

## ROMÂNIA

**CURTEA DE APEL TIMIȘOARA**

**SECȚIA CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL**

**DOSAR NR. .... /108/2010**

**DECIZIA CIVILA NR. ....**

**Ședința publică din 29 iunie 2011**

**PREȘEDINTE**

**JUDECĂTOR :**

**JUDECĂTOR :**

**GREFIER :**

S-au luat în examinare recursurile formulate de pârâtele Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad în contradictoriu cu reclamanta X împotriva sentinței civile nr. .... /19.04.2010 pronunțată de Tribunalul Arad în dosar nr. .... /108/2010, având ca obiect contestație act administrativ fiscal.

La apelul nominal făcut în ședință publică au lipsit părțile.

Procedura de citare este legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință, după care nemaifiind formulate cereri instanța lasă cauza în pronunțare.

## CURTEA

Deliberând asupra recursului de față constată următoarele : Prin cererea înregistrată la Tribunalul Arad, la data de 20.01.2010, reclamanta X a chemat în judecată pârâtele **DIRECȚIA GENERALĂ A FINANTELOR PUBLICE A JUDEȚULUI ARAD**, pentru anularea Deciziei nr. .... din 10.dec.2009 și **ADMINISTRAȚIA FINANTELOR PUBLICE** a municipiului ARAD, pentru anularea deciziei de calcul a taxei de poluare nr. .... /Ad/7.10.2009 și restituirea sumei de ..... lei reprezentând taxă de poluare achitată la data de 7.10.2009, cu chitanța seria TS4A nr. .... pentru autoturismul marca ....., an fabricație 2007, cu dobânda aferentă, calculată conform art. 124 C.pr.civ. până la data plății efective și cheltuieli de judecată.

În motivarea în fapt reclamanta a arătat că în cursul anului 2009 a cumpărat din Germania autoturismul în speță, iar pentru reînmatricularea lui în România a fost obligată la plata taxei de poluare. Obligarea la plata taxei de poluare în România pentru reînmatricularea autoturismelor de origine comunitară

ce pentru mașinile înmatriculate deja în țară până la data de 01.07.2008, data intrării în vigoare a ordonanței, la noua înmatriculare taxa de poluare nu mai este percepută, acest fapt încălcând principiile egalității în drepturi deoarece nu pot exista deosebiri în funcție de locul în care a fost înmatriculat mijlocul de transport. Astfel OUG nr. 50/2008 privind instituirea taxei de poluare implică o discriminare între mașini identice în funcție de locul în care a fost realizată prima înmatriculare și asta cu toate că tratatul privind constituirea U.E. interzice categoric astfel de discriminări. Prin noua taxă, numită de poluare, se încalcă principiul nediscriminării produselor importate față de cele interne. Dacă se aleg două mașini de aceeași marcă, același model, la fel de vechi, prima înmatriculată în România înainte de 01.07.2008, iar cealaltă din orice stat al U.E. se va constata că pentru prima la o nouă înmatriculare în țară nu se va plăti taxa de poluare, în timp ce pentru cealaltă taxă se percepe, ceea ce este nelegal, măsura fiind contrară normelor europene. În decizia de soluționare a contestației formulate de reclamantă s-a făcut referire la H.G. 686/2008 care reprezenta reflectia în plan fiscal a principiului „poluatorul plătește” principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene. Susținerile pârâtei sunt nefondate deoarece această taxă de poluare nu se percepe la vânzarea autoturismelor second-hand înmatriculate în România. În cazul în care se vinde un autoturism Dacia cu o vechime de 10 ani nu se percepe taxa de poluare, neintervenind principiul „poluatorul plătește” prin urmare această taxă este discriminatorie și improvizează produsele provenind din alte state membre mai mult decât produsele naționale similare.

Prin sentința civilă nr. .... din 19.04.2010 s-a admis acțiunea în contencios administrativ fiscal exercitată de reclamanta ....., domiciliată în Arad, .... împotriva pârâtelor Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad, cu sediul în Arad, Bd. Revoluției nr. 79 și Administrația Finanțelor Publice a municipiului Arad, cu sediul în Arad, Bd. Revoluției nr. 77 și în consecință:

S-a anulat Decizia nr. ..../10.dec.2009 de soluționare de către DGFP a jud. Arad a contestației și Decizia de calcul a taxei de poluare de către AFP a municipiului Arad nr. ..../Ad/7.oct.2009 și obligă pârâta AFP a municipiului Arad să-i restituie reclamantei suma de ..... lei reprezentând taxa de poluare actualizată cu dobânda calculată conform art. 124 din Codul de procedură fiscală și să-i plătească 39.3 lei cheltuieli de judecată.

