

DECIZIA CIVILĂ NR.....  
ȘEDIȚA PUBLICĂ DIN 23.02.2010 PREȘEDINTE:.....  
JUDECĂTOR:.....  
JUDECĂTOR:..... GREFIER:.....

S-a luat în examinare recursul formulat de reclamantul X, împotriva sentinței civile nr. .../21.10.2009, pronunțată în dosarul nr.4134/108/2009\_ al Tribunalului Arad, în contradictoriu cu pârâții - intimați Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și cu chemata în garanție - intimată Administrația Fondului pentru Mediu, având ca obiect contestație act administrativ fiscal.

La apelul nominal făcut în ședință publică se prezintă pentru reclamantul -recurent lipsă avocat ....., pentru pârâta - intimată A.F.P. Arad se prezintă consilier juridic .., lipsă fiind celelalte părți.

Procedura de citare este legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință, după care se constată că s-a depus la dosar prin registratura instanței, la data de 15.02.2010 întâmpinare din partea pârâtei - intimate Administrația Finanțelor Publice Arad întâmpinare, un exemplar comunicându-se reprezentantului reclamantului - recurent.

Reprezentantul pârâtei - intimate Administrația Finanțelor Publice Arad depune la dosar delegație de reprezentare.

Reprezentantul reclamantului - recurent depune la dosar dovada achitării taxei judiciare de timbru și a timbrului judiciar.

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

Reprezentantul reclamantului - recurent solicită admiterea recursului așa cum a fost formulat, fără cheltuieli de judecată.

Reprezentantul pârâtei - intimate A.F.P. Arad pune concluzii de respingere a recursului pentru motivele arătate în întâmpinare.

## CURTEA

Deliberând asupra recursului de față, constată următoarele: **Prin acțiunea în contencios administrativ înregistrată pe rolul Tribunalului Arad la data de 13.08.2009 sub nr. ..../108/2009**, reclamantul X a cerut în contradictoriu cu pârâtele Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad anularea Deciziei de calcula taxei de poluare cu nr. .../05.12.2008, emisă de pârâta I.; anularea Deciziei nr. .../12.02.2009, emisă de pârâta II. și obligarea pârâtei I. la restituirea taxei de poluare în cuantum de ..... lei, actualizată cu dobânda prevăzută de Codul de procedură fiscală, începând cu data plății și până la restituirea efectivă, cu cheltuieli de judecată.

în motivarea acțiunii, reclamantul a arătat că a plătit suma de ..... lei, reprezentând taxa de poluare pentru autovehiculele cu chitanța seria ... nr. .... /08.12.2008, în contul bugetului de stat.

Achitarea taxei a fost necesară pentru a putea înmatricula în România autoturismul marca ....., înmatriculat pentru prima dată în Italia, la data de 31.01.2002.

Considerând că a plătit o taxă nelegală și nedatorată a formulat o contestație pârâtei nr. I, înregistrată sub nr. .... /08.01.2009, în temeiul art. 207 Cod procedură fiscală și a cerut restituirea sumei achitată, cu motivarea că plata taxei este nelegală în raport cu dispozițiile art. 90 din Tratatul CE., care a fost respinsă.

A criticat soluția de respingere a contestației depusă în procedura prealabilă prevăzută de Legea nr.554/2004 față de motivația oferită de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, cu motivarea că pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad a aplicat dreptul intern, respectiv prevederile O.U.G. nr^O/2008, cu nesocotirea reglementărilor comunitare în materie, în condițiile în care aceste dispoziții se aplică în mod direct și au prioritate față de dreptul național.

Pe fond, a susținut că taxa percepută de către autoritățile române este ilegală și încalcă dispozițiile art. 90 din Tratatul CE.

Conform acestor dispoziții „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”.

A invocat în sprijinul argumentației sale practică judiciară comunitară din care rezultă că, în cazul unui conflict între legea națională și prevederile comunitare, judecătorul național are obligația de a asigura realizarea efectului deplin al dreptului comunitar pentru aplicarea acestor norme împotriva oricăror dispoziții contrare din legislația națională până a solicita sau aștepta eliminarea acestor dispoziții pe cale legislativă. (Hotărârea Amministratori della Finanze dello Stato c/a Simmenthal S.p.A.)

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

Din punctul de vedere al reclamantului, rostul acestei reglementări comunitare este de a interzice discriminarea fiscală între produsele importate și cele similare autohtone, în condițiile în care, în România nu se percepe nici un fel de taxă pentru autoturismele produse în țară și înmatriculate aici.

A criticat politica Statului român aplicată autovehiculelor uzate, susținând că prin instituirea taxei de poluare cumpărătorii sunt orientați din punct de vedere fiscal să achiziționeze autovehicule second hand, înmatriculate deja în România și că legiuitorul a influențat alegerea consumatorilor, protejând producția internă de autoturisme, fapt ce rezultă explicit din preambulul O.U.G. nr.208/2008 și 218/2008.

În drept, au fost invocate dispozițiile art.1 alin. 4 Cod fiscal, art. 7 din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, art. 90 din Tratatul CE., art. 117, art. 124, art. 205 și art. 207 alin. 4 Cod procedură fiscală, art. 11 afin. 2 și art. 148 din Constituția României și, art. 274 Cod procedură civilă.

**Prin întâmpinare**, pârâta **Administrația Finanțelor Publice** a Municipiului Arad a cerut respingerea acțiunii reclamantului ca neîntemeiată, invocând pe cale de excepție lipsa calității procesuale pasive a sa.

În motivarea excepției, a arătat că în realitate reclamantul nu contestă nici un act administrativ fiscal, ci contestă o taxă care a fost stabilită printr-un act normativ, sub aspectul legalității sale.

A mai arătat că acest lucru rezultă chiar din preambulul acțiunii formulate; în situația în care contesta modul de calcul al taxei de poluare se putea discuta despre o eventuală calitate procesuală a pârâtei.

Prin urmare, câtă vreme Guvernul României și Comisia Europeană au purtat negocieri, finalizate prin obligația asumată de Statul Român de a revizui cuantumul taxei speciale auto reglementată de art. 214 indice 1 Cod fiscal (abrogat la intrarea în vigoare a O.U.G. nr. 50/2008) și de a adopta O.U.G. nr. 50/2008 privind instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, în vigoare cu începere de la data de 01.07.2008, rezultă că taxa este legală.

Din punctul de vedere al pârâtei, taxa de poluare reglementată de ordonanța amintită este temeinică, legală și în conformitate cu normele de drept comunitar, această taxă nefiind contestată de către Comisia Europeană sau alt organism comunitar.

Taxa de poluare există legal și se plătește în alte 16 state comunitare (Germania, Italia, Franța, etc.)

Reclamantul ar fi trebuit să producă probe din care să rezulte indubitabil că taxele pe care le aplică statul român sunt superioare celor din care reclamantul și-a achiziționat autoturismul pentru a dovedi susținerile din acțiune.

**Pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad a formulat o cerere de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu**, în calitate de instituție beneficiară, în exclusivitate a taxei de poluare reglementată de OUG nr. 50/2008 și a cerut obligarea acesteia la suportarea tuturor cheltuielilor și a altor consecințe pecuniare ori de altă natură, ce ar cădea în sarcina sa, în cazul admiterii acțiunii de față.

