

SENTINȚA CIVILĂ NR. XXXXX

S-a luat în examinare cererea de revizuire formulată de revizuiantul XXXX, care este în contradicție cu intimările Administrația Finanțelor Publice Arad, Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad și Administrația Fondului pentru Mediu, împotriva sentinței civile nr. XXXXX.11.2009 a Tribunalului Arad pronunțată în dosar nr. XXXX/108/2009.

La apelul nominal nu se prezintă nimeni.

Procedura de citare este legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei, după care, se constată că intimata Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad a depus la dosar întâmpinare, iar revizuiantul a depus note de ședință.

Nemaifiind formulate cereri și constatând pricina în stare de soluționare, instanța reține cauza în pronunțare.

TRIBUNALUL

Constată că prin cererea de revizuire înregistrată la această instanță sub nr. XXXX/108/2009 și în consecință să fie admisă acțiunea inițială pe care a formulat-o în dosarul mai înainte menționat, arătând în motivare că interpretarea pe care a dat-o instanța vizează inclusiv situația în care norma pe care a clarificat-o ar fi trebuit să fie aplicată de la data intrării ei în vigoare așa încât trebuie să se rețină că aplicarea taxei pentru poluare reglementată prin OUG nr. 50/2008, reglementare care este incompatibilă cu art. 110 din TFUE de la data intrării sale în vigoare.

...rea de revizuire a unei hotărâri judecătorești pronunțată cu încălcarea dreptului de procedură unitar, deci o asemenea cerere poate fi oricând formulată* concluzionând pe această parte că nu se poate considera că ar fi aplicabil vreunul dintre termenii de revizuire menționați de art. 324 Cod procedură civilă.

Prin întâmpinare, intimata Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad s-a opus cererii de revizuire invocând pe cale de excepție mai întâi tardivitatea acțiunii pentru că cererea a fost formulată în afara termenelor reglementate la art. 322 alin. 1 Cod procedură civilă, iar mai apoi și inadmisibilitatea acestei cereri în contextul în care recursul declarat împotriva sentinței supusă revizuirii a fost anulat ca netimpuț de către Curtea de Apel Timișoara.

Prin întâmpinare și intimata Direcția Generală a Finanțelor Publice a Municipiului Arad a solicitat respingerea aceleiași cereri, invocând la rândul-i, pe lângă cele de mai sus, și excepția tardivității sale, dar și pe cea a inadmisibilității acțiunii invocându-se și de faptul că nu ar fi incidente niciuna dintre situațiile expres enumerate la art. 322 alin. 1 Cod procedură civilă care să permită revizuirea în sensul că s-a recurs la această căi extraordinare de atac numai acele hotărâri ce sunt definitive dat fiind că acestea sau care au fost rămase definitive prin neapelare, respectiv hotărârile instanțelor de recurs, formulând totodată și apărări care vizează fondul cauzei, arătând în esență că toate cerințele comunitare au fost respectate prin adoptarea OUG nr. 50/2004 privind modificarea și completarea Legii nr. 217/2002 privind sistemul unitar de taxare și impozitare și până la modul și modalitățile de calcul și testare a taxei sau impozitului stabilit de organele statului.

Instanța reține în fapt că prin sentința civilă nr. XXXX/04.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel Timișoara și prin decizia nr. XXXXX/108/2009 s-a respins excepția de inadmisibilității acțiunii principale invocată de chemata în garanție a Administrației Finanțelor Publice Arad, s-a respins acțiunea principală formulată de reclamantul în cauză în contradictoriu cu pârâtele Administrația Finanțelor Publice Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad, în contencios administrativ, având ca obiect anularea Deciziei de calcul a taxei de poluare nr. XXXXX/08.12.2008 emisă de pârâta nr. 1; anularea Deciziei nr. XXXX/16.01.2009 privind soluționarea contestației formulate de reclamant emisă de pârâta nr. 2; obligarea pârâtului nr. 1 la restituirea sumei de poluare în cuantum de XXXXX lei, actualizată cu dobânda prevăzută în art. 281 din Codul de procedură fiscală, începând cu data plății și până la restituirea efectivă.

ond raportat la apărările formulate de reclamant, prin- care solicită să se cons- galitatea acesteia, raportat la normele ' comunitare în materie care se ap- ritar normelor interne reglementate de art 214 indice 1-2 14 indice 3 Cod fi- dispozițiilor OUG nr. 50/2008, dar și a normelor de tehnică legislativă în car- ă că un act normativ cu putere de lege nu poate fi modificat printr-un act norm- rior, cum este ordonanța de urgență.

Curtea Constituțională nu s-a pronunțat în sensul decla- onstituționale a OUG nr. 50/2008 privind instituirea taxei pe poluare. Dacă te excepția inadmisibilității acțiunii reclamantului aceasta ar echivala- lcarea accesului liber la justiție al acestuia. Legalitatea cererilor formulate amant și nelegalitatea actelor normative cu privire la art. 4 litera a) și art. 6 l- în OUG nr. 50/2008, au fost analizate, după cum urmează :

Autoturismul marca XXXXX, fabricat în anul 2005, având un kilom- 0.000 km/bord la data achiziționării lui din Spania, 10.11.2008, a fost achiziți- către reclamant pentru prețul de 11.000 euro, fapt ce rezultă din traduc- tractului de vânzare - cumpărare și a fost înmatriculat pentru prima dat- nia la data de 23.03.2006.

Reclamantul a achitat taxa pe poluare pentru prima înmatriculare- nănia, a autoturismului în sumă de XXXX lei, cu chitanța seria TS4A- XXXX.12.2008, în contul bugetului de stat.

Decizia de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule este legală, tax- uare fiind stabilită pe baza documentației depusă de petent și a elementelo- ul prevăzute de OUG nr. 50/2008 și de Normele metodologice de aplicare- steia aprobate prin HG nr. 686/2008.

Este de remarcat faptul că reclamantul nu contestă modul de calcul al t- poluare, ci legalitatea taxei, invocând că legiuitorul a introdus în mod nel- acitatea cilindrică a autoturismului ca element determinant, în baza art. 6 liter- OUG nr. 50/2008, creând aparența unei duble impuneri și a unei d- ozitări.

Este adevărat că în funcție de capacitatea cilindrică a unui autoturism- rmină taxa asupra mijloacelor de transport prevăzută de art. 263 din Codul fi- această taxă are natura juridică a unui impozit anual care se calcule-

mai din cauza cuantumului taxe. speciale reglementată de art. 214 indice 1 Cod
al.