În motivarea hotărârii atacate se retine în esență următoarele : În cursul anului 2009, reclamanta a cumpărat din Germania și a reînmatriculat în România un autoturism marca ..... , an de fabricație 2006, pentru care a achitat, cu chitanța seria TS4A nr. .../7.oct.2009 suma de ..... lei, reprezentând taxa de poluare. Calculul sumei s-a făcut de către pârâta AFP a municipiului Arad cu Decizia nr.

cu motivarea că taxa a fost legal încasată, în conformitate cu disP OUG nr. 50/2008 și OUG nr. 218/2008.

Din actele și lucrările dosarului, instanța a reținut că reclamanta nu contestă modul de calcul al taxei pe care a achitat-o, în funcție de criteriile stabilite de art. 6 din OUG nr. 50/2008, cu modificările și completările ulterioare, invocând prin acțiunea sa doar incompatibilitatea acesteia cu prevederile art. 90 (actualmente art. 110) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, potrivit căroră, *„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”.*

Analizând compatibilitatea taxei de poluare cu prevederile respective din Tratat, instanța reține, *în primul rând*, că potrivit preambulului OUG nr. 50/2008, scopul în care inițial a fost instituită taxa a fost 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 actuale.

Începând cu data de 11 .dec.2008 OUG nr. 50/2008 a fost modificată prin OUG nr. 218/2008. În preambulul ordonanței de modificare 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”.

Instanța a reținut că această modificare nu mai are legătură cu scopul declarat al adoptării OUG nr. 50/2008, care potrivit enunțului din preambulul

instanța a mai reținut, de asemenea, că 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 urmării 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*, instanța a reținut, că sunt incidente în speță dispozițiile art. 90 alin. 1 din TCE, care interzic orice discriminare între produsele naționale și produsele altor state membre, așadar și o discriminare determinată de o diferență între impozitele aplicate produselor „altor state membre” și impozitele „interne de orice natură care se aplică direct sau indirect produselor naționale similare”.

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 reclamantă 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 Nâdasdi c. Vam-es PenzugyorsegEszak - Alfoldi Regionalis Parancsnoksaga, respectiv Ilona Nemeth c. Vam-es Penzugyorseg Del Alfoldi Regionalis Parancsnoksaga:

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

*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*

căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc. și toate autovehiculele cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv, au fost exceptate de la obligația de plată a taxei 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 Tratat CE. 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 de sub 2.000 cmc este scutit de plata taxei de poluare, iar achiziționarea unui autoturism nou 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.CE. 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 (CJ.CE. nr. Hotărârea din 7 mai 1987, cauza 193/85 Cooperativa - Frutta SRL c.

industrii naționale și a locurilor de muncă, art. 90 este aplicabil, iar norma fiscală națională contrară art. 90 trebuie înlăturată de la aplicare.

Conchizând, în urma modificărilor aduse OUG nr. 50/2008, 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 industrii 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 aceste modificări, reglementări legale sub imperiul cărora a fost achitată taxa în discuție de către reclamantă, 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, 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 01.01.2009 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

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

Așadar, prin prisma efectului direct al art. 90 alin. 1 din Tratatul CE 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, instanța a constatat incompatibilitatea cu dispozițiile art. 90 din Tratatul CE 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 reclamantei la plata taxei pe poluare în cuantum de ..... lei, instanța, în temeiul art. 18 alin. 1 din Legea nr. 554/2004, va admite acțiunea și în consecință, va anula decizia DGFP a jud. Arad nr. ....../10.dec.2009, de soluționare a contestației reclamantei și având în vedere că taxa pe poluare a fost încasată de către pârâta AFP a municipiului Arad 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, va obliga pârâta să îi restituie reclamantei suma de ..... lei cu titlu de restituire a taxei pe poluare nedatorată, precum și la plata

Municipiului Arad, solicitând admiterea recursului, modificarea hotărârii atacate în sensul respingerii acțiunii introductive.

În motivarea recursului formulat de A.F.P. a Municipiului Arad se reține în esență următoarele:

Prima instanță, în motivarea hotărârii pronunțate prin care admite acțiunea introductivă reține, în esență, că *taxa aplicată de către organele abilitate ale statului, în temeiul OG nr. 50/2008, cu modificările succesive, este incompatibilă cu prevederile art.90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, actualmente art.110 din Tratatul de la Lisabona, privind funcționarea Uniunii Europene*, dezvoltând pe larg toate preambulurile modificărilor succesive ale OG 50/2008, în încercarea de argumentare legală a hotărârii emise, deși practica instituită la nivelul Tribunalului Arad, precum și la nivelul Curții de Apel Timișoara este unanimă în a respinge acest fel de acțiuni, considerând că taxa de poluare, așa cum este reglementată de actul normativ în vigoare, este legală.

