

DECIZIA CIVILĂ NR. xxx

Pe rol se află soluționarea recursului declarat de pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice XXX, împotriva Sentinței civile nr. XXX/15.10.2012 pronunțată de Tribunalul XXX, în Dosarul nr. XXX/2012, în contradictoriu cu reclamantul XXX și chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu,, având ca obiect contestație act administrativ fiscal.

La apelul nominal, făcut în ședință publică, se prezintă pentru reclamantul intimat, avocat XXX, lipsă fiind celelalte părți.

Procedura de citare este legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință, după care instanța constată că reclamantul intimat a depus la dosar, prin registratură, la data de 28.03.2013, întâmpinare, apoi reprezentantul reclamantului intimat depune la dosar împuternicire avocațială și chitanță reprezentând cheltuieli de judecată cu onorariu

Nemaifiind cereri de formulat sau excepții de invocat, Curtea constată încheiată cercetarea judecătorească și acordă cuvântul asupra recursului.

Reprezentantul reclamantului intimat solicită respingerea recursului, cu cheltuieli de judecată.

CURTEA,

în deliberare, constată că prin sentința civilă nr. XXX/15.10.2012 pronunțată de Tribunalul XXX în dosar nr. XXX/2012, a fost admisă acțiunea în contencios

administrativ fiscal exercitată de reclamantul XXX, a fost anulată Decizia de calcul a taxei pentru emisii poluante pentru autovehicule nr. XXX//05.04.2012 emisă de AFP XXX precum și Decizia nr. XXX/28.05.2012 emisă de DGFP XXX, și obligată pârâta să îi restituie reclamantului suma de conform Chitanței nr. XXX, reprezentând taxa pentru emisii poluante, actualizată și cu dobânda calculată în conformitate cu art. 124 C.pr.fisc.,

începând cu ziua următoare termenului de 45 de zile de la data înregistrării, în evidenta pârâtei 12.04.2012, a cererii reclamantului de restituire a taxei.

De asemenea a fost admisă cererea pârâtei AFP XXX de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu și obligată chemata în garanție să îi restituie pârâtei suma de XXX lei, achitată de reclamant în favoarea ei, împreună cu dobânda.

Pentru a pronunța această soluție, Tribunalul XXX a reținut următoarele:

La 20 martie 2012 reclamantul a cumpărat autoutilitara xxxx, cu prima înmatriculare la data de 17.08.2004 în Germania, iar pentru înmatricularea ei în România a fost nevoit să plătească în temeiul Legii nr. 9/2012, la 6.04.2012 suma de XXX lei, în baza deciziei privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr. XXX/5.04. 2012 emisă de A.F.P. XXX.

Prin Decizia de calcul al taxei de poluare pentru autovehicule nr. XXX/5.04. 2012 emisă de AFP XXX, s-a stabilit taxa de poluare pentru autovehicul în sumă de XXX lei, sumă ce a fost achitată de reclamant conform chitanței nr. xxx întocmindu-se și cartea de identitate a vehiculului pe numele reclamantului.

Reclamantul a formulat cerere de restituire a sumei, adresată A.F.P. XXX și înregistrată la această instituție cu nr. XXX din 12.04.2012, solicitând anularea Deciziei pentru stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr. XXX/5.04.2012, emisă pentru suma de XXX lei, restituirea sumei achitată cu chitanța XXX, plata dobânzii legale aplicabile sumei datorate, de la data înregistrării cererii până la data plății efective.

Prin adresa nr. XXX din 28 mai 2012, emisă de AFP XXX s-a înaintat cererea (plângerea prealabilă) pârâtei DGFP XXX iar prin Decizia nr. a Direcției Generale a Finanțelor Publice a jud. XXX i-a fost respinsă „plângerea prealabilă”.

Instanța a reținut că prin Legea nr. 157/2005 România a ratificat Tratatul pentru aderarea Bulgariei și României la Uniunea Europeană, efectele acestei ratificări fiind reglementate de art. 148 alin.2 și 4 din Constituția României, astfel cum aceasta a fost republicată, în conformitate cu care prevederile Tratatelor Constitutive ale U.E și celeiaite regiemeniări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare.

În conformitate cu prevederile art.110 din Tratatul Comunității 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*”.

Prin aceste prevederi se limitează libertatea statelor membre în materie fiscală de a restricționa libera circulație a mărfurilor prin interzicerea taxelor discriminatorii, respectiv discriminarea între produsele importate și cele autohtone de natură similară.