•
în urma acestor discuții și analize s-a ajuns la un acord între părți
cretizat tocmai în apariția OUG nr. 50/2008, despre care expertul D.GTAXU
a Vatenaita a menținut în Infograma nr. 5899/26.06.2008 transmisă
rezența Permanentă a României pe lângă U.E. de la Bruxelles că prevede
ectului de norme metodologice privind taxa de poluare pentru autovehicule
smis Comisiei Europene la data de 25.06.2008 (fonnă în care a fost aprob
G nr. 50/2008 de către Guvernul României), sunt conforme cu criteriile europene

Totodată în aceeași infograma s-a menționat faptul că procedura
gement împotriva României va fi închisă doar după adoptarea OUG nr. 50/20
ătre Parlamentul României.

Prin urmare, prin adoptarea OUG nr. 50/2008 țară încălcarea principiului
troactivității legii civile, legiuitorul a creat posibilitatea legală de restituire
ii din taxa de primă înmatriculare, recalculată, prin raportare la taxa de poluare
gatorie conform OUG nr. 50/2008.

în speța de față, reclamanta contestă în esență, obligația de a plăti taxa
nă înmatriculare, cât și taxa de poluare, socotindu-le nelegale prin raportare
ozițiile art. 90 din Tratatul CE.

Art. 90 paragraful L Din Tratatul CE. interzice statelor membre să instituiască
interne discriminatorii sau protecționiste prin raportare la bunurile produse
ortate din alt stat membru.

Având în vedere că nu există legislație europeană primară sau secundară
să instituie un anumit model de așezare a taxării autovehiculelor, evaluarea
ormității unui act normativ național de taxare a autovehiculelor trebuie efectuată
prin raportare la un anumit model european de reglementare sau altul ci p
ortare la art. 90 din Tratat precum și la jurisprudența Curții de Justiție
munităților Europene.

Altfel spus, taxarea autovehiculelor trebuie analizată în lumina următoarelor
cipii generale de drept comunitar precum transparența, neutralitatea fiscală
rea excesivă, criteriile obiective, caracter adecvat și proporțional sau poluat
ește.

id de carbon," "este-evident că aceste- criterii de impunere sunt ;emiriam
ctive și nu'iasă loc unei decizii arbitrare sau neconforme cu jurisprudența C
ustiție a Comunităților Europene.

Jurisprudența CJCE a stabilit constant că un sistem de impozita
vehiculelor este discriminatoriu față de autovehiculele de ocazie de import at
l în calculul taxei nu se ia în considerare deprecierea reală a acestui autoveh
import și, în consecință, i se impune o taxă mai mare decât valoarea rezidua
i rămase neamortizată încorporată într-un autovehicul național similar (A
ea Decizia Curții de Justiție a Comunităților Europene în Cauza C-345/93 N
eu, par, 20).

În repetate rânduri curtea Europeană de Justiție a afirmat că statele men
impune taxe de înmatriculare asupra autovehiculelor second hand importate
diția că respectivele taxe să respecte dispozițiile art. 90 din Tratatul CE.

Astfel, nici un stat nu trebuie să aplice produselor originare din alte
mbre taxe mai mari decât cele care se aplică produselor naționale, similare.

Dintr-o jurisprudență constantă rezultă că art. 90 primul paragraf
atul CE. este încălcat atunci când impozitul aplicat produsului de impo
ozitul aplicat produsului național similar, sunt calculate diferit și după me
e conduc la un impozit mai mare produsului de import.

Prin OUG nr. 50/2008 nu se face nici o distincție între produsele națio
ele provenite din celelalte state U.E., taxa pe poluare plătindu-se pe cri
ective ca nivelul emisiilor de poluanți, capacitatea cilindrică și vechi
turismului. ■

Cât privește o comparație cu privire la autovehiculele deja existente
ul auto național, Curtea s-a pronunțat în sensul că o atare comparație nu
vantă sub aspectul discriminării fiscale deoarece articolul 90 TCE nu este m
mpiedice un stat membru de a introduce taxe noi sau sa schimbe cota sau baz
unere a unor taxe deja existente. (A se vedea, Decizia Curții de Justiție
munităților Europene în Cauzele conexate C-290/05 și 333-05 Ákos Nădas
a Nemeth, par. 49).

S-a concluzionat astfel că dacă autovehiculele deja existente în parcul
onal nu sunt și ele supuse noii taxe nu reprezintă o discriminare sub aspe

tra a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile; .-inclusiv jurisprudenței Curții de Justiție-a "Comunităților Europene.

Obligația de plată a taxei se naște, conform art. 4 din OUG nr.50/2008 privind taxa de poluare la prima înmatriculări a unui autovehicul în România sau la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele prevăzute în art. 3 și 9.

În speță se susține că dispozițiile OUG 50/2008 cu privire la taxa de poluare sunt în contradicție cu dispozițiile art. 25, 28, 90 paragraf 1 din Tratatul de la Maastricht privind instituirea Comunității Europene.

Art. 25 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene interzice între statele membre taxele vamale la import și export sau taxele cu efect echivalent, inclusiv referirea la taxele vamale cu caracter fiscal. Art. 28 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene interzice între statele membre restricțiile cantitative la import, precum și măsurile cu efect echivalent.

Conform art. 90 paragraf 1 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene, un stat membru, nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre taxe sau taxe echivalente interne de orice natură, mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.

Problema care trebuie lămurită este aceea de a stabili dacă taxa de poluare este contrară normelor amintite.

Cu privire la natura taxei de poluare CJCE s-a pronunțat la 05.12.2005 în cadrul operațiunilor preliminare formulate de Hajdu-Bihar Megyei Birosag și Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Birosag în cauzele reunite C-290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Borsod-Abaúj-Zemplén, ocazie cu care a statuat că o taxă care nu este percepută pentru faptul că un autoturism traversează frontiera unui stat membru ci pentru prima înregistrare a autoturismului pe teritoriul aceluia stat membru, în vederea punerii în circulație constituie o taxă vamală în sensul art. 25 din tratat și face parte din sistemul general de impozitare a bunurilor și trebuie examinată în lumina art. 90 din Tratatul CE.

În aceste condiții, susținerea reclamantului privind încălcarea art. 25 din Tratatul CE este nefondată întrucât taxa de poluare este datorată pentru punerea în circulație a autovehiculului, astfel că nu se poate susține cu temei că este percepută pentru faptul că un autoturism traversează frontiera unui stat membru.