Cum practica judiciară este un izvor de drept, chiar dacă nu de iure. aceasta are menirea de armonizare a modalităților de apreciere de către instanțe a faptelor alegate în spete identice, în vederea pronunțării unor hotărâri judecătorești unitare, pentru a se evita pronunțarea de soluții contradictorii în cauze identice, de natură să creeze confuzii în rândul justițiabililor, de a induce ideea unei lipse de coerență în judecată, la același nivel de competență. Unitatea soluțiilor nu poate fi dată decât de diversitatea completelor de judecată, care fundamentează astfel și induc în conștiința publică, ideea de stabilitate a actului de justiție, înaltul grad de profesionalism al instanțelor. În situația în care s-ar pronunța soluții contradictorii în cauze având același obiect de judecată, concluzia rezultată din impactul public al soluțiilor potrivnice, ar fi de natură să ridice semne de întrebare în conștiința celor care apelează la justiție, să micșoreze gradul de încredere în justetea hotărârilor pronunțate și implicit ar duce la scăderea gradului de încredere în profesionalismul oamenilor legii. Până la această dată, majoritatea "covârșitoare a acțiunilor în restituirea taxei: de poluare din ..fața instanțelor Tribunalului Arad, au fost respinse ca netemeinice și nelegale. În acest sens face referire și la practica CEDO, respectiv cauza Beian vs. România (a II-a) care " statuat însuși dreptul la practică unitară și soluții unitare a instanțelor.

Așa cum am arătat în întâmpinarea depusă la dosarul cauzei, în expunerea de motive a OUG 50/2008 „în scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, ținând cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a iurisprudentei Curții de Justiție a Comunităților

Anterior adoptării acestui act, au avut loc o serie de negocieri și w) între / reprezentanții guvernului României și Comisia Europeană fapt dictat de necesitatea adaptării legislației la cerințele comunitare, faptul că România a fost supusă procedurii de *infringement*, tocmai din cauza cuantumului taxei speciale auto reglementată de art. 214<sup>1</sup> C.fiscat.

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

Principiul suprem căruia trebuie să i se subordoneze întreaga activitate economică și socială a unei țări îl constituie conservarea condițiilor de sănătate ale populației.

România prin aprobarea O.U.G 50/2008 privind taxa pe poluare, s-a aliniat la direcția internațională 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.

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 50/2008 privind taxa pe poluare al cărui cuantum este considerabil mai mic, astfel încât nu mai poate fi pusă problema protejării pieței interne față de cea comunitară.

În urma acestor discuții și analize s-a ajuns la un acord între părți, acord concretizat tocmai în apariția OUG nr. 50/2008<sup>^</sup>

Așadar, rezultă fără dubiu faptul că, așa cum este reglementată de OUG 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.

Îndeplinind aceste condiții, este evident că diferența de taxă achitată de contribuabil este temeinică, legală și în conformitate cu normele comunitare. ea

"Orice persoana fizica sau juridică are dreptul la respectarea bunurilor sale. Nimeni nu poate fi lipsit de proprietatea sa decît pentru cauza de utilitate publica 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."

Precizează că în Infograma nr. 5899/26.06.2008 transmisă de *Reprezentanța Permanentă a României pe lângă UE* de la Bruxelles, se arată că expertul D.G. TAXUD a menționat că prevederile proiectului de Norme Metodologice privind taxa pe poluare pentru autovehicule, transmis Comisiei Europene la data de 25.06.2008 (formă care, de altfel, a și fost aprobată tocmai în acest mod de Guvernul României) sunt conforme cu criteriile europene.

Totodată, în aceeași Infograma se menționează faptul că procedura de *infrigement* împotriva României va fi închisă doar după adoptarea de Parlamentul României a OUG nr. 50/2008.

Mai nou, odată cu adoptarea modificărilor la OUG nr. 50/2008 prin OUG nr. 218/2008, Comisia Europeană își arată acordul pentru existența acestei taxe, chiar mai mult, consideră că suspendarea plății taxei de poluare pentru autoturismele stabilite la art. II și III din OUG nr. 218/2008 se constituie în premise discriminatorii și recomandă eliminarea acestor suspendări de la plata taxei de poluare.