În speță Legea nr.9/2012 stabilește în art.2 lit. I că suma datorată potrivit acestei legi se numește taxa și că „taxa” - reprezintă suma datorată de către contribuabil pentru emisiile poluante provenite de la autovehiculele din categoriile M1, M2, M3 și N1, N2, N3.

Cu privire la momentul în care se datorează această taxă, prin art. 4 alin 1 și 2 din aceeași Lege s-a stabilit că ART. 4

(1) Obligația de plată a taxei intervine:

a) cu ocazia înscrierii în evidențele autorității competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România și atribuirea unui certificat de înmatriculare și a numărului de înmatriculare;

b) la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri prevăzute la art. 3 și 8;

c) la reintroducerea în parcul auto național a unui autovehicul, în cazul în care, la momentul scoaterii sale din parcul auto național, i s-a restituit proprietarului plătitor valoarea reziduală a taxei, în conformitate cu prevederile art. 7.

(2) Obligația de plată a taxei intervine și cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate, în România, asupra unui autovehicul rulat și pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru

autoturisme și autovehicule, conform Legii nr. 571/2003, cu modificările și completările ulterioare, sau taxa pe poluare pentru autovehicule și care nu face parte din categoria autovehiculelor exceptate sau scutite de la plata acestor taxe, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării.

Art. 4 a fost însă modificat prin OUG.1/2012: Art. 1 începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență aplicarea dispozițiilor art. 2 lit. i), ale art. 4 alin. (2) și a celor privind prima transcriere a dreptului de proprietate ale art. 5 alin. (1) din Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 17 din 10 ianuarie 2012, se suspendă până la 1 ianuarie 2013. Art 2 (1) Contribuabilii care au achitat taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule ca urmare a primei transcrieri a dreptului de proprietate, în conformitate cu prevederile art. 4 alin. (2) din Legea nr. 9/2012, în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a acestei legi și data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, pot solicita restituirea acesteia.

(2) Sumele prevăzute la alin. (1) se restituie la cererea contribuabilului, adresată organului fiscal competent, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care se aplică în mod corespunzător, cu excepția prevederilor art. 124 din respectiva ordonanță.

(3) Sumele se restituie în termenul de prescripție prevăzut de art. 135 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Deci în continuare această taxa de poluare nu este percepută pentru autoturismele deja înmatriculate în România stat comunitar de la 01.01.2007, și dacă a fost percepută în perioada de la intrarea în vigoare a Legii 9/2012 până la modificarea ei prin OUG 1/2012 (art. 4 alin 2) se restituie, fiind percepută exclusiv, pentru autoturismele înmatriculate în celelalte state comunitare și reînmatriculate în România, după aducerea lor în țară, fie chiar și celor de categorie M1,M2/M3, N1, N2, N3. Pentru autovehiculele deja înmatriculate în România, de aceeași categorie, taxa nu se mai percepe cu ocazia vânzării ulterioare, ceea ce demonstrează că această taxă de poluare se aplică doar ca urmare a achizițiilor intracomunitare a acestor tipuri de autovehicule și este o taxă cu echivalent taxelor vamale la import.

Potrivit normelor comunitare:

- art. 25 CE *„între statele membre sunt interzise taxele vamale export sau taxele cu efect echivalent. Această interdicție se aplica taxelor vamale cu caracter fiscal.*

- art. 28 CE *„între statele membre sunt interzise restricțiile cantitative la import, precum și orice măsuri cu efect echivalent”.*

Conform jurisprudenței Curții Europene de Justiție, noțiunea de taxă cu echivalent constă în orice taxă pecuniară impusă unilateral asupra mărfurilor în temeiul faptului că trec frontiera, oricare ar fi denumirea și modul de aplicare al acesteia, iar un sistem de taxare care să fie considerat compatibil cu art.110 din Tratatul Comunității Europene, trebuie să excludă orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor taxe mai mari decât produsele similare naționale și să nu producă în nici un caz efecte discriminatorii. Autovehiculele din categoriile vizate de Legea 9/2012 fac parte din categoria bunuri, și nu pot fi taxate numai pentru că au fost aduse dintr-un stat European.

Practic, prin instituirea taxei discriminarea produsă de OUG 50/2008 pe care o abrogă, este limitată la anumite categorii de autovehicule.