În drept a invocat dispozițiile art. 60 ^63, 112 Cod procedură civilă, art. 1 aliniat 1 din O.U.G. nr.50/2008 și art.992 Cod civil.

Prin întâmpinare, pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad a cerut respingerea acțiunii reclamantului ca nefondată și, în subsidiar, în cazul admiterii acesteia, să se admită cererea de chemare în garanție formulată în contradictoriu cu Ministerul Mediului - Administrația Fondului pentru Mediu.

A susținut că reclamantul este obligat la plata taxei pe poluare, potrivit art. 4 litera -a din O.U.G. nr.50/2008, deoarece a solicitat în mod voluntar plata acestei taxe care se datorează cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România.

**Prin întâmpinare, chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu** a cerut respingerea acțiunii în contencios formulată de reclamant, susținând, în esență, că taxa pe poluare reglementată de O.U.G. nr.50/2008 respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 din Tratatul CE.

Astfel, determinarea taxei pe poluare se face pe baza unor criterii obiective -capacitate cilindrică, emisie de poluanți, așadar și în funcție de deprecierea autovehiculului conform coeficienților din Anexa nr. 4.

Pe de altă parte, atâta timp cât taxa pe poluare prevăzută pentru prima înmatriculare a autovehiculului reclamantului este egală cu valoarea reziduală a taxei pentru un autovehicul identic cu cel cumpărat de reclamant și scos din parcul auto național în aceeași zi în care s-a solicitat înmatricularea primului autoturism, rezultă că exigențele stipulate de Tratatul CE. sunt respectate.

A susținut că, chiar Comisia Europeană a recunoscut că taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr.50/2008 corespunde normelor comunitare, astfel că nu pot fi reținute acuzațiile reclamantului potrivit cărora prin instituirea acestor taxe se constituie o

discriminare a regimului fiscal și că această taxă contravine dispozițiilor art. 90 din Tratatul CE.  
A invocat practică judiciară pronunțată de CEDO în materie.

S-a opus admiterii capătului de cerere privind obligarea sa la plata cheltuielilor de judecată, motivând că nu se face vinovată de stabilirea contravalorii taxei pe poluare, nefiind emitentul actului administrativ intitulat - Decizie de calcul. Nu se poate reține vreo culpă în sarcina sa privind colectarea acestor taxe, câtă vreme legiuitorul a prevăzut că virarea taxelor pe poluare în bugetul fondului pentru mediu se face în temeiul unui act normativ, respectiv în baza OUG nr. 50/2008.

**Prin sentința civilă nr. .... din data de 21 octombrie 2009, pronunțată în dosar nr..../...../2009**, Tribunalul Arad a respins excepția lipsei calității procesuale pasive a pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, a respins acțiunea principală formulată în contencios administrativ de către reclamantul X în contradictoriu cu pârătele Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad, având ca obiect anularea Deciziei de calcul a taxei de poluare nr. ..../05.12.2008 emisă de pârâta de ordinul 1; anularea Deciziei nr. .../..2.02.2009 emisă de pârâta de ordinul II și obligarea pârâtei de ordinul I la restituirea taxei de poluare în cuantum de .... lei, actualizată cu dobânda prevăzută de Codul de procedură fiscală, începând cu data plății și până la restituirea efectivă, respingând și cererea de chemare în garanție formulată de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad în contradictoriu cu chemata în garanție Administrația Fondului de Mediu pentru dezdăunări.

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

Cu privire la excepția lipsei calității procesuale pasive a pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, tribunalul a respins excepția în baza dispozițiilor art.137 alin.1 Cod procedură civilă și a art. 3 aliniat 1 litera b) din H.G. nr.686/2008-privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a O.U.G. nr.50/2008, deoarece acest organ fiscal a calculat taxa pe poluare și lui îi revine obligația de restituire a taxei în eventualitatea admiterii acțiunii.

Autoturismul marca .... categoria auto M. 1, norme de poluare ..., serie șasiu .. număr omologare .., număr de identificare ..., an de fabricație 2002, a fost înmatriculat pentru prima dată în Italia, la data de 31.01.2002.

Reclamantul a achitat taxa pe poluare pentru prima înmatriculare în România, a autoturismului în sumă de ... lei, cu chitanța seria ... nr. TS4A nr. ..../08.12.2008, în contul bugetului de stat.

Decizia de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule este legală, taxa pe poluare fiind stabilită pe baza documentației depusă de petent și a elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr.50/2008 și de Normele metodologice de aplicare ale acesteia aprobate prin H.G. nr. 686/2008.

Reclamantul nu a contestat modul de calcul al taxei pe poluare, ci legalitatea taxei, invocând apărări din practica CEDO prin care a intenționat să demonstreze că prin instituirea acestor taxe legiuitorul român a instituit o discriminare, cu intenția de a descuraja importul de autoturisme second hand.

Taxa pe poluare nu este contrară dispozițiilor art. 90 din Tratatul CE. — Aceasta, deoarece Guvernul Român și Comisia Europeană au purtat negocieri și au făcut-analize pe acest domeniu, fapt dictat de necesitatea adaptării legislației românești cerințele comunitare, știut fiind că România a fost supusă procedurii de infringement, tocmai din cauza cuantumului taxei speciale reglementată de art. 214 indice 1 Cod fiscal.

În urma acestor discuții și analize s-a ajuns la un acord între părți, concretizat tocmai în apariția O.U.G. nr.50/2008, despre care expertul D.GTAXUD, Lina Vatenaita a menținut în Infograma nr. 5899/26.06.2008 transmisă de Reprezentanța Permanentă a României pe lângă U.E. de la Bruxelles că prevederile proiectului de norme-metodologice privind taxa de poluare pentru autovehicule transmis Comisiei Europene la data de 25.06.2008 (formă în care a fost aprobată OUG nr. 50/2008 de către Guvernul României), sunt conforme cu criteriile europene.

Totodată în aceeași Infograma s-a menționat faptul că-procedura de infringement împotriva României va fi închisă doar după adoptarea O.U.G. nr.50/2008 de către Parlamentul României.

Prin urmare, prin adoptarea O.U.G. nr.50/2008 fără încălcarea principiului neretroactivității legii civile, legiuitorul a creat posibilitatea legală de restituire a părții din taxa de primă înmatriculare, recalculată, prin raportare la taxa de poluare, obligatorie conform O.U.G. nr.50/2008.

În speța de față reclamantul a contestat în esență, obligația de a plăti taxa de primă înmatriculare, cât și taxa de poluare, socotindu-le nelegale prin raportare la dispozițiile art. 90 din Tratatul CE.

Art. 90 paragraful I. din Tratatul CE. interzice statelor membre să instituie taxe interne discriminatorii sau protecționiste prin raportare la bunurile produse sau importate din alt stat membru.

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

Altfel spus, taxarea autovehiculelor trebuie analizată în lumina unor principii generale de drept comunitar precum transparența, neutralitatea fiscală sau taxarea excesivă, criteriile obiective, caracter adecvat și proporțional sau poluatorul plătește.

Curtea Europeană de Justiție a arătat în mod constant că o consecință a dreptului comunitar actual este aceea că Statele membre pot să impună asupra mărfurilor precum autovehiculele un sistem de taxă al cărei quantum crește progresiv în conformitate cu un criteriu obiectiv.