Așadar, pentru aplicarea art. 90 CE și în special în vederea comparării regimului de impozitare a autovehiculelor de ocazie importate cu cel al autovehiculelor de ocazie cumpărate pe teritoriul național, care constituie produse similare sau concurente, este "presat să se ia în considerare nu numai valoarea impozitului intern care se aplică direct sau indirect produselor naționale și produselor Importate, ci și baza de impozitare și modalitățile de percepere a Impozitului în cauză (Hotărârea din 22 martie 1977, Iannelli&Volpi, 74/76, Rec. p. 557, punctul 21, Hotărârea din 11 decembrie 1990, Comisia/Danemarca, C-47/88, Rec, p. I-4509, punctul 18; Hotărârea Nunes Tadeu, punctul 12). Deci, petenta ar fii trebuit să producă probe din care să rezulte indubitabil că taxele pe care ie aplică statul român sunt superioare celor din statul din care reclamanta și-a achiziționat autoturismul.

În concluzia celor prezentate mai înainte, discriminarea pretins a exista între înmatricularea autoturismelor de pe piața internă și cele fabricate într-un alt stat membru UE este inexistentă din moment ce orice autoturism, indiferent că este fabricat în România sau în alt stat membru UE este supus acestei taxe de poluare. În acest sens au și fost respinse (în unanimitate!) toate acțiunile pentru restituirea taxei speciale auto plătite pentru înmatricularea unui autoturism nou cu ocazia

unor criterii generale să fie compatibil cu *articolul 90 CE*, trebuie ca această să fie organizată astfel încât să excludă orice efect discriminatoriu, ținând seama de aproximările rezonabile inerente oricărui sistem de acest tip (Hotărârea din 17 februarie 2001, Gomes Valente, punctul 26; Comisia/Grecia, punctul 29 și Hotărârea Brezihski).

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

În subsidiar, în cazul judecării recursului și menținerii în parte a sentinței atacate, solicită obligarea ADMINISTRAȚIEI FONDULUI PENTRU MEDIU cu sediul în București, Splaiul Independenței nr.294, Corp A, Sector 6, în calitate de beneficiar al taxei de poluare pentru autovehicule-conform prevederilor, art.1 din O.G 50/2008 privind taxa de poluare pentru, autovehicule la restituirea acestei taxe și la suportarea tuturor cheltuielilor și a altor consecințe pecuniare ori de altă natură ce ar rezulta în sarcina acesteia.

Urgenta 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.

Având în vedere dispozițiile imperative ale O.U.G 50/2008 consideră că instituția noastră nu poate fi obligată la restituirea contravalorii taxei de poluare pentru autovehicule și a dobânzilor aferente, deoarece așa cum am arătat și mai sus instituția noastră doar încasează această taxă și o virează ulterior beneficiarului acestei taxe respectiv Administrația Fondului pentru Mediu.

Pentru toate aceste motive, solicită admiterea recursului și modificarea sentinței atacate, în sensul respingerii acțiunii introductive iar în subsidiar obligarea ADMINISTRAȚIEI FONDULUI PENTRU MEDIU cu sediul în București Splaiul Independenței nr.294, Corp A, Sector 6, în calitate de beneficiar al taxei de poluare pentru autovehicule conform prevederilor art.1 din O.G 50/2008 privind taxa de poluare pentru autovehicule la restituirea acestei taxe și la suportarea tuturor cheltuielilor și a altor consecințe pecuniare ori de altă natură ce ar rezulta în sarcina sa.

În motivarea recursului formulat de recurenta D.G.F.P. a județului Arad se

În susținere arată faptul că art. 4 din O.U.G. nr. 50/2008 prevede că obligația de plată a taxei intervine:

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

Prima instanță, în motivarea hotărârii pronunțate prin care admite acțiunea introductivă reține, în esență, că *taxa aplicată de către organele abilitate ale statului, în temeiul OG nr.50/2008, cu modificările succesive, este incompatibilă cu prevederile art.90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, actualmente art.110 din Tratatul de la Lisabona, privind funcționarea Uniunii Europene*, dezvoltând pe larg toate preambulurile modificările succesive ale OG 50/2008, în încercarea de argumentare legală a reci hotărârii emise, deși practica instituită la nivelul Tribunalului Arad, precum și la nivelul Curții de Apel Timișoara este unanimă în a respinge acest fel de acțiuni, considerând că taxa de poluare, așa cum este reglementată de actul normativ în vigoare, este legală.