. Atâta timp cât OUG 50/2008 *mi* cuprinde dispoziții privitoare la aplicarea taxei pe criterii ce ar putea fi apreciate drept măsuri cu efect echivalent, nu se poate reține încălcarea art.28 din Tratat reținând că legislația națională se aplică în mod diferențiat și selectiv în ceea ce privește activitatea economică și activitatea profesională în funcție de activitatea desfășurată în țară sau în străinătate, respectiv în funcție de proveniența bunurilor din producția internă cât și cea externă,

Obiectivul taxei este de protejare a mediului, atât prin modul de utilizare a resurselor constituite cât și prin modul de impunere. De aceea, elementele ce stau la baza acesteia sunt emisiile de noxe și de dioxid de carbon și se poate conchide că criteriile ce stau la baza taxei au un caracter adecvat obiectivului de protejare a mediului, având în vedere că în calculul cuantumului acesteia sunt importanți factorii de noxe toxice precum și cele de dioxid de carbon iar nu alte criterii precum valoarea de facturare. Prin urmare, întrucât taxa este stabilită în funcție de gradul de poluare și de eficiența energetică, ea are un caracter proporțional fiind stabilită într-un anumit cuantum mai mare pe măsură ce performanțele de mediu scad.

În această privință, actul normativ analizat respectiv OUG nr.50/2008 a fost emis în conformitate cu principiile jurisprudenței europene prin prevederea unei grile de apreciere ce corespunde unor valori reale de pierdere a valorii de piață și care nu pot fi contestate de contribuabil dacă face dovada că autovehiculul său a suferit o deprecieră mai mare decât cea indicată de grila fixă.

În concret, pe baza unor elemente precum rulajul mediu anual, starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului, contribuabilul poate contesta suma stabilită și obține o valoare mai mare a deprecierii. Această posibilitate asigurată contribuabilului asigură că în toate cazurile, valoarea taxei percepute asupra unui autovehicul second-hand de import nu va depăși valoarea reziduală a taxei existente asupra unui autovehicul deja înmatriculat.

În ceea ce privește art. 90 din Tratat, trebuie reținut că CJCE a apreciat că soluționarea acțiunii preliminare în cauzele reunite C-Z90J2005 Nadasdi și C-2005 Nemeth că o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație înainte de intrarea în vigoare a legii privind taxele de înmatriculare (în speță, taxele de înmatriculare) nu este relevantă. În scopul de a asigura neutralitatea impozitării interne pentru protejarea regulilor de concurență între autoturismele uzate aflate deja pe piața internă și autoturismele similare importate este necesar să fie comparate efectele taxelor pentru vehiculele nou-importate dintr-un alt stat membru decât statul în cauză.

* . Așa cum rezultă din cuprinsul OUG 50/2008 (varianta în vigoare la momentul solicitării înmatriculării autoturismului), actul normativ român respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 paragraful din Tratatul CE.

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 deprecierea autoturismului, conform coeficienților descriși în anexa 4 (Cota fixă de restituire prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea vehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnică și nivelul de dotare al vehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare la cota fixă, în funcție de abaterile de la situația standard a elementelor care au stat la stabilirea cotei fixe, în condițiile prevăzute în normele metodologice de aplicare în caz de urgență) astfel că exigențele stipulate de CJCE cu ocazia soluționării preliminare în cauzele reunite 290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth sunt respectate.

Față de aceste împrejurări instanța a reținut că taxa de poluare reglementată în OUG 50/2008 (varianta în vigoare la momentul solicitării de înmatriculare formulată de reclamant) nu poate fi caracterizată ca fiind contrară art. 90 paragraful 1 din Tratatul CE și se poate așadar concluziona că O.U.G. nr. 50/2008 respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 parag. 1 din Tratatul Comunității Europene.

Mai mult, așa cum rezultă din art. 8: „(1) Atunci când un autovehicul scos din parcul auto național pentru care s-a plătit taxa în România este ulterior scos din parcul auto național se restituie valoarea reziduală a taxei în conformitate cu prev. alin. (2).

Valoarea reziduală a taxei reprezintă taxa care ar fi plătită pentru respectul autovehiculului dacă acesta ar fi înmatriculat la momentul scoaterii din parcul auto național.”.

Așadar, atâta timp cât taxa de poluare percepută pentru prima înmatriculare este restituită atunci când autoturismul respectiv este scos din parcul auto național, nu poate pretinde o discriminare față de autoturismele pentru care această taxă nu a fost perceput deoarece existau în parcul auto național la data adoptării actului normativ. În timp cât pentru acestea taxa nu a fost plătită și evident nici nu se poate pune problema restituiri ei.

Cererea de je^izuire este fondată pentru motivele, ce se vor evidenția în
rmează,- în contextul în care dezbaterile cu privire la- aceasta sunt limitat
isibilitatea sa și la faptele pe care se întemeiază, potrivit cu dispozi
erative ale art. 326 alin. 3 Cod procedură civilă, care completează, potrivit art
1 din Legea nr. 554/2004, dispozițiile acestei legi, -neevidențiindu-se v
ompatibilitate cu specificul raporturilor de putere dintre autoritățile publice pe
rte și persoanele vătămate în drepturile sau interesele lor legitime pe de altă par

Este de precizat mai întâi de către tribunal că potrivit unei jurispruden
stante a Curții de Justiție a Uniunii Europene interpretarea pe care aceasta o
norme de drept european în exercitarea jurisdicției conferite de art. 267 TFUE
tul art. 234 din Tratatul CE) clarifică sau definește acolo unde este nec
esul și întinderea acestei norme așa cum aceasta trebuie înțeleasă sau ar fi tre
e înțeleasă de la data intrării ei în vigoare (hotărârea din 27 martie 1980, afac
9, „Denkavit Italiana”, par.16; hotărârea din 2 februarie 1988, afacerea 24
izot” par.27; hotărârea din 15 decembrie 1995, afacerea C - 415/93, „Bosma
141; hotărârea din 5 octombrie 2006 în afacerile reunite C - 290/05 și C-333
dasdi și Nemeth” par. 62).

Mai este de precizat și faptul că la data de 7 aprilie 2011 Curtea de Jus
niunii Europene a pronunțat hotărârea preliminară în cauza „Tatu” în care s-a
nunțat în sensul că art. 110 TFUE trebuie să fie interpretat în sensul că se opun
stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei
matriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel sta
t descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat a unor vehicu
le cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehi
culare având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională”, reținându-
șă, în considerentele acestei hotărâri, că reglementarea națională din OUC
2008, cu modificările și completările ulterioare, este incompatibilă cu art.
TFUE de la data intrării sale în vigoare, respectiv de la 1 iulie 2008, pentru în
t an, mai fiind de menționat și aceea că instanțele de contencios fiscal
să aplice dreptul european, cu atât mai mult cu cât este știut că o a
gație le incumbă chiar și fără a fi nevoite să aștepte sub acest aspect interve
ții de Justiția Uniunii Europene, astfel cum s-a statuat fără niciun echivoc
rârea din 9 martie 1978, afacerea 106/77, Szimmenthal par. 21-24

art. 17 alin. (3),- 1-a cererea temeinic motivată a părții interesate, în termen de 15 zile de la pronunțare. Cererea de revizuire se soluționează de urgență și cu precădere în termen maxim de 60 de zile de la înregistrare.

