

ROMÂNIA

TRIBUNALUL ARAD

Operator .../....

Secția de contencios administrativ și fiscal, litigii de muncă și asigurări sociale Dosar nr./108/2010

SENTINȚA CIVILĂ

NR. ... Ședința publică din data
de02. 2011 Președinte :

Grefier :

S-a luat in examinare acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamantul x, în contradictoriu cu pârâții Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad, având ca obiect contestație act administrativ.

La apelul nominal se prezintă reprezentantul reclamantului, avocat, lipsă fiind pârâții.

Procedura de citare este legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei, după care nemaifiind alte cereri instanța constată cauza în stare de judecată și acordă cuvântul pe fond.

Reprezentantul reclamantului solicită admiterea acțiunii astfel cum a fost formulată în scris.

T R I B U N A L U L

Constată că prin acțiunea în contencios administrativ înregistrată la această instanță la data de ... noiembrie 2010, reclamantul X a chemat în judecată pârâtele Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad, solicitând anularea Deciziei nr./05.08.2010, prin care s-a respins ca neîntemeiată contestația formulată de reclamant, anularea deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. din 27.05.2010 emisă **de** Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și restituirea taxei **de** poluare în cuantum de ... lei, precum și obligarea pârâtelor la plata dobânzii legale în cuantumul prevăzut de Codul de procedură civilă **de** la data plății până la restituirea efectivă și la plata cheltuielilor de judecată, în motivare arătând că a achiziționat din Germania autoturismul marca ... tip, pentru înmatricularea acestuia fiind obligat să plătească taxa pe poluare pentru autoturisme prevăzută de OUG nr. 50/2008.

Consideră reclamantul că aplicarea taxei de poluare a fost expres interzisă prin art. 90 paragraful 1 din Tratatul Comunității Europene, text legal ce prevede că „nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decât cele ce se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare”, iar jurisprudența europeană în materie este împotriva adoptării unor atare măsuri discriminatorii de către statele Uniunii Europene.

De asemenea, susține reclamantul că această taxă a fost instituită prin OUG nr. 50/2008, cu modificările și completările ni teri oare cu încălcarea legislației comunitare în vigoare și în mod repetat Instanțele naționale au reținut că taxa în discuție instituie un reuim defavorabil produselor importate din alte state ale Uniunii Europene.

Prin întâmpinare pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, a solicitat respingerea acțiunii în principal ca netemeinică și nelegală, apărându-se în esență prin aceea că taxa pentru poluare nu este contrară dispozițiilor comunitare de care se prevalează reclamantul, iar în subsidiar a solicitat admiterea cererii de chemare în garanție a Ministerului Mediului - Administrația Fondului pentru Mediu, arătând că reclamantul a achitat de bună voie taxa de poluare care a fost virată Fondului pentru mediu conform art. 1 alin. 1 din OUG nr. 50/2008, prin urmare, având în vedere că acest fond este gestionat de Administrația Fondului pentru Mediu, consideră pârâta că Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad nu poate fi obligată la restituirea contravalorii taxei de poluare pentru autovehicule și a dobânzilor, deoarece instituția pârâtă doar a calculat și încasat contravaloarea taxei pe care ulterior a virat-o Fondului de mediu.

Prin întâmpinare pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad solicită respingerea acțiunii; arată că, câtă vreme legislația fiscală prevede în mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei înmatriculări, rezultă că aceasta este în mod legal datorată, astfel că adoptarea OUG nr. 50/2008 a avut, printre alte motivații și necesitatea respectării legislației europene.

Din probele administrate în cauză, instanța reține următoarele:

Reclamantul a cumpărat din Germania autoturismul marca ... tip ... serie șasiu ... pentru care a achitat taxa pe poluare în cuantum de lei.

Reclamantul a depus cererea de restituire a taxei în data de06.2010 la Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, cerere care i-a fost respinsă prin adresa nr./05.08.2010 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad.

Față de starea de fapt reținută mai sus, instanța constată că acțiunea reclamantului este neîntemeiată pentru considerentele ce se vor evidenția în cele ce urmează:

OUG nr. 50/21.04.2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea 1, nr. 327 din 25 aprilie 2008, și a intrat în vigoare la data de 01.07.2008, conform art. 14 din acest act normativ.