De asemenea, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a arătat că sunt criteriile obiective cele precum capacitatea cilindrică sau clasificarea în funcție de performanțele de mediu (A se vedea Decizia Curții de Justiție a Comunităților Europene în Cauzele conexe C-290/05 și 333-05 Akos Nădasdi și Ilona Nemeth, par. 52.)

S-a statuat, de asemenea, că dacă taxa pentru poluarea autovehiculelor este bazată pe elemente precum cilindrul, normele de poluare chimică sau emisiile de dioxid de carbon, este evident că aceste criterii de impunere sunt eminent obiective și nu lasă loc unei decizii arbitrare sau neconforme cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Jurisprudența C.J.CE. a stabilit constant că un sistem de impozitare a autovehiculelor este discriminatoriu față de autovehiculele de ocazie de import atunci când în calculul taxei nu se ia în considerare deprecierea reală a acestui autovehicul de import și, în consecință, i se impune o taxă mai mare decât valoarea reziduală a Taxei rămase neamortizată încorporată într-un autovehicul național similar (A se vedea Decizia Curții de Justiție a Comunităților Europene în Cauza C-345/93 Nunes Tadeu, par. 20).

În repetate rânduri Curtea Europeană de Justiție a afirmat că statele membre pot impune taxe de înmatriculare asupra autovehiculelor second hand importate, cu condiția că respectivele taxe să respecte dispozițiile art. 90 din Tratatul CE.

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

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

Prin O.U.G. nr.50/2008 nu se face nici o distincție între produsele naționale și cele provenite din celelalte state U.E., taxa pe poluare plătindu-se pe criterii obiective ca nivelul emisiilor de poluanți, capacitatea cilindrică și vechimea autoturismului.

Cât privește o comparație cu privire la autovehiculele deja existente în parcul auto național, Curtea s-a pronunțat în sensul că o atare comparație nu este relevantă sub aspectul discriminării fiscale deoarece articolul 90 T.C.E. nu este menit să împiedice un stat membru de a introduce taxe noi sau să schimbe cota sau baza de impunere a unor taxe deja existente. (A se vedea, Decizia Curții de Justiție a Comunităților Europene în Cauzele conexe C-290/05 și 333-05 Akos Nădasdi și Ilona Nemeth, par. 49).

S-a concluzionat astfel că dacă autovehiculele deja existente în parcul auto național nu sunt și ele supuse noii taxe nu reprezintă o discriminare sub aspectul dreptului european.

Pornind de la aceste principii generale de drept comunitar se impune a stabili dacă adoptarea O.U.G. nr.50/2008 este conformă cu Tratatul precum și cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Potrivit art.1 alin.1 din O.U.G. nr.50/2008, ordonanța de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

Așa cum rezultă din preambulul actului normativ, taxa a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, ținând cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Obligația de plată a taxei se naște, conform art. 4 din O.U.G. nr.50/2008 cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România sau la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9.

În speță se susține că dispozițiile O.U.G. nr.50/2008 cu privire la taxa de poluare sunt în contradicție cu dispozițiile art. 25, 28, 90 paragraf 1 din Tratatul 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 cu privire la taxele vamale cu caracter fiscal. Art. 28 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene interzice între statele membre restricțiile cantitative la import, precum și orice măsuri cu efect echivalent.

Conform art. 90 paragraf 1 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene 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.

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

Cu privire la natura taxei de poluare C.J.C.E. s-a pronunțat la 05.12.2006 asupra acțiunilor preliminare formulate de Hajdu-Bihar Megyei Birosag și Bacs Kiskun Megyei Birosag în cauzele reunite C-29012005 Nădasdi și C-33312005 Nemeth, 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 nu constituie o taxă vamală în sensul art. 25 din tratat ci 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 tratat 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.

Nici încălcarea "art. 28 din Tratat nu poate fi reținută conform formulei Dassonville impusă în jurisprudența C.J.C.E. sunt măsuri cu efect echivalent nu numai acele măsuri care tratează discriminativ, în mod deschis sau ascuns marfa străină adusă dintr-un alt stat membru dar și acelea care pornind de la conținutul efectiv al textului sunt egal aplicabile sau au același efect aparent pentru toți, iar la evaluarea acestor măsuri Curtea a stabilit că trebuie avute în vedere efectele potențiale, posibile ale acestora și nu scopul urmărit de acestea. Mai mult, Curtea a conchis că restricționările importului sau exportului sunt permise doar în situația în care în domeniu lipsesc reglementările comunitare, restricțiile sunt necesare pentru asigurarea supravegherii fiscale a corectitudinii în relațiile comerciale, pentru asigurarea protecției consumatorului, pentru protecția valorilor social-culturale naționale dacă reglementările sunt valabile în mod nediscriminatoriu pentru mărfurile din producția internă sau externă.

Atâta timp cât O.U.G. nr.50/2008 nu cuprinde dispoziții privitoare la diferențierea 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 deopotrivă 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 ca în calculul cuantumului acesteia sunt importante emisiile 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 cuantum mai mare pe măsură ce performanțele de mediu scad.

În aceasta privință, actul normativ analizat respectiv O.U.G. nr.50/2008 a fost adus în conformitate cu-principiile jurisprudenței europene prin prevederea unei grile de depreciere ce corespunde unor valori reale de pierdere a valorii de piață și care, în plus, pot fi contestate de contribuabil dacă face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură 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 de plată și obține o valoare mai mare a deprecierei. Aceasta posibilitate a contribuabilului asigură ca în toate cazurile, valoarea taxei percepute asupra unui autovehicul second-hand de import nu va depăși valoarea reziduală a taxei existente într-un autovehicul deja înmatriculat.

În ceea ce privește art. 90 din Tratat, trebuie reținut că C.J.C.E. a apreciat cu ocazia soluționării acțiunii preliminare în cauzele reunite C-Z90J2005 Nădasdi și C-33312005 Nemeth că o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație înainte de intrarea în vigoare a legii privind taxele de înmatriculare (în speță, de poluare) nu este relevantă. 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 pentru vehiculele nou-importate dintr-un alt stat membru decât statul în cauză (în speță Ungaria) cu efectele valorii reziduale a taxei care afectează vehiculele similar înmatriculate deja în statul respectiv (Ungaria) și cărora, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această taxă.

S-a concluzionat că art. 9D par. 1 din Tratatul CE trebuie interpretat ca interzicând o taxă de poluare percepută cu ocazia primei înmatriculări atâta timp cât valoarea taxei, determinată exclusiv prin raportare la caracteristicile tehnice ale autoturismului (tipul motorului, capacitatea cilindrică) și clasificarea din punct de vedere al poluării, este calculată fără a se lua în calcul deprecierea autoturismului, de o asemenea manieră încât, atunci când se aplică autoturismelor second hand importate din statele membre, aceasta excede valoarea taxei incluse în valoarea reziduală a unor autoturisme second hand similare care au fost deja înregistrate în statul membru în care sunt importate.

Așa cum rezultă din cuprinsul O.U.G. nr.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 și deprecierea autoturismului, conform coeficienților descriși în anexa 4 (Cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare față de cota fixă, în funcție de abaterile de la situația standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, în condițiile prevăzute în normele metodologice de aplicare a ordonanței de urgență) astfel că exigențele stipulate de CJCE cu ocazia soluționării acțiunii preliminare în cauzele reunite 290/2005 Nădasdi și C-333/2005 Nemeth sunt respectate.