Cu alte cuvinte, motivul de revizuire ce întemeiază cererea de față este prevăzut în art. 17 alin. (3) din Codul de procedură civilă, are un regim juridic distinct și are prioritate față de legea specială care vine să completeze legea de procedură civilă, iar împrejurarea că prin decizia Curții Constituționale m. 1609 din 17 decembrie 2010 s-au declarat neconstituționale prevederile art. 21 alin. 2 teza II din Legea nr. 554/2004 nu poate în niciun caz să întemeieze vreuna dintre excepțiile prevăzute de către intimat, dimpotrivă rezultă cu puterea evidenței că în prezent teza II din art. 21 alin. 2 din lege, menționat deja, mai reglementează doar două probleme și anume consacră motivul de revizuire suplimentar în sensul arătat deja și fixează termenul limită pentru soluționarea cererii de revizuire, respectiv un termen maxim de 60 de zile, în vreme ce termenul reglementat inițial de 15 zile de la comunicare pentru declanșarea procedurii de revizuire este în prezent inaplicabil mai ales pentru aceea că soluția Curții Constituționale nu a fost urmată de nicio intervenție legislativă așa încât nu se mai pune problema existenței în prezent a termenului limită în interiorul căruia să poată fi formulată revizuirea unei hotărâri judecătorești naționale pronunțată cu încălcarea dreptului european.

Că este așa o demonstrează și faptul că dacă revizuirea hotărârii judecătorești pentru motivul special mai sus menționat ar fi limitată la o perioadă de 15 zile dintre cele prevăzute de normele în materie ale codului de procedură civilă, intimat ar fi putut aprecia intimatelor în întâmpinările depuse la dosarul cauzei și în susținerea excepțiilor pe care le-au ridicat în pricina de față, s-ar putea ajunge la situații paradoxale, și în egală măsură absurdă, în care termenul în discuție să se împlinească înainte de data pronunțării hotărârii de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene și astfel remediul legislativ de la art. 21 alin. 2 din Legea nr. 554/2004 ar fi devenit lipsit de conținut, ceea ce în niciun caz nu poate fi primit de către instanța judecătorească în cauză.

Nu în ultimul rând, nu prezintă relevanță în sensul arătat de către intimat faptul că administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad faptul că hotărârea judecătorească supusă revizuirii a rămas irevocabilă prin anularea ca netimbrată

Pe cale de consecință, pentru toate considerentele expuse deja mai sus, având în vedere că excepțiile invocate de către intimat sunt nefondate urmează a fi respinse în mod corespunzător de către instanță care, reținând că cererea de revizuire este inadmisibilă o va admite în temeiul normelor speciale enunțate din Legea nr. 554/2004 și a Deciziei nr. 100/2004 ale Consiliului de Stat al Republicii Moldova coroborat cu art 326 Cod procedură civilă.

Astfel fiind, întrucât instanța urmează să încuviințeze cererea de revizuire în temeiul art. 327 Cod procedură civilă coroborat cu art. 28 alin. 1 din Legea nr. 554/2004, va schimba în parte sentința supusă revizuirii în sensul că va menține sentința tribunalului în ceea ce privește rezolvarea pe care acesta a dat-o excepției de inadmisibilitate invocată de către chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu, în contextul în care, sub acest aspect, sentința nu a fost criticată în niciun fel în cadrul procedurii speciale pe care o impun dezbaterile limitate la admisibilitatea revizuirii. Prin urmare, va tranșa în fond pricina, potrivit cu considerentele ce se vor evidenția în continuare, prin admiterea acțiunii reclamantului față de pârâtele Administrației Financelor Publice Arad și Direcția Generală a Financelor Publice a Județului Arad și respingerii cererii de chemare în garanție formulată de pârâta Administrația Financelor Publice Arad împotriva Administrației Fondului pentru Mediu și a respingerii cererii de chemare în garanție a aceleiași instituții de către pârâta direcție menționată.

Acțiunea este întemeiată pentru considerentele ce se vor evidenția în continuare.

Astfel, este de observat mai întâi că în cauză reclamantul a atacat în instanță decizia de calcul a taxei pentru poluare și a realizat procedura prealabilă prevăzută de art. 7 din Legea nr. 554/2004, coroborat cu art. 205 Cod procedură fiscală și astfel încât tribunalul este îndatorat a se pronunța în fond cu privire la pretenziile reclamantului din acțiunea introductivă de instanță.

Or, sub acest aspect, este dincolo de orice îndoială că instanța de judecată este obligată să țină seama de efectele pe care le determină hotărârea preliminară pronunțată în aprilie 2011 în cauza C - 402/09, având ca obiect o cerere de pronunțare în sensul unei atare hotărâri formulată în temeiul art. 234 CE de Tribunalul Sibiu și a Deciziei nr. 100/2004 ale Consiliului de Stat al Republicii Moldova, și prin care Camera I a Curții a statuat după calificarea procedurii ca având caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, că art. 110 TFUE trebuie

hotărârea din 15 decembrie- 1995,-afacerea. C - 415/93, Bosman, par. 14
hotărârea din 5 octombrie 2006 în afacerile reunite C - 290/05 (Nadasdi) și
/05 (Nemeth), par.62.

Prin urmare, în conformitate cu hotărârea pronunțată în cauza „Tatu”
prințaxa de poluare prevăzută de OUG nr. 50/2008 trebuie să se rețină
reglementarea națională este incompatibilă cu art. 110 TFUE de la data intrării sale
în vigoare, respectiv de la 1 iulie 2008, în condițiile în care indeniabil instanțele
nationale de drept comun sunt obligate să aplice dreptul european, cu atât mai mult cu cât
este vorba de o atare obligație le incumbă chiar și fără a fi nevoite să aștepte sub a
să intervină Curtea de Justiție a Uniunii Europene, astfel cum s-a statuat
într-un echivoc prin hotărârea din 9 martie 1978, afacerea 106/77, Szimmenthal,
par.24.

Nu este lipsit de importanță a se reaminti de către tribunal că prin Legea
nr. 50/2005, România a ratificat Tratatul privind aderarea Republicii Bulgaria
la Uniunea Europeană, iar efectele acesteia sunt reglementate de art.
112 și 114 din Constituția României, în conformitate cu care, ca urmare a aderării
României la Uniunea Europeană, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene,
precum și celelalte acte de drept comunitar, au caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile
de drept intern, cu respectarea prevederilor actului de aderare,
Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească sunt obligate să
asigure îndeplinirea a obligațiilor rezultate din actul aderării și
să respecte prevederile alineatului (2).