A fost modificată prin OUG nr. 208/2008, ce a intrat în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial, Partea 1, nr. 825/08.12.2008. OUG nr. 50/2008 a fost modificată, din nou, prin OUG nr. 218/2008, ce a intrat în vigoare la 11.12.2008 - dala publicării actului in Monitorul Oficial. Prin art. I al acestei din urmă ordonanțe de urgență a fost abrogată OUG nr. 208/2008. OUG nr. 50/2008 a fost modificată, pentru a treia oară, prin OUG nr. 7/2009 ce a intrat în vigoare la

data publicării în Monitorul Oficial, Partea 1, nr. 103/1902.2009. OUG nr. 50/2008 a fost modificată pentru a patra oară prin art. 35 din Legea nr. 329/05.11.2009 privind reorganizarea unor autorități și instituții publice, raționalizarea cheltuielilor publice, susținerea mediului de afaceri și respectarea acordurilor-cadru cu Comisia Europeană și Fondul Monetar Internațional, ce a intrat în vigoare la data de 12.11.2009. O altă completare a dispozițiilor referitoare la taxa pe poluare a avut loc prin OUG nr. 117/2009 (publicată în M.O. nr. 926/30.12.2009).

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

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

În perioada 11.12.2008 - 14.12.2008 s-au aplicat taxele stabilite conform anexelor la OUG nr. 50/2008, în varianta inițială, potrivit art. IV alin. 2 din OUG nr. 218/2008. În intervalul 15.12.2008 - 18.02.2009 au fost incidente taxele stabilite conform anexelor la OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008, în condițiile în care la 15.12.2008 au intrat în vigoare anexele prevăzute de art. II din OUG nr. 218/2008, conform art. V din OUG nr. 218/2008.

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

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

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

tuturor autovehiculelor NI cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată în afara Uniunii Europene și care se înmatriculează în România.

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

Această excepție de la plata taxei de poluare a fost extinsă prin OUG nr. 117/2009 (publicară în Monitorul Oficial. Partea I. nr. 926 din 30 decembrie 2009) la toate autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4. a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și autovehiculele NI cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv, cu condiția ca înmatricularea să aibă lor pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a acestei ordonanțe de urgență.

Însă, așa cum rezultă din succesiunea modificărilor aduse OUG nr. 50/2008 și datele la care au intervenit acestea scutirea de la plata taxei ne poluare pentru autoturismele M1 cu norma de poluare E4 a intervenit pentru prima dată la data de 15.12.2008, conform art. II din OUG nr. 208/2008, ce prevedea scutirea de al plata taxei pe poluare a tuturor autovehiculelor a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³ și care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene începând cu data de 15.12.2008. OUG nr. 208/2009 a fost respinsă prin Legea nr. 335/2009, dar autoturismele M1 cu norma de poluare E4, cu o capacitate cilindrică mai mică de 2.000 cmc au fost scutite de la plata taxei prin art. III alin. 1 din OUG nr. 218/2008 în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009, dacă se înmatriculau pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene. Excepție a fost extinsă prin OUG nr. 117/2009 la toate autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, în condițiile de mai sus.

Conform art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană (actualmente art. 110 al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, cu același conținut), conform căruia:

„Nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.

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

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. Âkos Nâdasdi c. Vam-es Penzugyorseg Eszak-Alfoldi Regionalis Parancsnoksâga, respectiv Ilona Nemeth c. Vam-es Penzugyorseg Del-Alfoldi Regionalis Parancsnoksâga - Curtea Europeană de Justiție a arătat următoarele: „45. Așa cum Curtea a statuat deja, în sistemul Tratatului instituind Comunitatea Europeană art. 90 suplimentează

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

46. În ceea ce privește 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.I-4981, par. 66 și jurisprudența acolo citată).

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

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

51. Cât privește criteriile care pot fi folosite pentru determinarea unei taxe, Curtea observă că, în stadiul sau actual dreptul comunitar nu restrânge libertatea fiecărui stat membru de a construi un sistem fiscal care tace 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, criteriile precum tipul motorului, capacitatea cilindrică și clasificarea fundamentată pe motive de protecție a mediului reprezintă criterii obiective. Prin urmare ele pot fi folosite într-un asemenea sistem. Pe de altă parte, nici nu există vreo cerință ca valoarea taxei să fie legată de prețul autoturismului.

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

54. Un autoturism nou pentru care taxa de înmatriculare a fost plătită în Ungaria își pierde, în timp, o parte din valoarea sa de piață. Pe măsura deprecierei autoturismului, se diminuează de asemenea cuantumul taxei de înmatriculare incluse în valoarea reziduală a autoturismului. Din moment ce acesta este un autoturism folosit, el nu poate fi vândut decât pentru un preț ce corespunde unei părți din valoarea sa inițială, care conține valoarea reziduală a taxei de înmatriculare.

