de expirarea acestui termen, Curtea reține caracterul corect al raționamentului instanței de fond, care a impus pârâtei plata dobânzilor de la data emiterii deciziei de respingere a contestației fiscale, din acest moment pârâta manifestând explicit intenția de a nu plăti sumele pe care instanțele judecătorești le-au considerat a fi percepute cu încălcarea dreptului comunitar.

Date fiind aceste considerații, Curtea reține că este nefondată critica referitoare la acordarea de către instanței de fond a dobânzilor începând cu data plății taxei de poluare, astfel cum susține Administrația Fondului pentru Mediu.

#### 7.Soluția Curții de Apel XXX:

în consecință, Curtea constată legalitatea și temeinicia sentinței civile recurate, fiind justificată concluzia privind incompatibilitatea taxei în litigiu cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, precum și soluția înlăturării de la aplicare a reglementării române în prezenta cauză, cu obligarea pârâtei la restituirea acestei taxe.

în consecință, Curtea apreciază că soluția Tribunalului XXX este temeinică și legală, recursurile formulate de pârâtele Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX și Administrația Finanțelor Publice XXX, și de chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu împotriva sentinței civile nr. XXX/XX.2010, pronunțată de Tribunalul XXX în dosar nr. xxx/2009 urmând a fi respinse ca nefondate, în temeiul art. 312 al. 1 Cod de Procedură Civilă.

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

Respinge recursurile formulate de pârâtele Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX și Administrația Finanțelor Publice XXX, și de chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu împotriva sentinței civile nr. XXX/XX.2010, pronunțată de Tribunalul XXX în dosar nr. XXX/2009.

Irevocabilă.Pronunțată în ședința publică din XXX.2010.

**PREȘEDINTE,**

**JUDECĂTOR,**

**JUDECĂTOR,**

**GREFIER,**