Obligația respectării dispozițiilor cuprinse în tratatele ratificate de Statul
român rezultă și din dispozițiile art. 11 alin. 1 din Constituția României, conform
căreia Statul român se obligă să îndeplinească întocmai și cu bună-credință obligațiile
care 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.

În concluzie, începând cu data aderării, 1.01.2007, este obligatorie pentru
Statul român respectarea așa numitului „acquis comunitar” - astfel cum este definit
la art. 1 din Hotărârea Guvernului nr. 1367/2000, privind constituirea

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 21 aprilie 2008 și a intrat în vigoare la data de 1.07.2008, conform art. 14 din același act normativ.

Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a fost modificată pentru prima dată de 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).

Ordonanța de Urgență nr. 208/2008 - abrogată prin art. I din Ordonanța de Urgență nr. 218/2008 - a fost respinsă prin Legea nr. 335 din 11 noiembrie 2009 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 776 din 13 noiembrie 2009.

Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a fost modificată pentru a doua oară de 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 10 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, 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 8 decembrie 2008.

național, "care" a fost publicată în Monitorul Oficial, ...Pârtea-I, nr. 761 din
noiembrie 2009.- ' ■

■ Conform art. 70 din această lege, Capitolul VII— din care face parte art. 70 a intrat în vigoare la trei zile de la data publicării în Monitorul Oficial (conform art. 101 alin. 1 din Legea nr. 24/2000), respectiv la data de 12 noiembrie 2009.

Regimul taxei de poluare a mai fost modificat -'deși nu se face referință la modificarea expresă a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 - și prin Ordonanța de Urgență nr. 117 din 29 decembrie 2009 pentru aplicarea unor modificări privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 888 din 30 decembrie 2009, care a extins exceptarea de la plata taxei de poluare stabilită prin art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008.

Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 a mai fost modificată prin Ordonanța de Urgență nr. 118 din 23 decembrie 2010 privind modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 888 din 30 decembrie 2010

Conform art. IV din Ordonanța de Urgență nr. 118/2010, această ordonanță de urgență a intrat în vigoare la data de 1 ianuarie 2011.

Cât privește modificările operate în privința cuantumului taxei de poluare, trebuie de reamintit că 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 19.02.2008 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 act normativ.

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 prin O.U.G. nr. 218/2008) s-a plătit o taxă de poluare majorată, însă pe baza dispozițiilor 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 stabilită prin O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială.

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 de la data de 15 decembrie 2008”.

Însă, conform art. II alin. 2 din O.U.G. nr. 7/2009, pentru autoturismele achiziționate și 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 și înmatriculate în România înainte de data de 15 decembrie 2008 și care au fost înmatriculate în România ulterior acestei date, cu plata taxei pe poluare pe care au plătit-o pentru autovehiculele 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, se restituie, la cerere, în termen de 45 de zile de la data depunerii cererii de restituire, însoțite de documentația necesară”.

În perioada 19.02.2009-31.12.2010 se aplică taxele stabilite conform art. I din 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 faxeii pe poluare pe care o plătesc autovehiculele, 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 4 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

enră 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 NI cu norma de poluare Euro 4 care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în 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 revizuită conține următoarele:

(1) „Autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și toate autovehiculele NI 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, 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 NI 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 de poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 926 din 29 decembrie 2009.

Conform alineatului 1 al articolului unic al Ordonanței de Urgență nr. 117 din 29 decembrie 2009, „autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și autovehiculele NI 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

în extinderea temporară a scutirii - a tratamentului juridic presupus discriminat introdus prin această scutire în perioada anterioară.

Din aceste reglementări, rezultă 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 - 15 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.

Se poate conchide așadar 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 al României, partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, modificările legislative succesive operate în această perioadă dispunând restituirea diferențelor plătite în plus în raport cu varianta inițială.

- în perioada 19.02.2009-31.12.2010 se aplică taxele stabilite conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 7/2009.

- începând cu data de 1.01.2011 se aplică taxele stabilite conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 118/2010.

Cât privește dispozițiile în materie ale actului normativ enunțat, art. I 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 este gestionată 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 scutirii 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, denumită în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al

.' Privitor la normele metodologice ce anilcare a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008; Care au fost aprobate prin Hotărârea ale. Guvern nr. 686 din 24 iunie 2008, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 480 din 30 iunie 2008, conform art. 3 alin. 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 competent este 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, denumită 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)".

Privitor la modul de calcul al taxei de poluare, cuantumul taxei de poluare pentru un anumit autovehicul este indicat la art. 6 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, conform unei formule de calcul care ia în considerare următorii parametri:

- A = valoarea combinată a emisiilor de CO₂, exprimată în grame/km;

- B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO₂, prevăzută în coloana 1 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. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

- E' = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

- E' = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

- E' = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

Tratatul instituind Comunitatea Europeană a fost renumerotat, devenind art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, cu același conținut, fiind înlocuit de 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). Cât modificările operate prin Tratatul de la Lisabona nu erau în vigoare în momentul respectiv.

În ceea ce privește denumirea instanței supreme a Uniunii Europene, trebuie subliniat că de-a lungul timpului aceasta a purtat denumiri diferite, cea mai lungă uzitată fiind aceea de „Curtea de Justiție a Comunităților Europene”. Denumirea modificată prin intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona, la 1.12.2009, este de la care Curtea de Justiție a Uniunii Europene desemnează nu numai Curtea de Justiție, dar și celelalte instanțe instituite prin Tratatul privind Uniunea Europeană și respectiv Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Pentru simplificarea exprimării, Curtea de Justiție a Comunităților Europene va fi denumită în continuare „Curtea Europeană de Justiție” sau „Curtea de Justiție”.

În concret, privitor la jurisprudența Curții Europene de Justiție în materia măsurilor interne aplicate autoturismelor second hand:

Cauza Nâdasdi C-290/05 și C-333/05:

În interpretarea art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană și în urma deciziei Curții de Justiție a Comunităților Europene din 5 decembrie 2006 - deciziile reunite C-290/05 și C-333/05, Akos Nâdasdi c. Vam-es Penzugyorseg Esztergom - Alföldi Regionális Parancsnoksága, respectiv Ilona Nemeth c. Vam-es Penzugyorseg Esztergom - Alföldi Regionális Parancsnoksága - 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 măsurilor 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 măsurilor vamale sau a măsurilor cu efect echivalent, prin aplicarea măsurilor vamale sau a măsurilor cu efect echivalent care discriminează produsele provenite din alte state membre.”

impozitarea poate fi discriminatorie în mod indirect, datorită efectelor-pe care
duce.