Textul art. 110 din Tratatul CE se referă la produsele provenind din alte state membre și supuse unor impozite interne, de orice natură, superioare celor care se aplică direct sau indirect produselor naționale similare, ori Statul Român nu percepe taxa de poluare produselor naționale similare, respectiv pentru autovehiculele deja înmatriculate în România (second-hand) de aceeași categorie, cu ocazia vânzărilor ulterioare.

Multiplele discuții dintre România și Uniunea Europeană pe tema taxei de primă înmatriculare, taxei de poluare au fost generate de faptul taxa, indiferent de denumire, se aplica numai autovehiculelor din alt stat membru al UE nu și celor similare din România.

26. Astfel cum a arătat Curtea la punctul 58 din Hotărârea Tatu, citată anterior, o reglementare precum OUG nr. 50/2008 are ca efect faptul că autovehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante sunt supuse, în pofida aplicării unei reduceri mari a cuantumului taxei pentru a ține seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală. Nu se poate contesta că, în aceste condiții, reglementarea națională menționată are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor autovehicule de ocazie cumpărate din alte state membre.

27. Aceleași considerații se impun în ceea ce privește regimul de impozitare prevăzut de OUG nr. 50/2008, astfel cum a fost modificată prin OUG nr. 208/2008, OUG nr. 218/2008, OUG nr. 7/2009 și, respectiv, OUG nr. 117/2009. Astfel, din dosarul cauzei rezultă că toate versiunile de modificare a OUG nr. 50/2008 mențin un regim de impozitare care descurajează înmatricularea în România a unor autovehicule de ocazie cumpărate din alte state membre și care se caracterizează printr-o uzură și o vechime importante, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală. Pe de altă parte, cu ocazia ședinței, care a avut loc după pronunțarea Hotărârii Tatu, citată anterior, guvernul român nu a susținut că ar exista o diferență relevantă, în scopul examinării compatibilității cu articolul 110 TFUE a unei taxe precum cea reglementată de OUG nr. 50/2008, între versiunea inițială a OUG nr. 50/2008 și versiunile ulterioare ale acesteia."

28. În sfârșit, trebuie amintit că obiectivul protecției mediului, care se materializează în faptul, pe de o parte, de a împiedica, prin aplicarea unei taxe disuasive, circulația în România a unor vehicule deosebit de poluante, precum cele care corespund normelor Euro 1 și Euro 2 și care au o capacitate cilindrică mare, și, pe de altă parte, de a folosi veniturile generate de această taxă pentru finanțarea unor proiecte de mediu, ar putea fi realizat mai complet și mai coerent aplicând taxa pe poluare oricărui vehicul de acest tip care a fost pus în circulație în România. O astfel de taxare, a cărei punere în aplicare în cadrul unei taxe anuale rutiere este perfect posibilă, nu ar favoriza piața națională a vehiculelor de ocazie în detrimentul punerii în circulație a vehiculelor de ocazie importate și arfi, în plus, conformă principiului poluatorul plătește (Hotărârea Tatu, citată anterior, punctul 60).

Conform acestor considerente, instanța a constatat că taxa de poluare prelevată în condițiile Legii nr. 9/2012 este discriminatorie pentru că prin ea se descurajează punerea în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie, având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională, punct de vedere exprimat și de Curtea Europeană de Justiție prin hotărârea sa dată în cauza C 402/09.

Pentru aceste considerente, având în vedere dispozițiile art. 18 din Legea nr. 554/2004, instanța a admis acțiunea reclamantului și a obligat pârâta AFP XXX să îi restituie suma de XXX lei reprezentând taxă pentru emisii poluante, achitată conform chitanței seria XXX emisă de A.F.P. XXX.

Cu privire la cererea reclamantului privind anularea deciziei de calcul a taxei, pentru considerentele de legalitate mai sus expuse, s-a dispus anularea Deciziei de calcul privind stabilirea taxei pentru emisii poluante nr. XXX din 5.04.2012 emisă de AFP XXX precum și Decizia nr. XXX/28.05.2012 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice a jud. XXX ;

în ceea ce privește dobânda solicitată de reclamant, instanța a reținut că potrivit art. 124 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, „pentru sumele de restituit sau de rambursat de la buget contribuabilii au dreptul la dobândă din ziua următoare expirării termenului prevăzut la art. 117 alin. (2) sau la art. 70, după caz. Acordarea dobânzilor se face la cererea contribuabililor”.