Față de aceste împrejurări instanța a reținut că taxa de poluare reglementată de O.U.G. nr.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 pentru care s-a plătit taxa în România este ulterior scos din parcul auto național se restituie valoarea reziduală a taxei în conformitate cu prevederile alin. (2).

(2) Valoarea-reziduală a taxei reprezintă taxa care ar fi plătită pentru respectivul autovehicul dacă acesta ar fi înmatriculat la momentul scoaterii din parcul auto național.”.

Așadar, atâta timp cât taxa de poluare percepută pentru prima înmatriculare se restituie atunci când autoturismul respectiv este scos din parcul auto național, nu se poate pretinde o discriminare față de autoturismele pentru care aceasta taxa nu s-a perceput deoarece existau în parcul auto național la data adoptării actului normativ,



atâta timp cât pentru acestea taxa nu a fost plătită și evident nici nu se poate pune problema restituirii ei.

Pentru considerentele prezentate tribunalul a constatat că Decizia de calcul a taxei pe poluare cu nr. ..../05.12.2008 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad este legală și temeinică, fiind întocmită cu respectarea dispozițiilor art. 4 lit. a) art. 5) din O.U.G. nr.50/2008 privind instituirea taxei de poluare pentru autovehicule și a dispozițiilor art.90 din Tratatul CE.

În mod legal pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad a respins contestația reclamantului formulată în procedura prealabilă prevăzută de art. 7 din Legea contenciosului administrativ, precum și cererea de restituire a taxei pe poluare în sumă de .... lei, a cărei plată este legală și în concordanță cu practica judiciară comunitară în materie.

Față de aceste considerente tribunalul a respins acțiunea principală formulată în contencios administrativ de către reclamantul X în contradictoriu cu pârâtele Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad, având ca obiect anularea Deciziei de calcul a taxei de poluare nr. ..../05.12.2008 emisă de pârâta de ordinul I; anularea Deciziei nr. ..../12.02.2009 emisă de pârâta de ordinul II și obligarea pârâtei de ordinul I la restituirea taxei de poluare în cuantum de .... lei, actualizată cu dobânda prevăzută de Codul de procedură fiscală, începând cu data plății și până la restituirea efectivă.

A respins cererea de chemare în garanție formulată de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad în contradictoriu cu chemata în garanție Administrația Fondului de Mediu pentru dezdăunări, având în vedere caracterul subsecvent al acesteia față de cererea principală.

**împotriva acestei hotărâri a formulat recurs reclamantul x.** solicitând admiterea recursului, modificarea sentinței atacate și-admiterea acțiunii astfel cum a fost formulată.

În motivare se arată că prin hotărârea atacată, a fost calculată suma de ..... lei cu titlu de taxă de poluare pentru autovehicule, în vederea efectuării înmatriculării unui autoturism marca ..., fabricat și înmatriculat pentru prima oară, în anul 2002, în Italia.

Reclamantul a achitat cu chitanța seria ... nr. ..../08.12.2008, suma de .... lei cu titlu de taxă depoluare pentru-autovehicule, pentru autoturismul second-hand de mai sus. Acest autoturism fiind înmatriculat, în prezent, sub nr. ....

În termen legal, a formulat contestația cu nr. ..../08.01.2009 în temeiul art. 207 din Codul de procedură fiscală și a solicitat A.F.P.M. Arad restituirea sumei achitate, cu motivarea că plata taxei este nelegală în raport cu dispozițiile art.90 din Tratatul CE.

La această contestație a primit răspuns negativ prin ..../12.02.2009 emisă de pârâta 2, comunicată prin poștă la 16.02.2009.

A formulat acțiune în contencios administrativ care a fost respinsă de Tribunalul Arad, prin sentința atacată.

Prima instanță a considerat că instituirea taxei de poluare în România, nu contravine dispozițiilor Tratatului U.E.

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

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

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

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

Art. 4 lit. a din O.U.G. nr.50/2008 prevede că: „Obligația de plată a taxei intervine:

a) cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România;”

Aceste prevederi sunt identice cu cele ale art. 214 din Codul fiscal, pe care O.U.G. nr. 50/2008 le-a abrogat și le-a înlocuit:

Exigibilitatea și plata taxei speciale la bugetul de stat Taxele speciale se plătesc cu ocazia primei înmatriculări în România”

Conform art. 90-par. I din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene 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.

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

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

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

C.1. Constituția României:

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

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

C.2. Jurisprudența Curții de Justiție Europene:

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

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

De asemenea, în cauza Simmenthal (1976), CJE a stabilit că judecătorul național este obligat să aplice normele comunitare, în mod direct, dacă acesta contravin

normelor interne, fără a solicita sau aștepta eliminarea acestora pe cale administrativă sau a unei alte proceduri constituționale.

Analizând dispozițiile O.U.G. nr.50/2008 cu modificările ulterioare, rezultă că pentru un autoturism produs în România sau în alte state membre U.E. nu se percepe la o nouă înmatriculare taxă de poluare, dacă a fost anterior înmatriculat tot în România. Dar se percepe această taxă de poluare la autoturismul produs în țară sau în alt stat membru U.E., dacă este înmatriculat pentru prima dată în România.

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

Iar ca urmare a adoptării O.U.G. nr.218/2008, intenția legiuitorului de a influența alegerea consumatorilor a devenit mai evidentă: a fost înlăturată taxa pe poluare pentru autoturismele noi, Euro 4, capacitate cilindrică, mai mică de 2.000 cm<sup>3</sup> care se înmatriculează pentru prima dată în România în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009, astfel încât consumatorii sunt direcționați fie spre un autoturism nou, fie spre un autoturism second-hand deja înmatriculat în România. Se protejează astfel producția internă, aspect ce reiese explicit din preambulul O.U.G. nr.208/2008 și 218/2008, potrivit căruia: „Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt 4 locuri de muncă în industria furnizoare”.

Deoarece în România, stat comunitar, nu se percepe nici un fel de taxă pentru autoturismele înmatriculate deja ori reînmatriculate în țara noastră, dar se percepe o astfel de taxă pentru autoturismele înmatriculate deja în celelalte state comunitare și reînmatriculate în România după aducerea acestora aici, se constată o diferență de tratament, ceea ce constituie o discriminare a regimului juridic fiscal și contravine dispozițiilor menționate din Tratatul C.E.E.

Faptul că a achitat voluntar această taxă este irelevant, întrucât altfel nu ar fi avut posibilitatea înmatriculării autoturismului în România.

Pentru repararea integrală a prejudiciului, solicită achitarea și a folosului nerealizat, respectiv dobânda calculată, de la data încasării sumei până la data restituirii integrale și efective.

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

**Prin întâmpinare, pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad** a solicitat respingerea recursului formulat de X ca neîntemeiat și menținerea soluției Tribunalului Arad.

În motivare se arată că în dreptul românesc, nici jurisprudența și nici doctrina nu constituie izvor de drept, ci doar legea, lato sensu, astfel încât sancțiunea (inaplicabilitatea) nu poate opera decât în cazul în care este prevăzută expres și doar - pentru situații limitate, atât sub aspect material, cât și temporal.