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 aplicat
deja 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 justificată. Scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă
taxe diferite 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 taxă
este observă că, în stadiul său actual, dreptul comunitar nu restrânge libertatea
de comerț al unui stat membru de a construi un sistem fiscal care să diferențieze între anumite
produse, chiar dacă este vorba de produse similare în sensul art. 90 par. 1 din Tratatul
de constituire a Comunității Europene pe baza unor criterii obiective, cum ar fi
tipul și cantitatea materiei prime folosite sau procesul de producție aplicat. Totuși
diferențierea este compatibilă cu dreptul comunitar numai dacă urmărirea
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 (cazul
Kokumpu, par. 30).

52. În contextul sistemului taxelor de înmatriculare, criterii precum tipul
cilindric, capacitatea cilindrică și clasificarea fundamentată pe motive de protecție
a mediului reprezintă criterii obiective. Prin urmare ele pot fi folosite într-un asemenea
context. Pe de altă parte, nici nu există vreo cerință ca valoarea taxei să fie legată
de valoarea autoturismului,

53. Totuși, o taxă de înmatriculare nu trebuie să împovăreze producătorii

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

57. Rezultă din considerațiile de mai sus că răspunsul la întrebările adresate în cauza C-290/05, respectiv în prima parte a întrebării a treia și întrebarea din cauza C-333/05 trebuie să fie acela că art, 90 par. 1 din Tratatul instituit de Comunitatea Europeană trebuie interpretat ca interzicând o taxă de tipul celor 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 acestuia în funcție 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 din care sunt importate.

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

Cauza Brzezihski C 313/05:

În mod similar a decis Curtea de Justiție a Comunităților Europene și în decizia dată la 18 ianuarie 2007 în cauza C 313/05 Maciej Brzezinski împotriva Ministerului 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 are același efect echivalent. Această dispoziție are drept obiectiv asigurarea libertății de circulație a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, pe

duc, 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 în cauză). Astfel, în temeiul respectivei dispoziții, accizele asupra produselor provenite din alte state membre nu pot fi superioare celor aplicate produselor naționale similabile.

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 efectele accizelor reziduale care se aplică primei categorii de autovehicule, deja supuse unei astfel de 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, aplicate 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 anului calendaristic 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 cadrul perioadei de doi ani, rezultă din ordinul din 2004, după cum s-a arătat în punctul 13 din prezenta hotărâre, că acestea sunt supuse unei accize calculate la un nivel egal cu cel al formelor aceluiași nivel.

36 În ceea ce privește autovehiculele de ocazie care au mai puțin de doi ani, 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 egală în virtutea faptului că valoarea reziduală a accizelor, încorporată în valoarea de piață a autovehiculelor de ocazie înmatriculate în Polonia, este egală cu valoarea reziduală a 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

riminare, dat. fiind că cifrele arată că supunerea la plata accizelor vehiculelor de ocazie cumpărate în celelalte state membre în cursul lunii 4 a- fost urmată de o creștere imediată și foarte importantă a acestor achiziții.

40 într-adevăr, din jurisprudența Curții rezultă că un sistem de impozitare 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 impozitații mai mari decât produsele naționale și, prin urmare, să nu producă în niciun caz efect discriminatorii (hotărârea Haahr Petroleum, citată anterior, punctul 34, și hotărârea Comisia/Grecia, C 375/95, Rec, p. I 5981, punctul 29).

41 Din considerentele precedente rezultă că la a doua și la a treia întrebare trebuie să se răspundă că articolul 90 primul paragraf CE trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei accize în măsura în care valoarea accizei aplicate vehiculelor mai vechi de doi ani achiziționate în alt stat membru decât cel care a instituit taxa depășește valoarea reziduală a aceleiași accize încorporată în valoarea de piață a vehiculelor similare înmatriculate anterior în statul membru care instituie acciza. Curtea de competența instanței de trimitere să analizeze dacă reglementarea în cauză este în conformitate cu cerințele articolului 7 din decretul din 2004, precum și dacă are un "efect de efect".

Cât privește hotărârea pronunțată în cauza „Tatu” la care deja s-a făcut referință în considerentele sentinței de față, Examinând compatibilitatea cu art. 90 CE a taxei de poluare instituită de Statul Român prin Ordonanța de Urgență nr. 10/2008, Curtea Europeană de Justiție a reținut următoarele:

34 (...) articolul 110 TFUE are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență. Acesta vizează în special interzicerea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea unor impozitații discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre (a se vedea în special Hotărârea din 11 decembrie 1990, Comisia/Danemarca, C 47/88, Rec, p. I-1763, punctul 9, Hotărârea Brzezinski, citată anterior, punctul 27, și Hotărârea din 12 octombrie 2010, Kalinchev, C 2/09, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 37).

35 În acest sens, primul paragraf al articolului 110 TFUE interzice fiecărui stat membru să aplice produselor celorlalte state membre impozite interne mai mari decât cele care se aplică produselor naționale similare. Aceste dispoziții ale tratatului

38 Pentru a verifica dacă o taxă precum cea în cauză în-acțiunea ..principiul de egalitate nu este încălcat, trebuie să se verifice dacă există o discriminare indirectă între autovehiculele de ocazie importate și autovehiculele "de ocazie similare prezente deja pe teritoriul național, este necesar să se verifice dacă există o discriminare indirectă. În vederea întrebărilor instanței naționale și observațiile prezentate în fața Curții, trebuie să se examineze mai întâi dacă această taxă este neutră față de concurența dintre autovehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia achiziției și înmatriculării, 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.

Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și vehiculelor de ocazie similare înmatriculate anterior pe teritoriul național și supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, aceleiași taxe

39 Potrivit unei jurisprudențe constante, există o încălcare a articolului 110 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene atunci când valoarea taxei aplicate unui vehicul de ocazie importat depășește valoarea reziduală a taxei încorporate în valoarea vehiculelor de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național (Hotărârea din 9 martie 1995, Nunes Tadeu și alții/Comisia, C-105/93, Rec, p. I 479, punctul 20, Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Vale și alții/Comisia, C-105/98, Rec, p. I 1327, punctul 23, precum și Hotărârea din 19 septembrie 2000, Liasiamies și Siilin, C 101/00, Rec, p. I 7487, punctul 55).