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

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

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

- taxa este percepută asupra autoturismelor second-hand puse pentru prima dată în circulație pe teritoriul unui stat membru;
- valoarea taxei, determinată exclusiv prin raportare la caracteristicile tehnice ale autoturismului (tipul motorului, capacitatea cilindrică) și clasificarea din punct de vedere al poluării, este calculată fără a se lua în calcul deprecierea autoturismului, de o asemenea manieră încât, atunci când se aplică autoturismelor second-hand importate în 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 Legii privind taxele de înmatriculare nu este relevantă."

În consecință, stabilirea unei taxe pe poluare nu este incompatibilă prin ea însăși cu art. 90 din TCE (actualmente art. 110).

Scopul OUG nr. 50/2008 este determinat în art. I alin. 1 în sensul stabilirii cadrului legal „pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului”, fiind relevate în alin. 2 programe și proiecte pentru protecția mediului ce urmau a fi finanțate cu sumele colectate din încasare taxei.

Doar ulterior, prin OUG nr. 218/2008 acest scop a fost deturnat de la necesitatea susținerii unor programe de protecție a mediului, la protejarea industriei interne de autovehicule și păstrarea locurilor de muncă angrenate în producția de autovehicule, ce constituie, în sine o încălcare a art. 90 alin. 2 al TCE.

Astfel, în preambulul OUG nr. 218/2008 se prevede faptul că adoptarea acesteia a fost necesară având în vedere concluziile analizei gradului de adâncire a crizei financiare și economice în luna octombrie, care relevă o scădere importantă a piețelor auto și a producției industriei furnizoare, precum și măsurile de susținere a sectorului de automobile, afectat de criza financiară internațională; faptul că Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt 4 locuri de muncă în industria furnizoare, ținând cont de faptul că toate aceste elemente constituie situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată și totodată având în vedere că aceste elemente \ izează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amftnat.V.

Astfel, această modificare a OUG nr. 50/2008 nu mai are legătură cu scopul declarat al adoptării OUG nr. 50/2008. care potrivit! eru'indin din preambulul acestui act normativ urmărea inițial, asigurarea protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu ținând cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, având în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale.

Pe de altă parte, OUG nr. 50/2008 în forma sa inițială nu crea alte excepții de la plata taxei pe poluare în afara celor prevăzute de an. 5 alin. 2 și art. 9. Astfel, conform art. 3 alin. 2 erau exceptate de la plata taxei pe poluare următoarele autovehicule: aparținând misiunilor diplomatice, oficiilor consulare și membrilor acestora, precum și altor organizații și persoane străine cu statut

diplomatic, care își desfășoară activitatea pe teritoriul României; autoturismele echipate și destinate conducerii de către persoanele cu handicap fizic grav și accentuat, care posedă permis de conducere; autovehiculele destinate a fi utilizate de forțele armate, forțele de securitate a statului, de poliție, de jandarmerie, de poliția de frontieră, de pompieri; autovehiculele destinate serviciilor de ambulanță și medicină, autovehiculele speciale echipate corespunzător pentru acordarea ajutorului de urgență, precum și autovehiculele speciale destinate serviciilor de descarcerare; autovehiculele a căror caroserie sau al căror șasiu a fost înlocuită/înlocuit, cu condiția ca aceste autovehicule să fi fost anterior înmatriculate pe teritoriul României. Conform art. 9, nu se plătește taxa pe poluare pentru următoarele autovehicule: cele încadrate în categoria vehiculelor istorice; acordate instituțiilor de învățământ, sănătate și cultură, ministerelor, altor organe ale administrației publice, structurilor patronale și sindicale reprezentative la nivel național, asociațiilor și fundațiilor de utilitate publică, de către guverne străine, organisme internaționale și organizații nonprofit și de caritate, prin donații sau finanțate direct din împrumuturi nerambursabile, precum și din programe de cooperare științifică și tehnică; confiscate sau intrate potrivit legii în proprietatea privată a statului și acordate cu titlu gratuit în conformitate cu prevederile legale în vigoare; destinate competițiilor sportive, definite conform prevederilor legale în vigoare.

Or, nici unul dintre aceste criterii nu are legătură cu prima înmatriculare a autovehiculului, nefacând distincții între cele noi și cele uzate.