În cazul în care recurentul a considerat anumite dispoziții legale ca fiind în afara cadrului legislativ constituțional, are la îndemână căi de atac împotriva acestora, în fața instanțelor competente material în soluționarea acestor conflicte și nu în fața instanțelor de drept comun.

Așa cum s-a arătat și în expunerea de motive a O.U.G. nr.50/2008 „în scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în „valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, ținând-cont de necesitatea adoptării de măsuri

pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, având în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale, în considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată, Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.(...)"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tocmai de aceea OUG nr.50/2008 a introdus taxa de poluare, fiind radical diminuat atât cuantumul acesteia (sensibil mai scăzut decât cel a taxei speciale auto), cât și modul de calcul prin renunțarea la coeficientul de corelare în cadrul formulei de calcul al acesteia.

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

În 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 (Cauzele CEJ Nunes Tadeu, C-345/93, Comisia/Danemarca, C-47/88 și Colnisia/Republica Elenă, C-375/95).

Rezultă dintr-o jurisprudență constantă că art. 90 primul paragraf CE este încălcat doar atunci când impozitul aplicat produsului din import și cel aplicat produsului național similar sunt calculate diferit, după metode diferite, care conduc, fie chiar și în cazuri limitate, la un impozit mai mare aplicat produsului din import.

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

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

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.

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

Reclamantul X a solicitat restituirea taxei de poluare plătite cu prilejul înmatriculării în România, conform Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, a unui autoturism marca ....., fabricat în anul 2002 și înmatriculat pentru prima dată în Italia tot în anul 2002.

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

Instanța de fond a respins acțiunea reclamantului, reținând că taxa de poluare instituită prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 nu contravine art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, având în vedere că taxa de poluare se percepe la înmatricularea autovehiculului în România, fără a distinge în funcție de proveniența acestuia, respectiv dacă acesta provine din producția internă sau din import

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.6.1 Astfel, în perioada 1.07.2008-10.12.2008 se aplică taxele stabilite conform anexelor la O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, cu mențiunea că în perioada 8.12.2008-10.12.2008, când a intrat în vigoare O.U.G. nr. 208/2008, (care a fost abrogată la 11.12.2008, prin O.U.G. nr. 218/2008) s-a plătit o taxa de poluare majorată, însă prin dispozițiile art. IV alin. 1 din O.U.G. nr. 218/2008, taxele plătite conform anexelor la O.U.G. nr. 208/2008 în perioada 8.12.2008-10.12.2008 se restituie până la valoarea taxelor instituite prin O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială.

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

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

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

- 1.6.4 În perioada ulterioară datei de 19.02.2009 se aplică taxele stabilite conform O.U.G. nr. 7/2009.

Astfel, conform art. I punctul 2 din O.U.G. nr. 7/2009, *„Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 627 din 25 aprilie 2008, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:*

*2. Anexele nr. 1, 2 și 4 se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr. 1, 2 și 3 care fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență”*.

Curtea constată că:

-Anexa 1 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 reglementează *Nivelul taxei specifice în funcție de emisia de dioxid de carbon*

-Anexa 2 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 reglementează *Nivelul taxei specifice în funcție de norma de poluare;*

-Anexa 3 O.U.G. nr. 7/2009 înlocuiește Anexa nr. 4 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008, care reglementează *Grila privind cotele de reducere a taxei;*

-Nu se modifică anexa nr. 3 la O.U.G. nr. 50/2008, care reglementează nivelul taxei specifice pentru autovehiculele din categoriile N2, N3, M2 și M3.

1.6.5 Exceptarea de la plata taxei de poluare a unor categorii de autovehicule: Curtea reține, totodată că, potrivit art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008, au fost introduse scutiri de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și pentru toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4 care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

Astfel, art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 revede următoarele:

(1) *autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.*

(2) *Autovehiculelor M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și tuturor autovehiculelor N1 cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată în afara Uniunii Europene și care se înmatriculează în România, li se aplică taxele prevăzute în anexele nr. 1 și 2."*

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

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

1.6.6. în concluzie, Curtea reține că:

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

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

7/2009

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 plafa taxei pe poluare pentru autovehicule, potrivit art. III alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în condițiile în care acestea se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență”.

#### 1.7 Conținutul Ordonanței de Urgență nr. 50/2008:

Conform art. 1 alin. 1 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, „prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu”.

Conform art. 4 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, „Obligația de plată a taxei intervine:

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

Conform art. 5 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008:

(1) „Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.

(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

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

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

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

Conform art. 7 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, „stabilirea, verificarea, colectarea și executarea silită, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa datorată de către contribuabili, se realizează de către autoritatea fiscală competentă, potrivit prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare”.

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

Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 au fost aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 686-din 24 iunie 2008, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 480 din 30 iunie 2008.

" Conform art. 3 alin. 1 și 2 din Normele metodologice citate:

(1) „Taxa se calculează de organul fiscal competent din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală, care reprezintă:

a) în cazul persoanelor juridice, al persoanelor fizice care desfășoară activități economice în mod independent sau exercită profesii libere - organul fiscal la care persoana este înregistrată ca plătitor de impozite și taxe;

b) în cazul persoanelor fizice - organul fiscal în a cărui rază teritorială persoana fizică își are domiciliul fiscal.

(2) în vederea calculării taxei de către autoritatea fiscală, persoana fizică sau persoana juridică în numele căreia se efectuează înmatricularea, denumite în continuare contribuabili, trebuie să prezinte, în copie și în original, următoarele documente: - a) cartea de identitate a vehiculului; și

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

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

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

-A = valoarea combinată a emisiilor de CO<sub>2</sub>, exprimată în grame/km;

-B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO<sub>2</sub>, prevăzută în coloana 3 din ""anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

-C = cilindrul (capacitatea cilindrică);

-D = taxa specifică pe cilindrul, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 2 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

-E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

Formula de calcul este diferită pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 5 sau Euro 6, de acelea cu norma de poluare Euro 3 sau Euro 4.

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

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

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

Curtea subliniază că, începând cu data de 1.12.2009 a intrat în vigoare Tratatul de la Lisabona,

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

2.1 în interpretarea art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, în Hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 5 decembrie 2006 - dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Akos Nâdasdi c. Vam-es Penzugyorseg Eszak-Alfoldi Regionalis Paranosr-of'oogr., rcooproov lico ■NcJiiiclh o. Vam-es Penzugyorseg Del-Alfoldi Regionalis Parancsnoksâga - Curtea Europeană de Justiție a arătat următoarele:

„45. Așa cum Curtea a statuat deja, în sistemul Tratatului instituind Comunitatea Europeană art. 90 suplimentează dispozițiile referitoare la abolirea taxelor vamale și a măsurilor cu efect echivalent. Scopul acestuia este acela de a asigura libera circulație a mărfurilor între statele membre în condiții normale de-concurență, prin eliminarea oricăror forme de protecție care pot rezulta din aplicarea unor impozite interne care discriminează produsele provenite din alte state membre (cauzele reunite C-393/04 și C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Culegere 2006 p. 1-0000, par. 55 și jurisprudența acolo citată).