Cum practica judiciară este un izvor de drept, chiar dacă nu de iure aceasta are menirea de armonizare a modalităților de apreciere de către goli instanțe a faptelor alegate în spete identice, în vederea pronunțării unor hotărâri judecătorești unitare, pentru a se evita pronunțarea de soluții contradictorii cauze identice, de natură să creeze confuzii în rândul justițiabililor. de a induce ideea unei lipse de coerență în judecată, la același nivel de competență. Unitatea soluțiilor nu poate fi dată decât de diversitatea completelor de judecată, care fundamentează astfel și induc în conștiința publică, ideea de stabilitate-a actului de justiție, înaltul prad de profesionalism al instanțelor. În situația în care s-ar pronunța soluții contradictorii în cauze având același obiect de judecată concluzia rezultată din impactul public al soluțiilor potrivnice, ar fi de natură ridice semne de întrebare în conștiința celor care apelează la micșoreze gradul de încredere în justetea hotărârilor pronunțate și implicit ar duce la scăderea gradului de încredere în profesionalismul oamenilor legii. Până la această dată, majoritatea covârșitoare a acțiunilor în restituirea taxei de poluare din fața instanțelor Tribunalului Arad, au fost respinse ca netemeinice și nelegale. În acest sens face referire și la practica CEDO. Respectiv cauza Beian vs. România (a II - a) care a statuat însuși dreptul la practică unitară și soluții unitare a instanțelor.

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

În elaborarea strategiilor și politicilor economice ale guvernelor statelor este

Principiul suprem căruia trebuie să i se subordoneze întreaga activitate economică și socială a unei țării îl constituie conservarea condițiilor de sănătate ale populației.

România prin aprobarea O.U.G 50/2008 privind taxa pe poluare, s-a aliniat la direcțiile internaționale de a fundamenta politica mediului pe principiul poluatorul plătește, un 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 conform semenea 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 care 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 50/2008 care are la bază principiile pe care le-a 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 50/2008 privind taxa pe poluare al cărui cuantum este considerabil mai mic, astfel încât nu mai poate fi pusă problema protejării pieței interne față de cea comunitară.

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.

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

Precizează că Infograma nr. 5899/26.06.2008 transmisă de Reprezentanța permanentă a României pe lângă UE de la Bruxelles, se arată că expertul D.G. AXUD a menționat că prevederile proiectului de Norme Metodologice privind taxa pe poluare pentru autovehicule, transmis Comisiei Europene la data de 25.06.2008 conformă care, de altfel a și fost aprobată tocmai în acest mod de Guvernul României, sunt conforme cu criteriile europene.

premize discriminatorii și recomandă eliminarea acestor suspendări de la plata taxei de poluare.

În acest sens, Curtea a hotărât că taxa de înmatriculare plătită pentru un vehicul nou face parte din valoarea de piață a acestuia, statele membre având obligația de a ține seama de deprecierea reală a vehiculului atunci când calculează respectiva taxă.

Așadar, pentru aplicarea art. 90 CE și în special în vederea comparării regimului de impozitare a autovehiculelor de ocazie importate cu cel al autovehiculelor de ocazie cumpărate pe teritoriul național, care constituie produse similare sau concurente, este necesar să se ia în considerare nu numai valoarea impozitului intern care se aplică direct sau indirect produselor naționale și produselor importate, ci și baza de impozitare și modalitățile de percepere a impozitului în cauză.

Deci, petentul ar fi trebuit să producă probe din care să rezulte indubitabil că taxele pe care le aplică statul român sunt superioare celor din statul din care reclamantul și-a achiziționat autoturismul.

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

Astfel prin H.G. nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de normam 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.

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus 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 OG 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 solicită respingerea acțiunii ca neîntemeiată.

Referitor la acordarea dobânzilor, acestea puteau fi solicitate cel mult de la

Reclamanta X a solicitat restituirea taxei de poluare platite. la data de 7.10.2009 prilejul înmatriculării în România, conform oug nr. 50/2008, a unui autoturism marca ... tip 6 Y/.../ categoria auto M1, an fabricație ..., înmatriculat anterior în Germania.

Prin decizia nr. ..../ad/07.10.2009 emisă de Administrația Finanțelor Publice a municipiului Arad, s-a calculat taxa de poluare pe care reclamanta intimată urma să achite, și anume suma de ..... lei.

În termenul legal de 30 de zile de la comunicarea deciziei de calcul a taxei de poluare reclamanta intimată a formulat contestație (fila 8 dosar fond) împotriva acestui act administrativ solicitând anularea deciziei de calcul a taxei de poluare și consecință, restituirea sumei achitate.