În plus, din comunicaiul din 05.02.2010 al Comisiei Europene privitor la propunerea de clasare a plângerii nr. 2009/2002 rezultă că departamentul responsabil al Comisiei a concluzionat, după analizarea OUG nr. 218/2008, că aceasta nu respectă art. 110 din TFUE (fostul art. 90 din TCE), în condițiile în care anumite autovehicule uzate par a fi suprataxate în comparație cu vehiculele similare înmatriculate ca noi. S-a reținut că scutirea acordată de OUG nr. 218/2008 nu pare a se baza pe criterii obiective și tinde să favorizeze producătorii autohtoni de autovehicule, motiv pentru care la 26.06.2009 Comisia a emis o scrisoare de punere în întârziere prin care punea în vedere României să modifice aceste prevederi legale. În urma anunțului statului român privitor la abrogarea, prin OUG nr. 117/2009, începând cu 01.01.2010 a scutirii reglementate de OUG nr. 218/2008, Comisia europeană a considerat că autoritățile române au luat măsurile necesare pentru a asigura respectarea legislației comunitare, reținând că „în momentul de față se pare că legislația română privind taxa de înmatriculare a vehiculelor este conformă cu art. 110 din TFUE”, motiv pentru care a propus clasarea cazului cu care a fost investită. Comisia Europeană a reținut neconformitatea OUG nr. 50/2008 modificată prin OUG nr. 218/2008 doar prin prisma unui singur criteriu, și anume cel al discriminării.

Astfel fiind, nu se poate reține existența unei discriminări în ceea ce privește modul de taxare al autovehiculelor nici pentru perioada de timp ulterioară momentului la care OUG nr. 50/2008 a fost modificată prin OUG nr. 117./2009 pentru că, prin acest din urmă act normativ discriminarea pe care a

avut-o în vedere Comisia Europeană ce a vizat numai scutirea acordată prin OUG nr. 218/2008, care discriminare a persistat și sub imperiul OUG nr. 7/2009, acte normative ce au încălcat prevederile art. 90 din Tratat, a fost înlăturată și, prin urmare, pentru perioada ulterioară momentului enunțat nu se mai pune problema incompatibilității actului normativ în discuție cu textele comunitare.

Or în speța de față este lesne de observat că taxa pentru poluare nu a fost achitată de către reclamant sub imperiul OUG nr. 50/2008, cu modificările care s-au adus acestui act normativ prin OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, ci dimpotrivă, plătită fiind la data de 19 octombrie 2010, în baza deciziei de calcul nr. 13890/18.10.2010, este evident că a fost achitată într-un moment în care discriminarea instituită prin cele două acte normative modificatoare mai înainte menționate a fost înlăturată prin dispozițiile OUG nr. 117/2009, act normativ ce a fost publicat în Monitorul Oficial al României la 30.12.2009, și prin urmare, nu pot fi primite în niciun fel susținerile implicite ale reclamantului ce rezidă din chiar demersul judiciar inițiat referitoare la aceea că discriminarea persistă și după adoptarea OUG nr. 117/2009, pentru motivele ce rezultă cu prisosință din considerentele sentinței de față.

Prin urmare, trebuie reamintit de către tribunal ca o concluzie finală, că doar OUG astfel cum a fost modificată prin OUG nr. 21 S/2008 și OUG nr. 7/2009 încălca prevederile art. 90 din TCE, ceea ce face să îl neconformă cu principiul ce rezidă din acest text comunitar actul normativ ce stabilește taxa pe poluare doar de la data intrării în vigoare a OUG nr. 21 S/2008 și până la momentul modificării OUG nr. 50/2008 prin OUG nr. 117/2009, ce a înlăturat discriminarea între modul de taxare a autoturismelor naționale și cele înmatriculate în alte state membre ale Comunității europene, nefiind însă incompatibilă cu textul comunitar OUG nr. 50/2008 în forma sa inițială după cum nu este incompatibilă cu acesta nici OUG nr. 50/2008 în forma modificată prin OUG nr. 117/2009.

De altfel, este cunoscut și faptul că din comunicatul cu dată recentă din 02.09.2010, al Comisiei pentru petiții din cadrul Parlamentului European s-a statuat tocmai în sensul celor evidențiate și de către instanța de judecată în dosarul de față referitor la faptul că au încetat să existe motivele care au stat la baza procedurii de încălcare, ca urmare a adoptării OUG nr. 117/2009 prin care a fost modificat OUG nr. 50/2008.