40 În această privință, Curtea a precizat că, din momentul achitării taxei de înmatriculare într-un stat membru, valoarea acestei taxe se încorporează în valoarea vehiculului. Astfel, atunci când un vehicul înmatriculat în statul membru de proveniență este, ulterior, vândut ca vehicul de ocazie în același stat membru, valoarea de piață, care include valoarea reziduală a taxei de înmatriculare, va fi egală cu valoarea inițială, în plus un procentaj, determinat de deprecierea acestui vehicul, din valoarea sa inițială (Hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, punctul 54). Prin urmare, pentru a asigura neutralitatea taxei, valoarea vehiculului de ocazie importat reținută ca bază de calculare trebuie să reflecte valoarea unui vehicul similar deja înmatriculat pe teritoriul național (Hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 71, și Hotărârea din 19 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C 74/06, Rep., p. I 7585, punctul 28).

ingur criteriu de depreciere, precum vechimea autovehiculului, nu garantează că valoarea taxei reflectă deprecierea reală a acestor vehicule (a se vedea în acest context, în arhivele citate anterior" Gomes Valențe, punctele 28 și 29, precum și în cauza C-105/05, Italia/Grecia, punctele 38-42). În special, în lipsa luării în considerare a rulajului anual real reținut de legislația în cauză nu conduce, ca regulă generală, la o aproximare rezonabilă a valorii reale a vehiculelor de ocazie importate (Hotărârea Curții în cauza C-105/05, Italia/Grecia, citată anterior, punctul 43),

43 În acțiunea principală, din dosarul prezentat Curții reiese fără echivoc că valoarea taxei este stabilită, pe de o parte, în funcție de parametri care reflectă nivelul de poluare cauzată de vehicul, precum capacitatea cilindrică, categoria de emisii și norma Euro căreia îi corespunde, și, pe de altă parte, ținând seama de deprecierea vehiculului menționat. Această depreciere, care conduce la reducerea contribuabilului, este obținută pe baza parametrilor de mediu, este determinată nu numai în funcție de vechimea vehiculului [elementul E în formulele prevăzute la articolul 6 alineatul (3) din OUG nr. 50/2008], ci și, astfel cum rezultă din articolul 6 alineatul (3) din OUG nr. 50/2008 și din articolele 4 și 5 din normele metodologice, de rulajul mediu anual real al acestuia din urmă, cu condiția ca o declarație care să ateste acest rulaj să fie depusă de contribuabil. Pe de altă parte, în cazul în care contribuabilul apreciază că vechimea și rulajul mediu anual real nu reflectă, în mod corect și suficient, deprecierea reală a vehiculului, contribuabilul poate, în temeiul articolului 10 din OUG nr. 50/2008, să solicite ca aceasta să fie determinată printr-o expertiză ale cărei costuri, suportate de contribuabil, nu pot depăși costul operațiunilor aferente expertizei.

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

45 Această concluzie este confirmată de împrejurarea că, în baremul de evaluare care figurează în anexa nr. 4 la OUG nr. 50/2008, s-a ținut seama în mod expres de faptul că diminuarea anuală a valorii autovehiculelor este în gen

area contribuabilului și pe-cheltuiala acestuia, realizarea unei expertize cu* pri
tarea generală a vehiculului menționat și a dotărilor sale, asigură că această t
nci când este aplicată vehiculelor de ocazie importate, nu depășește valo
duală a taxei menționate încorporată în valoarea vehiculelor de ocazie simi
e au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu oc
lei înmatriculării, taxei prevăzute ele OUG nr. 50/2008.

Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și
iculelor de ocazie similare înmatriculate pe teritoriul național anterior institu
ei menționate

48 Domnul Tatu subliniază că punerea în circulație în România a u
icul de ocazie cumpărat într un alt stat membru implică plata taxei pe poluare
me, în ceea ce îl privește, o taxă în valoare de 7 595 de lei pentru un vehicul c
acitate cilindrică de 2 155 cm³, care respectă norma Euro 2 și a fost construit
7, în timp ce cumpărarea, pe piața românească a vehiculelor de ocazie, a u
icul înmatriculat în România anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/200
nd exact aceeași vechime și aceleași caracteristici tehnice ca și vehiculul impo
nționat va fi, în principiu, mult mai interesantă din punct de vedere financ
ucât nicio taxă cu o valoare analogă celei impuse prin OUG nr. 50/2008 nu c
brată sau încorporată în valoarea acestui vehicul cumpărat pe piața românească.

49 La rândul său, guvernul român susține că articolul 110 TFUE nu ad
gere autonomiei fiscale a statelor membre și că atractivitatea pieței româneș
iculelor de ocazie în raport cu piața vehiculelor de ocazie importate, evidenț
domnul Tatu, se datorează împrejurării că OUG nr. 50/2008 nu se ap
iculelor care au fost înmatriculate în România anterior intrării în vigoare a ace
onanțe. Acest guvern invocă, în această privință, punctul 49 din Hotărâ
lasdi și Nemeth, citată anterior, în care Curtea ar fi declarat în esență că artic
TFUE nu poate fi invocat în mod util pentru a stabili un efect discriminatori
i taxe pentru simplul motiv că aceasta se aplică unor vehicule înmatriculate d
area în vigoare a legii privind această taxă, iar nu și celor înmatriculate anteri
stei intrări în vigoare.

50 În această privință, trebuie amintit mai întâi, astfel cum Curtea a ar
punctul 49 din Hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, că articolul 110 TE

urajeze importul de bunuri provenind din alte state membre favorizând produse naționale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 martie 1988, Bergandi, 252/87, p. 1343, punctul 25, Hotărârea din 7 decembrie 1995, Ayuntamiento de Cebrantes, C 221/94, Rec, p. I 4385, punctul 29, precum și Hotărârea din 8 noiembrie 2006, Gemeinde Frohnleiten și Gemeindebetriebe Frohnleiten, C 221/06, Rep., p. I-11175, punctul 40).

53 Astfel, articolul 110 TFUE ar fi golit de sensul și de obiectivul său dacă statelor membre le ar fi permis să instituie noi taxe care au ca obiect sau ca efect să încurajeze vânzării de produse importate în favoarea vânzării de produse similare disponibile pe piața națională și introduse pe această piață înainte de intrarea în vigoare a taxelor menționate. O astfel de situație ar permite statelor membre să realizeze, prin instituirea unor impozite interne al căror regim este stabilit astfel încât să aibă efectul descris mai sus, interdicțiile prevăzute la articolele 28 TFUE și 34 TFUE.

54 În ceea ce privește taxele aplicate autovehiculelor, din lipsa armonizării în materie rezultă că fiecare stat membru poate să stabilească reguli diferite și să adopte măsuri fiscale potrivit propriilor aprecieri. Astfel de aprecieri, asemănătoare cu cele adoptate pentru punerea lor în aplicare, trebuie însă să fie lipsite de efectul descris la punctul precedent (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 martie 2006, Anlagen, C 451/99, Rec, p. I 3193, punctul 40, Hotărârea din 15 septembrie 2006, Comisia/Danemarca, C 464/02, Rec, p. I 7929, punctul 74, și Hotărârea din 15 septembrie 2006, De Danske Bilimportører, C 98/05, Rec, p. 14945, punctul 28).