Prin decizia nr. ..../10.12.2009 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad a fost respinsă ca neîntemeiată contestația formulată de reclamanta intimată împotriva deciziei de calcul a taxei de poluare.

Curtea constată că reclamanta a invocat dispozițiile art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și a arătat, în esență, că taxa de poluare instituită contravine acestor dispoziții din dreptul european, care prevalează asupra dreptului național și impun înlăturarea reglementării din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, care instituie o taxă internă discriminatorie deoarece creează o discriminare între autoturismele second hand înmatriculate deja într-un stat membru al Uniunii Europene și care se înmatriculează în România după 1.07.2008 și autoturismele second hand înmatriculate deja în România.

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

Pe plan intern, Curtea reține ca taxa de poluare a fost instituită prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, care a abrogat prevederile din Codul fiscal anterior care prevedea taxa de primă înmatriculare a autovehiculelor. Reglementarea taxei de poluare a suferit mai multe modificări după intrarea în vigoare.

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 substanțial începând cu data de 19.02.2009, prin înlocuirea anexelor la acest act administrativ.

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”.

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

Totodată, extinderea acestei scutiri la autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm<sup>3</sup>, precum și la autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 -31 decembrie 2009 inclusiv - astfel cum a fost introdusă prin Ordonanța de Urgență nr. 117/2009 - a operat numai în cazul în care astfel de autovehicule se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 117/2009, neputând rezulta de aici o continuare a scutirii care a avut loc în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv, ci numai remedierea - prin extinderea temporară a scutirii a tratamentului juridic presupus discriminatoriu introdus prin această scutire în perioada anterioară.

Din aceste reglementări, Curtea reține, așadar, că exceptarea de la plata taxei de poluare » astfel cum a fost instituită prin art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 - a operat numai în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, iar nu și în perioada de 45 de zile de la data intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 117/2009.

În concluzie, Curtea reține că în perioada 19.02.2009-31.12.2010 se aplică taxele stabilite conform O.U.G. nr. 7/2009.

Conform art. 110 TFUE (fostul art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea

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

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

Examinând compatibilitatea cu art. 110 TFUE a taxei de poluare instituită de Statul Român prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, Curtea Europeană de Justiție a reținut în esență ca pentru a verifica dacă o taxă precum cea în cauză în acțiunea principală creează o discriminare indirectă între autovehiculele de ocazie importate și autovehiculele de ocazie similare prezente deja pe teritoriul național, este necesar, având în vedere întrebările instanței naționale și observațiile prezentate în cauza Curții, să se examineze mai întâi dacă această taxă este neutră față de concurența dintre vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia celei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008. În continuare, va fi necesar să se examineze neutralitatea aceleiași taxe între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008. Potrivit unei jurisprudențe constante, există o încălcare a articolului 110 TFUE atunci când valoarea taxei aplicate unui vehicul de ocazie importat depășește valoarea reziduală a taxei aplicate în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul

valoarea sa de piață, care include valoarea reziduală a taxei de înmatriculare, va fi egală cu un procentaj, determinat de deprecierea acestui vehicul, din valoarea sa inițială (Hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, punctul 54). Prin urmare, pentru a garanta neutralitatea taxei, valoarea vehiculului de ocazie importat reținută ca bază de impozitare trebuie să reflecte valoarea unui vehicul similar deja înmatriculat pe teritoriul național (Hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 71, și Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C-74/06, Rep., p. I-7585, punctul 28). Aceste criterii obiective care servesc la evaluarea deprecierei autovehiculelor nu au fost enumerate de Curte într-o manieră imperativă (Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, punctul 37). Prin urmare, acestea nu trebuie în mod necesar să fie aplicate cumulativ. Cu toate acestea, aplicarea unui barem întemeiat pe un singur criteriu de depreciere, precum vechimea autovehiculului, nu garantează că baremul reflectă deprecierea reală a acestor vehicule (a se vedea în acest sens Hotărârile citate anterior Gomes Valențe, punctele 28 și 29, precum și Comisia/Grecia, punctele 38-42). În special, în lipsa luării în considerare a rulajului, baremul reținut de legislația în cauză nu conduce, ca regulă generală, la o aproximare rezonabilă a valorii reale a vehiculelor de ocazie importate (Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, punctul 43).

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

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

Din principiile amintite mai sus rezultă că articolul 110 TFUE obligă fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate autovehiculelor și să le stabilească regimul

ceri ridicate a valorii taxei pentru a ține seama de deprecierea lor care se poate realiza de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce produse similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală. Nu poate contesta ca în aceste condiții, OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea libertății circulației în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre. În consecință, Curtea a statuat ca articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată vehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă efectul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având același vechime și aceeași uzură de pe piața națională".