Comunicatul în discuție a fost dat cu referire la petiția nr. 1717/2008, prin care petiționarul Ion Gârboan, de naționalitate română, a protestat împotriva taxei excesive impuse de autoritățile române pentru prima înmatriculare a vehiculelor achiziționate în alte state membre ale UE, susținându-se de către acesta că a cumpărat un autoturism în Belgia și că taxa reprezintă aproximativ 35% din prețul de achiziție plătit, ca și cu referire la petiția nr. 1776/2008 adresată de Paula Sandu Stillert, de naționalitate germană, vizând presupusa încălcare de către Statul Român a liberei circulații a bunurilor, petiționara informând că vehiculele importate deja înainte de 15 decembrie 2008 nu au mai putut fi înmatriculate conform vechii reglementări deoarece autoritatea

competență nu mai acceptă nicio înscriere încă de la data de 09 decembrie 2008, concluzionându-se prin petiție că, comportamentul Statului Român este în contradicție cu libera circulație a bunurilor pe piața internă, petiții care au fost declarate admisibile la 27 martie 2009 și respectiv 03 aprilie 2009.

Deși prin răspunsul Comisiei din 07 iulie 2009 s-a concluzionat că aceasta este conștientă de faptul că există o încălcare a dreptului comunitar și se ocupă de inconsistențele legislației românești în materie de taxă auto. În raport cu conținutul petițiilor și bazat pe comentariile Comisiei privind acestea, comentarii ce se regăsesc în chiar cuprinsul comunicatului amintit deja în aliniatul precedent, prin răspunsul aceleiași comisii primit la data de 02 septembrie 2010, s-a statuat că în urma inițierii procedurii de încălcare a dreptului Uniunii împotriva României, la 25 iunie 2009, autoritățile române au răspuns la 28 septembrie 2009, iar ulterior la 12 ianuarie 2010 autoritățile române au transmis Comisiei OUG nr. 117/2009, care elimină scutirea acordată anumitor autovehicule în temeiul OUG nr. 218/2008, reintroducând astfel regimul de taxare existent în temeiul OUG nr. 50/2008 și în consecință motivele care au stat la baza procedurii de încălcare au încetat să existe și cazul a fost închis.

S-a mai statuat că Comisia a primit un număr însemnat de plângeri cu privire la această chestiune și a promis să informeze persoanele interesate cu privire la rezultatul investigațiilor sale, în caie sens, după deschiderea procedurii de încălcare a dreptului comunitar, Comisia a publicat un comunicat de presă (I.P./09/1012) iar cetățenii au fost informați cu privire la închiderea cazului printr-un aviz publicat în jurnalul oficial al Uniunii (Jo C 29,5.2.2010).

În fine, problema neacceptării cererilor de înmatriculare în conformitate cu vechiul sistem înainte de intrarea în vigoare a noilor niveluri ale taxei pare să fie o chestiune națională, iar contribuabilii ale căror cereri nu au fost acceptate de către autoritățile fiscale pot lua în considerare posibilitatea de a depune plângeri de administrare defectuoasă, dar în orice caz, s-a concluzionat de către Comisie că în prezent normele României în materie de taxă pe poluare pentru autovehicule par să fie în conformitate cu dreptul Uniunii Europene.

Pentru toate aceste considerente, instanța constată că acțiunea în contencios administrativ nu este întemeiată, astfel că, în baza art. 18 din Legea nr. 554/2004, o va respinge.

Văzând că pârâtele nu au căzut în pretențiuni, instanța, constatând că nu sunt întrunite cerințele prevăzute de art. 60 alin. 1 din Codul de procedură civilă, va respinge cererea pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu.

Văzând că nu se pune problema cheltuielilor de judecată.

PENTRU ACESTE MOTIVE
ÎN NUMELE LEGII
H O T Ă R Ă Ş T E

Respinge acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamantul x, cu domiciliul procesual ales în, nr. 5-7, sc. A, ap. 11 împotriva pârâtelor Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, cu sediul în Arad , Bd. Revoluției nr. 77 și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad, cu sediul în Arad, Bl. Revoluției nr. 79, pentru anularea Deciziei nr./05.08.2010, anularea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. din 27.05.2010 emisă de Administrația Finanțelor Pubiice a Municipiului Arad și restituirea taxei de poluare în cuantum de lei cu dobânda legală de la data plății până la restituirea efectivă.

Respinge cererea de chemare în garanție formulată de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arau, împotriva a Administrației Fondului pentru .Mediu, cu sediul în București, Splaiul Independenței, nr. 294, sector 6.

Fără cheltuieli de judecată.

Definitivă.

Cu drept de recurs în 15 zile de la comunicare.

Pronunțată în ședința publică din 09 februarie 2011.

Președinte

Grefier

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.