55 În această privință, trebuie amintit că autovehiculele prezente pe piața dintr-un stat membru sunt „produse naționale” ale acestuia în sensul articolului 110 TFUE. Atunci când aceste produse sunt puse în vânzare pe piața vehiculelor de ocazie a acestui stat membru, ele trebuie considerate „produse similare” vehiculelor de ocazie importate de același tip, cu aceleași caracteristici și aceeași uzură. Astfel, autovehiculele de ocazie cumpărate pe piața statului membru menționat și cele cumpărate pe piața altui stat membru au același scopul importării și punerii în circulație în acest stat, în alte state membre și constituie produse concurente (a se vedea în special Hotărârile citate anterior, Comisia/Danemarca, punctul 17, precum și Kalinchev, punctele 32 și 40).

56 Din principiile amintite mai sus rezultă că articolul 110 TFUE o

... în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie mi sunt în niciun fel greșite din punct de vedere al sarcinii fiscale. Nu se poate contesta că, în aceste condiții, OUG nr. 10/2003 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre.

59 În această privință, trebuie precizat, în lumina principiilor amintite în articolele⁴50-53 din prezenta hotărâre, că, deși statele membre păstrează, în materie de mediu, competențe extinse care le permit să adopte o mare varietate de măsuri, acestea trebuie totuși să respecte interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE.

60 În plus, trebuie să se constate, astfel cum a subliniat în mod clar în opinia sa judecătoarea Tatu, că obiectivul protecției mediului menționat de guvernul român, care este realizat și materializat în fapt, pe de o parte, de a împiedica, prin aplicarea unei taxe anuale masive, circulația în România a unor vehicule deosebit de poluante, precum cele care nu corespund normelor Euro 1 și Euro 2 și care au o capacitate cilindrică mare, și pe de altă parte, de a folosi veniturile generate de această taxă pentru finanțarea unor proiecte de mediu, ar putea fi realizat mai complet și mai coerent aplicând taxa de poluare oricărui vehicul de acest tip care a fost pus în circulație în România. O astfel de măsură, a cărei punere în aplicare în cadrul unei taxe anuale rutiere este posibilă, nu ar favoriza piața națională a vehiculelor de ocazie în detrimentul punerii în circulație a vehiculelor de ocazie importate și ar fi, în plus, conformă principiului de egalitate al căruia autorul plătește.

61 Având în vedere toate cele de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja achiziționarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de uzură în piața națională. (...)

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

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 înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel

ectivă care erâ de aproximativ 30%. din valoarea autovehiculului, în "vreme, c
cazuri aceeași taxa are-o. valoare redusă față de acest procent, ajungând'uneo
0 - 15 % din valoarea autovehiculului.

Cu alte cuvinte, este de nediscutat astăzi împrejurarea că o taxă pe
are de circa 30 % din valoarea autovehiculului contravine art. 110 TFUE
cât Curtea Europeană de Justiție nu afirmă nimic despre taxele mai mici de 3
valoarea enunțată, respectiv nu stabilește că taxa ar fi nediscriminatorie, dac
epăși bunăoară 15% ori 20% din valoarea autovehiculului, în lipsa unui a
r trebuie reținută concluzia, singura posibilă, că taxa pentru poluare reglemen
arianta inițială a OUG nr. 50/2008 contravine art. 110 TFUE fără nicio distincț

Astfel fiind, în raport cu concluziile deja exprimate, apare ca fiind nele
ecizia nr. 21/16.01.2009 emisă de către aceeași pârâtă în soluționarea contest
are reclamantul a înregistrat-o sub nr. 192902/12.12.2008 și prin care contes
ționată a fost respinsă.

Față de temeinicia pretențiilor formulate de către reclamant în cer
ductivă de instanță privind anularea deciziilor atacate și restituirea taxei pe
are apare ca fiind fondată, ca o consecință și cererea subsidiară a reclamant
nd obligarea pârâtei și la dobânzi legale în materie fiscală începând cu
tuării plății și până la restituirea sa efectivă, deoarece cu privire la actualiz
elor achitate cu dobânda legală în materie fiscală legale până la data p
tive, instanța constată că, în cazul sumelor restituite de la bugetul statulu
rează dobânzile legale aferente, până la data restituirii efective, prejudiciul ca
amantului putând fi reparat integral numai în acest mod, prin aplicarea art.
2 raportat la art. 120 alin.7 Cod procedură fiscală.

Pe cale de consecință, pentru toate acestea, văzând și dispozițiile art. 18
ea nr. 554/2004, instanța urmează să admită acțiunea și prin urmare să anu
zia de calcul a taxei pentru poluare nr. XXXXX/08.12.2008 emisă de pâr
ministrație și decizia nr. XXXXX.01.2009 de soluționare a contestației emis
ta direcție susmenționată, să oblige pe pârâta Administrația Finanțelor Publi
municipiului Arad să restituie reclamantului taxa pentru poluare achitată în sum
XXX lei, actualizată cu dobânda legală în materie fiscală începând cu
tuării plății și până la restituirea sa efectivă.

niciun echivoc la textul de lege enunțat că partea litigantă poate să se îndrepte
are cerere împotriva unei alte persoane numai atunci când ar urma să cadă
enunții față de persoana care dintr-un început a chemat-o în judecată, în temeiul
din același cod se va respinge ca nefondată cererea de chemare în garanție
formulată de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad împotriva
Administrației Fondului pentru Mediu.

în temeiul art. 274 Cod procedură civilă instanța va obliga pârâtele căzând
retenții la XXXX lei cheltuieli de judecată către reclamant.

Pentru aceste motive In
numele legii
H o t ă r ă ș t e

Respingg^g excepțiile de tardivitate și inadmisibilitate a cererii de revizuire
ococate în cauză.

Admite cererea de revizuire formulată de revizuiantul XXXX
nicipiat în XXXXXXXX împotriva intimatelor Administrația Finanțelor Publice
Municipiului Arad, cu sediul în Arad, Bd. Revoluției nr. 77, Direcția Generală
Finanțelor Publice Arad, cu sediul în Arad Bd. Revoluției nr. 77-79 și Administrația
Fondului pentru Mediu București, cu sediul în București, Splaiul Independenței
, sector 6, și în consecință:

Schimbă în parte sentința civilă nr. XXXXX din 04.11.2009 pronunțată de
Judecătura Municipală Arad în dosarul nr. XXXXXX108/2009, în sensul că menține soluția
Judecăturii în ceea ce privește rezolvarea excepției de inadmisibilitate invocată
de pârâta în garanție Administrația Fondului pentru Mediu și astfel fiind:

Admite acțiunea formulată de reclamantul XXXX împotriva pârâtei
Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și Direcția Generală
Finanțelor Publice Arad și ca atare:

Anulează decizia de calcul a taxei pentru poluare nr. XXX.12.2008
emisa de pârâta administrație și decizia nr. XXXX.01.2009 de soluționare
a excepției emise de pârâta HiVectie^{sii} menționată.

Pronunțată în ședința publică din XXXXXX septembrie 2011