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

Efectele acestei ratificări sunt reglementate de art. 148 alin. 2 și 4 din Constituția României, astfel cum a fost republicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 465 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 tratatelor de aderare.

(4) Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul de aderare 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 și mai 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 ale Statului român se va face în conformitate cu dispozițiile obligatorii din dreptul Uniunii Europene, respectiv din dreptul comunitar.

Cu privire la competența instanțelor de a evalua conformitatea legislației interne cu dispozițiile din dreptul comunitar, Curtea amintește că în dispozitivul deciziei Curții de Justiție a Comunităților Europene din 9 martie 1978, dată în cauză *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

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.

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

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

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

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

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

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

În plus, Curtea reamintește că începând cu OUG nr. 208/2008 și continuând cu OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, a fost introdusă și perpetuată o scutire totală de la plata taxei de poluare pe perioada 15.12.2008-

are a fost majorat), iar nu formula de calcul, sau sfera de aplicare a taxei de poluare.

În consecință, Curtea consideră că incompatibilitatea dintre art. 110 și taxa de poluare din prezentul litigiu se impune a fi analizată și prin hotărârii Curții Europene de Justiție din cauza Tatu, menționată anterior hotărâre în care s-a reținut incompatibilitatea dintre art. 110 TFUE și reglementarea română a taxei de poluare conform OUG nr. 50/2007 în versiunea sa inițială.

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

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

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

Curtea subliniază că principiul libertății de circulație se aplică atât produselor care provin din statele membre cât și produselor care sunt localizate în cadrul Comunității și care au fost importate în mod legal dintr-un stat din afara Comunității. În momentul importului inițial, aceste produse sunt supuse taxelor vamale conform procedurii tarifare comune și formalităților administrative, statistice și de igienă prevăzute de legislația 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. Aplicarea măsurilor naționale restrictive de natură fiscală reprezintă corolarul stabilirii sistemului Vamale ce cuprinde interzicerea taxelor de import și export și orice măsuri cu efect echivalent ce afectează comerțul între statele membre, precum și aplicarea 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 incompatibilitate a dispoziției art. 110 TFUE și o eventuală discriminare fiscală numai în măsura în care se dovedește că acel autoturism a fost anterior înmatriculat în alt stat membru al Uniunii Europene decât România, deoarece acesta este criteriul care determină discriminarea fiscală a taxei de poluare din litigiu.

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

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

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

Analizarea pretinsului caracter indirect discriminatoriu al taxei de poluare impune urmarea pașilor trasați de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Tatu. Astfel, conform paragrafului nr. 38 din această hotărâre, Curtea de Justiție a statuat că „pentru a verifica dacă o taxă precum cea în cauză în acțiunea principală creează o discriminare indirectă între autovehiculele de ocazie importate și autovehiculele de ocazie similare prezente deja pe teritoriul național, este necesar, având în vedere întrebările instanței naționale și observațiile prezentate în fața Curții, să se examineze mai întâi dacă această taxă este neutră față de concurența dintre vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008. În continuare, va fi necesar să se examineze neutralitatea aceleiași taxe între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008”.

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

În primul rând, se impune examinarea împrejurării dacă taxa de poluare este neutră față de concurența dintre vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008. Din acest punct de vedere, se impune o analiză comparativă a efectelor produse prin instituirea taxei între diferitele autovehicule care au fost supuse aceluiași impozit,

În al doilea rând - și aici Curtea de Justiție a completat criteriile; de determinare a efectului indirect discriminatoriu al unei taxe interne aplicabilă la înmatricularea autovehiculelor second hand - instanța supremă a Uniunii Europene a reținut că precizând că „va fi necesar să se examineze neutralitatea aceleiași taxe între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008”.