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

47 Conform unei jurisprudențe bine stabilite, art. 90 par. 1 este încălcat atunci când taxa aplicată produselor importate și taxa aplicată produselor naționale similare sunt calculate diferit pe baza unor criterii care conduc, chiar dacă numai în anumite

cazuri, la un nivel al taxei mai-mare în cazul produselor importate (a se-vedea cauza *Weigel*, par. 67, precum și jurisprudența acolo citată). Totuși, chiar dacă nu sunt îndeplinite condițiile pentru existența unei asemenea discriminări, impozitarea poate fi discriminatorie în mod indirect, datorită efectelor pe care le produce.

48. în scopul de a asigura neutralitatea impozitării interne prin respectarea regulilor de concurență între autoturismele uzate aflate deja pe piața națională și autoturismele similare importate, este necesar să fie comparate efectele taxei de înmatriculare pentru vehiculele nou importate dintr-un alt stat membru decât Ungaria cu efectele valorii reziduale a taxei de înmatriculare care afectează vehiculele similare înmatriculate deja în Ungaria și căroră, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această taxă<sup>49</sup>. O comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în Ungaria înainte de intrarea în vigoare a Legii privind taxele de înmatriculare nu este relevantă. Scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă noi impozite sau să schimbe cota de impunere sau baza de impunere a unor impozite existente.

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

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

53 Totuși, o taxă de înmatriculare nu trebuie să împovăreze produsele provenind din alte state membre mai mult decât produsele naționale similare.

54. Un autoturism nou pentru care taxa de înmatriculare a fost plătită în Ungaria își pierde, în timp o parte din valoarea sa de piață. Pe măsura deprecierei autoturismului, se diminuează de asemenea cuantumul taxei de înmatriculare incluse în valoarea

reziduală a autoturismului. Din moment ce acesta este un autoturism folosit, el nu poate fi vândut decât pentru un preț ce corespunde unei părți din valoarea sa inițială, care conține valoarea reziduală a taxei de înmatriculare.

55. Pare a rezulta, din informațiile transmise de instanțele naționale, că un autoturism de același model, vechime, cu același număr de kilometri parcurși, cumpărat într-un alt stat membru și înregistrat în Ungaria, va atrage aplicarea integrală a taxei de înmatriculare prevăzută pentru această categorie de autoturisme. Prin urmare, taxa reprezintă o sarcină mai consistentă pentru autoturismele second-hand importate decât pentru autoturismele similare deja înregistrate în Ungaria, cărora li s-a aplicat taxa de înmatriculare într-un stadiu anterior.

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

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

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

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

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

2.2 în mod similar a decis Curtea de Justiție a Comunităților Europene și în hotărârea dată la 18 ianuarie 2007 în cauza C-313/05 Maciej Brzeziriski împotriva Dyrektor Izby Celnej w Warszawie

27. „După cum Curtea a statuat deja, articolul 90 CE reprezintă în cadrul Tratatului CE o completare a dispozițiilor privind eliminarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent. Această dispoziție are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre (hotărârea din 15 iunie 2006 Air Liquide Industries Belgium, C-393/04 și C-41/05, Rec, p. 1-5293, punctul 55 și jurisprudența citată, precum și hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, punctul 45).

28. De asemenea, în materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie din import, Curtea a considerat că articolul 90 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de concurența dintre produsele care se află deja pe piața internă și produsele din import (a se vedea hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01, Rec, p. 1-4981, punctul 66 și jurisprudența citată, precum și hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior).

29. Conform unei jurisprudențe consacrate, există o încălcare a articolului 90 primul paragraf CE atunci când impozitul aplicat produsului de import și cel aplicat produsului

național similar sunt calculate diferit și după metode diferite, care conduc, fie chiar și în cazuri limitate, la un impozit mai mare aplicat produsului de import (a se vedea hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 67 și jurisprudența citată). Astfel, în temeiul respectivei dispoziții, accizele asupra produselor provenind din alte state membre nu pot fi superioare celor aplicate produselor naționale similare. (...)

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

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

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

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

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

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

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

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

40 Într-adevăr, din jurisprudența Curții rezultă că un sistem de impozitare nu poate fi considerat compatibil cu articolul 90 CE decât dacă este organizat astfel încât să

excludă orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor impozite mai mari decât produsele naționale și, prin urmare, să nu producă în niciun caz efecte discriminatorii (hotărârea Haahr Petroleum, citată anterior, punctul 34, și hotărârea din 23 octombrie 1997, Comisia/Grecia, C-375/95, Rec, p. 1-5981, punctul 29).

41 Din considerentele precedente rezultă că la a doua și la a treia întrebare trebuie să se răspundă că articolul 90 primul paragraf CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei accize în măsura în care valoarea accizei aplicate vehiculelor de ocazie mai vechi de doi ani achiziționate în alt stat membru decât cel care a instituit acciza depășește valoarea reziduală a aceleiași accize încorporată în valoarea de piață a vehiculelor similare înmatriculate anterior în statul membru care instituie acciza. Este de competența instanței de trimitere să analizeze dacă reglementarea în cauză în acțiunea principală, în special aplicarea articolului 7 din decretul din 2004, produce un astfel de efect'.

2.3 Tot în materia accizelor interne aplicate autoturismelor second hand cu prilejul înmatriculării pentru prima dată în Polonia<sup>4</sup> Curtea de Justiție a Comunităților Europene a pronunțat Hotărârea din 17 iulie 2008 în cauza C-426/07, având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Wojewodski Sąd Administracyjny w Białymstoku (Polonia), prin Decizia din 27 iunie 2007, primită de Curte la 14 septembrie 2007, în procedura Dariusz Krawczvski împotriva Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku, hotărâre în care a reținut următoarele:

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

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

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

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

31 În materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie din import, articolul 90 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de concurența dintre produsele care se află deja pe piața internă și produsele din import (Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C-74/06, Rep., p. 1-7585, punctul 24 și jurisprudența citată).

32 În plus, un sistem de impozitare nu poate fi considerat compatibil cu articolul 90 CE decât dacă este organizat astfel încât să excludă orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor impozite mai mari decât produsele naționale și, prin urmare, să nu producă în niciun caz efecte discriminatorii (Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 40 și jurisprudența citată).

33În acest context, trebuie să se verifice dacă acciza în cauză în acțiunea principală se aplică în același mod atât vânzării unui autovehicul de ocazie importat, cât și vânzării unui autovehicul de ocazie deja înmatriculat în Polonia, aceste două categorii de vehicule reprezentând produse similare în sensul articolului 90 primul paragraf CE.

34În cadrul acestei comparații, trebuie să se distingă între două categorii de autovehicule, și anume, pe de o parte, cele care sunt vândute de ocazie în cursul a doi ani calendaristici de la data fabricației, anul fabricației fiind considerat primul an calendaristic din această perioadă, șt, pe-de altă parte, cele care sunt vândute de ocazie ulterior acestei perioade de doi ani (Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 34).

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

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

37În schimb, în ceea ce privește accizele aplicate autovehiculelor de ocazie vândute după mai mult de doi ani de la data fabricației, nivelul accizelor este calculat după formula prevăzută la articolul 7 din Decretul din 2004. Aplicarea acestei formule conduce la creșterea respectivului nivel în funcție de vechimea autovehiculului (a se vedea în acest sens Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 37).