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

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

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

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

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

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

În raport cu aceste considerații, stabilirea posibilului caracter discriminatoriu al taxei de poluare ar impune în prealabil o serie de operațiuni, și anume: stabilirea valorii de circulație a autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în România; stabilirea valorii de circulație pe care ar avea-o autoturismul în litigiu în stare nouă; stabilirea proporției între cele două valori de circulație, pentru a identifica gradul de depreciere a valorii de circulație a autoturismului în cauză; stabilirea cuantumului taxei de poluare impusă autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în România; stabilirea cuantumului taxei de poluare care ar fi fost impusă aceluiași autoturism dacă ar fi fost înmatriculat în stare nouă; stabilirea proporției între cele două taxe de poluare, pentru a identifica gradul de depreciere/reducere a taxei față de taxa care ar fi datorată pentru autoturismul înmatriculat în stare nouă; compararea procentului de depreciere a valorii de circulație a autoturismului (obținut la punctul c) cu procentul în care s-a depreciat/reduce taxa de poluare

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

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

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

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

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

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

Curtea reamintește că, potrivit susținerilor reclamantei, reglementarea fiscală română (OUG nr. 50/2008) este incompatibilă cu art. 90 din Tratatul CE, întrucât există o discriminare între autoturismele second-hand înmatriculate deja într-un stat membru al UE și care se înmatriculează în România după 1 iulie 2008 (produsele importate) și autoturismele second-hand deja înmatriculate în România (produsele naționale). În raport cu această afirmație, Curtea reține că reclamanta

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

Curtea reamintește că, potrivit art. 110 TFUE, „nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.”

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

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

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

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

- din Hotărârea Nâdasdi și Nemeth menționată nu rezultă în niciun fel că este limitată competența statelor în stabilirea regimului unor noi taxe;
- interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE trebuie să se aplice de fiecare dată când un impozit fiscal este de natură să descurajeze importul de bunuri venind din alte state membre favorizând produsele naționale;
- autovehiculele prezente pe piața unui stat membru sunt „produse naționale” în sensul articolului 110 TFUE. Atunci când aceste produse sunt puse în vânzare pe piața vehiculelor de ocazie a acestui stat membru, ele trebuie considerate „produse similare” vehiculelor de ocazie importate de același tip, cu aceleași caracteristici și aceeași uzură. Astfel, vehiculele de ocazie cumpărate pe piața statului membru menționat și cele cumpărate, în scopul importării și punerii în circulație în acest stat, în alte state membre constituie produse concurente;
- Art.110 TFUE obligă fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate autovehiculelor și să le stabilească regimul astfel încât acestea să nu aibă ca efect descurajarea vânzării vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea, în acest mod,

vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală.

- Curtea de Justiție a conchis, astfel, că nu se poate contesta că, în aceste condiții, OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre.

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

Față de considerentele Hotărârii Tatu, Curtea reține că art.110 TFUE obligă fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate autovehiculelor și să le stabilească regimul astfel încât acestea să nu aibă ca efect favorizarea vânzării vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea, în acest mod, a importului de vehicule de ocazie similare.

Astfel, Curtea subliniază opinia exprimată de Curtea Europeană de Justiție, care a reținut că reglementarea menționată - respectiv OUG nr. 50/2008 - are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, având în vedere că vehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante sunt supuse, în pofida aplicării unei reduceri ridicate a valorii taxei pentru a ține seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală.

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

De asemenea, ca și în Hotărârea Tatu, se impune constatarea că vehiculul de ocazie importat de reclamant și caracterizat printr-un anumit grad de vechime și uzură este supus-în pofida aplicării unei reduceri ridicate a valorii taxei pentru a ține seama de deprecierea acestuia - unei taxe care se poate apropia de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în nici un fel grevate de o astfel de sarcină fiscală.

Curtea subliniază că prin Hotărârea Tatu - deși Curtea Europeană de Justiție pare să fi avut în vedere cuantumul ridicat al taxei de poluare - nu a fost stabilit un procentaj minim al taxei de poluare și care să fi fost acceptat de Curtea Europeană

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

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

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

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

Astfel fiind, Curtea constată că în mod corect prima instanță a admis acțiunea formulată de reclamanta intimată și a anulat atât decizia nr. ..../ad/07.10.2009 emisă de A.F.P. a Mun. Arad cât și decizia nr. .../10.12.2009 emisă de D.G.F.P. a Mun. Arad dispunând restituirea sumei de .... lei și dobânda legală aferentă.

Totodată, Curtea constată că în mod corect prima instanță a stabilit acordarea dobânzilor legale aferente sumei plătite cu titlul de taxă de poluare, prin raportare la art. 124 Cod de Procedură Fiscală, coroborat cu art. 70 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală.

Reținând cele expuse, văzând și dispozițiile legale invocate, Curtea urmează să respingă recursurile formulate ca fiind neîntemeiate.

Totodată, Curtea va lua act ca nu s-au solicitat cheltuieli de judecată.

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

la act că nu s-au solicitat cheltuieli de judecată.  
Irevocabilă.  
Pronunțată în ședința publică azi, 29 iunie 2011.

..