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

39Având în vedere cele de mm sus, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 90 primul paragraf CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei accize, precum cea în cauză în acțiunea principală, în măsura în care valoarea accizei aplicate vânzării înainte de prima înmatriculare a vehiculelor de ocazie importate dintr-un stat membru depășește valoarea reziduală a aceleiași accize încorporată în valoarea de piață a vehiculelor similare înmatriculate anterior în statul membru care instituie acciza. Este de competența instanței de trimitere să analizeze dacă reglementarea în cauză în acțiunea principală, în special aplicarea articolului 7 din Decretul din 2004, produce un astfel de efect'.

3 Comunicatele Comisiei europene în legătură cu reglementarea română a taxei de poluare:

#### 3.1 Comunicatul din 9.12.2008:

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

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

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

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

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

Potrivit notei nr. 1 care însoțește acest comunicat, „Curtea Europeană de Justiție a decis că Articolul 90 al Tratatului de instituire a Comunității Europene nu poate fi invocat pentru a limita nivelul excesiv al taxării și că statele membre pot stabili cuantumul taxelor după cum consideră necesar. Vezi Decizia Curții din 11 decembrie 1990 în cazul C-47/88 Comisia Comunităților Europene versus Regatul Danemarcei, ECR 1990, p. I-04509, punctul 10”.

### 3.2 Comunicatul din 25.06.2009:

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

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

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

Comisia o primum un număr foarte mare de plângeri în urma acestor modificări din legislația românească. Prin prezentul comunicat de presă, Comisia dorește să informeze



*publicul în legătură cu rezultatul investigațiilor pe care le-a efectuat în privința legislației românești.*

*Comisia sprijină măsurile politice care urmăresc promovarea mașinilor mai puțin poluante. În calitate de gardian al tratatelor însă, Comisia trebuie să se asigure că aceste măsuri sunt compatibile cu dreptul comunitar. Din acest punct de vedere, modul în care este formulată legislația românească pare a avea un efect protecționist la nivelul industriei naționale a autovehiculelor noi.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dar Ordonanța de Urgență nr. nr. 50/2008 a suferit modificări succesive prin O.U.G. nr. 208/2008 (ulterior abrogată) prin O.U.G. nr. 218/2008, care a intrat în vigoare la data de 15 decembrie 2008, și, ulterior, prin O.U.G. nr. 7/2009.

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

În această privință, Curtea amintește că prin Legea nr. 157/2005, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 465 din 01/06/2005, România a ratificat tratatul privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană.

Efectele acestei ratificări sunt reglementate de art. 148 alin. 2 și 4 din Constituția României, astfel cum a fost republicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 767 din 31/10/2003, dispoziții conform cărora:

(2) *Ca urmare a aderării, prevederii tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare.*

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

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

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

În concluzie, începând cu data aderării, 1.01.2007, este obligatorie pentru Statul român respectarea așa numitului „*acquis comunitar*” astfel cum este definit prin art. 1 din Hotărârea Guvernului nr. 1367/2000, privind constituirea și funcționarea grupului de lucru pentru studierea concordanței dispozițiilor și principiilor Constituției României cu *acquisul comunitar*, în perspectiva aderării României la Uniunea Europeană, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 30 din 17/01/2001, definiție a *acquisul comunitar* conform căreia acesta include, între alte acte normative, „*dispozițiile Tratatului instituind Comunitatea Europeană, semnat la 25 martie 1957 la Roma, și ale Tratatului privind Uniunea Europeană, semnat la 7 februarie 1992 la Maastricht, ambele republicate în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. C 340 din 10 noiembrie 1997*”.

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

Cu privire la competența instanțelor de a evalua conformitatea legislației române cu dispozițiile din dreptul comunitar, Curtea amintește că în dispozitivul hotărârii Curții de Justiție a Comunităților Europene din 9 martie 1978, dată în cauza *Amministrazione delle finanze dello Stato/Simmenthal*, nr. C 106/77, s-a statuat că *Judecătorul național însărcinat să aplice, în cadrul competenței sale, dispozițiile dreptului comunitar, are obligația de a asigura realizarea efectului deplin al acestor norme, lăsând, la nevoie, pe proprie răspundere, neaplicată orice dispoziție contrară a legislației naționale, chiar ulterioară, fără a solicita sau a aștepta eliminarea prealabilă a acesteia pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional.*”

Date fiind această opinie explicită a Curții de Justiție a Comunităților Europene - a cărei jurisprudență este obligatorie pentru instanțele naționale în interpretarea dreptului comunitar - Curtea constată că instanțele române de drept comun sunt competente să

procedeze, în executarea obligației de a asigura realizarea efectului deplin al dreptului comunitar, la înlăturarea de la aplicare a oricărei dispoziții contrare a legislației naționale, chiar ulterioară, fără a solicita sau a aștepta eliminarea prealabilă a acestora pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional.

#### 6 Analiza situației din speță:

Curtea reține că în prezenta cauză, reclamantul a solicitat obligarea pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad la restituirea taxei de poluare plătite de reclamant pentru înmatricularea pentru-prima dată în România a unui autoturism marca Audi, model A6 Quattro, fabricat în anul 2002 și înmatriculat pentru prima dată în Italia tot în anul 2002.

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

-în perioada 1.07.2008-1 & 02.2009 se aplică taxele stabilite conform anexelor la O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, modificările legislative succesive operate în această perioadă dispunând restituirea diferențelor plătite în plus în raport cu taxa inițială.

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

În acest context, Curtea observă că în prezenta cauză sunt incidente dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008, în varianta anterioară datei de 19.02.2009, respectiv reglementarea în varianta inițială a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008.

De aceea, Curtea subliniază, în acest context, că urmează a analiza, în funcție de dispozițiile dreptului comunitar citate anterior, eventuala compatibilitate cu aceste dispoziții a taxei de poluare aplicabilă în perioada anterioară datei de 19.02.2009, astfel încât nu sunt pertinente - pentru această analiză - mențiunile din comunicatul Comisiei europene din 25.06.2009, comunicat care vizează reglementarea ulterioară datei de 15.12.2008, când au intrat în vigoare scutirile de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele din categoria Euro 4, cu o capacitate cilindrică de cel mult 2000 cmc care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

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

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

Curtea constată că aplicarea art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană se referă la o discriminare între impozitele aplicate „*produselor altor state membre*” și impozitele „*interne de orice natură care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare*”.

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

Se impune, așadar, constatarea că art. 90 este aplicabil numai în măsura în care bunul astfel impozitat este un produs al „*altor state membre*” ale Uniunii Europene.

Curtea subliniază că principiul libertății de circulație se aplică atât produselor care provin din statele membre cât și produselor care sunt localizate în cadrul Comunității și care au fost importate în mod legal dintr-un stat din afara Comunității. În momentul importului inițial, aceste produse sunt supuse taxelor vamale conform politicii tarifare comune și formalităților administrative, statistice și de igienă corespunzătoare legislației UE. În urma acestor proceduri produsele primesc "dreptul la liberă circulație" în cadrul Uniunii Europene.

În principiu, libera circulație a mărfurilor cere statelor membre să abroge toate măsurile ce constituie o barieră în calea comerțului în interiorul Comunității. Abolirea măsurilor naționale restrictive de natură fiscală reprezintă corolarul stabilirii unei Uniuni Vamale ce cuprinde interzicerea taxelor de import și export și orice măsuri cu efect echivalent ce afectează comerțul între statele membre, precum și stabilirea unui tarif vamal comun față de state terțe (țările aflate în afara acestei zone).

Curtea apreciază, în acest context, că se poate reține o eventuală aplicabilitate a dispoziției art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană și o eventuală discriminare fiscală numai în măsura în care se dovedește că acel autoturism a fost anterior înmatriculat în alt stat membru al Uniunii Europene decât România, deoarece acesta este criteriul care determină discriminarea fiscală a taxei de poluare din litigiu.

Curtea constată, în acest context, că reclamantul a făcut dovada înmatriculării anterioare a autoturismului în litigiu într-un alt stat membru al Uniunii Europene anterior înmatriculării în România, motiv pentru care soluționarea acestui litigiu este posibilă prin raportare la art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

#### 6.1.2. Caracterul posibil discriminatoriu al taxei de poluare:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

31 în materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie din import, articolul 90 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de concurența dintre produsele care se află deja pe piața internă și produsele din import (Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C-74/06, Rep., p. 1-7585, punctul 24 și jurisprudența citată). -

32 în plus, un sistem de impozitare nu poate fi considerat compatibil cu articolul 90 CE decât dacă este organizat astfel încât să excludă orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor impozite mai mari decât produsele naționale și, prin urmare, să nu producă în niciun caz efecte discriminatorii (Hotărârea Brzezinski, citată anterior, punctul 40~ și jurisprudența citată)".

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

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

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

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

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

în vederea stabilirii eventualului caracter discriminatoriu al taxei de poluare instituite prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, se impune în prealabil stabilirea termenilor de comparație în funcție de care se stabilește această discriminare.

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

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

4.9. O comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în Ungaria înainte de intrarea în vigoare a Legii privind taxele de înmatriculare nu este relevantă.

Scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă noi impozite sau să schimbe cota de impunere sau baza de impunere a unor impozite existente".

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

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

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

-Curtea subliniază, în acest context, că - după cum s-a arătat în hotărârea Curții de Justiție din 5 decembrie 2006, dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Ākos Nādasdi, în paragraful 49 - că nu este relevantă o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în România înainte de intrarea în vigoare a dispozițiilor privind taxa de poluare, întrucât „scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă noi impozite sau să schimbe cota de impunere sau baza de impunere a unor impozite existente”.

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

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

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

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

„De asemenea, Curtea a hotărât că taxa de înmatriculare plătită pentru un vehicul nou face parte din valoarea de piață a acestuia, statele membre având astfel obligația de a ține seama de deprecierea reală a vehiculului atunci când calculează respectiva taxă (a se vedea cauzele CEJ Nunes Tadeu, C-345/93, Comisia/Danemarca, C-47/88 și Comisia/Republica Elenă, C-375/95).”

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

Criticând legislația privind taxa de primă înmatriculare, Comisia Europeană a arătat în același comunicat, că „în conformitate cu legislația română, taxa aplicată autovehiculelor uzate nu este redusă proporțional cu valoarea deprecierei reale a unor autovehicule similare înmatriculate deja pe piață internă. Dimpotrivă, valoarea taxei crește numai pe baza vechimii autovehiculului. Având în vedere că taxa de înmatriculare a autovehiculelor din România este percepută o singură dată, autovehiculele cele mai

*impozitate sunt, implicit, autovehiculele second-hand importate. În opinia Comisiei, asemenea modalități de aplicare a taxei contravin dispozițiilor articolului 90 din Tratatul CE, astfel cum a fost interpretat de Curtea Europeană de Justiție".*

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

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

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

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

*41 Din considerentele precedente rezultă că la a doua și la a treia întrebare trebuie să se răspundă că articolul 90 primul paragraf CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei accize în măsura în care valoarea accizei aplicate vehiculelor de ocazie mai vechi de doi ani achiziționate în alt stat membru decât cel care a instituit acciza depășește valoarea reziduală a aceleiași accize încorporată în valoarea de piață a vehiculelor similare înmatriculate anterior în statul membru care instituie acciza. Este de competența instanței de trimitere să analizeze dacă reglementarea în cauză în acțiunea principală, în special aplicarea articolului 7 din decretul din 2004, produce un astfel de efect.*

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

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

- a) stabilirea valorii de circulație a autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în România;
- b) stabilirea valorii de circulație pe care ar avea-o autoturismul în litigiu în stare nouă;
- c) stabilirea proporției între cele două valori de circulație, pentru a identifica gradul de depreciere a valorii de circulație a autoturismului în cauză;
- d) stabilirea cuantumului taxei de poluare impusă autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în România;
- e) stabilirea cuantumului taxei de poluare care ar fi fost impusă aceluiași autoturism dacă ar fi fost înmatriculat în stare nouă;
- f) stabilirea proporției între cele două taxe de poluare, pentru a identifica gradul de depreciere/reducere a taxei față de taxa care ar fi datorată pentru autoturismul înmatriculat în stare nouă;
- g) compararea procentului de depreciere a valorii de circulație a autoturismului (obținut la punctul c) cu procentul în care s-a depreciat/reduce taxa de poluare (menționat la punctul f)

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

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

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

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

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

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

Or, Curtea reține că o asemenea comparație nu este posibilă, având în vedere cele arătate la punctul 6.1.2.2. din prezentele considerente. Astfel cum a arătat Curtea Europeană de Justiție în paragraful 49 din hotărârea din 5 decembrie 2006 (Âkos Nâdasdi), „o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în Ungaria înainte de intrarea în vigoare a Legii privind taxele de înmatriculare nu este relevantă. Scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă noi impozite sau să schimbe cota de impunere sau baza de impunere a unor impozite existente”.

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

Or, sub acest aspect, reclamantul nu a făcut nici o probă și nici nu a solicitat - cu prilejul înmatriculării - Regiei Autonome "Registrul Auto Român", conform art. 5 alin. 6 din Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, efectuarea unei expertize tehnice în vederea dovedirii că autovehiculul a cărui înmatriculare o solicită are un grad de depreciere mai mare decât cel indicat de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 la ordonanță.

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

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

Cât privește referirile la modificările aduse Ordonanței de Urgență nr. 50/2008 prin Ordonanța de Urgență nr. 218/2008, Curtea reține că acestea nu sunt incidente în cauză. Reclamantul a înmatriculat autovehiculul din litigiu anterior datei de 11.12.2008, "când a intrat în vigoare acest act normativ și anterior datei de 15.12.2008, când a intrat



în vigoare scutirea de la plata taxei de poluare pentru autovehiculele M1 și N1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, și care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

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

7. Solutia Curții de Apel Timișoara: în consecință, în raport cu cele arătate mai sus, Curtea apreciază că soluția Tribunalului Arad este temeinică și legală, astfel încât recursul formulat de reclamantul X împotriva sentinței civile nr. ..../21.10.2009, pronunțată de Tribunalul Arad în dosar nr. ..../108/2009 urmează a fi respins ca nefondat, în temeiul art. 312 al. 1 Cod de Procedură Civilă.

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

Respinge recursul formulat de reclamantul X împotriva sentinței civile nr. ..../21.10.2009, pronunțată de Tribunalul Arad în dosar nr. ..../108/2009.

Irevocabilă.

Pronunțată în ședința publică din 23.02.2010.