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

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

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

Coroborând dispozițiile art. 124 alin. 1 cu dispozițiile art. 70 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, instanța constată că dobânzile legale datorate de în prezenta cauză se impun a fi calculate din ziua următoare expirării termenului de 45 de zile de la înregistrarea în evidența acestor autorități a cererii de restituire în consecință, s-a dispus obligarea pârâtei Administrația Finantelor Publice Arad la plata dobânzilor legale la nivelul majorării de întârziere prevăzute-

.....
Procedură Fiscală, calculate din ziua următoare expirării termenului de 45 de zile de la înregistrarea în evidența pârâtei a cererii de restituire a taxei.

Împotriva acestei sentințe a declarat recurs pârâta DGFR Arad, care a solicitat modificarea sentinței în sensul respingerii acțiunii.

În motivarea recursului, recurenta a criticat sentința prin faptul că în mod legal organele fiscale au stabilit suma de XXX lei prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr. XXX/05.04.2012 emisă de AFP XXX.

Sentința a mai fost criticată și pentru obligarea la plata cheltuielilor de judecată, întrucât din considerente rezultă că pârâta AFP XXX a căzut în pretenții.

Analizând sentința prin prisma motivelor de recurs invocate în cauză, curtea constată recursul neîntemeiat pentru următoarele motive:

Cu privire la legalitatea taxei aflate în discuție, reclamanta nu pune în discuție în cauză o discriminare directă permisă de dispozițiile OUG nr. 50/2008, căci din punct de vedere formal, regimul de impozitare instituit prin OUG nr. 50/2008 nu face vreo deosebire nici între autovehicule în funcție de proveniența lor, nici între proprietarii acestor vehicule, în funcție de cetățenia sau naționalitatea lor. Fiind datorată independent de cetățenia sau naționalitatea proprietarului vehiculului menționat, de statul membru în care acest vehicul a fost produs și de împrejurarea dacă este vorba despre un vehicul cumpărat pe piața națională sau importat, taxa în discuție nu stabilește un tratament diferențiat pe baza criteriilor menționate, astfel încât nu poate fi considerată direct discriminatorie, după cum, de altfel, a constatat și Curtea de Justiție a Uniunii Europene prin hotărârea din 7.04.2011, dată în cauza C-402/09, Tatu, publicată la 28.05.2011 în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, pct. 36.

Dimpotrivă, se constată că reclamantul se prevalează de caracterul indirect discriminatoriu al taxei instituite prin OUG nr. 50/2008, susținând că aceasta descurajează importul de autovehicule de ocazie din statele membre ale Uniunii Europene, sens în care ar fi relevantă,

totuși, o comparație între autovehiculele similare, cu caracteristici identice, înmatriculate pe teritoriul României anterior intrării în vigoare a menționatului act normativ și cele importate ulterior.

În acest sens, prin hotărârea din 7.04.2011, dată în cauza C-402/09, Tatu, deja citată, pct. 58-59, analizând neutralitatea taxei pe poluare instituite prin OUG nr. 50/2008, în varianta sa inițială, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat că „reglementarea menționată are ca efect faptul că vehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante sunt supuse, în pofida aplicării unei reduceri ridicate a valorii taxei pentru a ține seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală”, că, „în aceste condiții, OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre”, respectiv, că „deși statele membre păstrează, în materie fiscală, competențe extinse care le permit să adopte o mare varietate de măsuri, acestea trebuie totuși să respecte interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE”, iar la pct. 53 a precizat că „Astfel, articolul 110 TFUE ar fi golit de sensul și de obiectivul său dacă statelor membre le ar fi permis să instituie noi taxe care au ca obiect sau ca efect descurajarea vânzării de produse importate în favoarea vânzării de produse similare disponibile pe piața națională și introduse pe această piață înainte de

intrarea în vigoare a taxelor menționate. O astfel de situație ar permite statelor membre să eludeze, prin instituirea unor impozite interne al căror regim este stabilit astfel încât să aibă efectul descris mai sus, interdicțiile prevăzute la articolele 28 TFUE, 30 TFUE și 34 TFUE”.

În aceeași hotărâre, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a reținut, analizând neutralitatea taxei instituite prin OUG nr. 50/2008, în varianta inițială, în privind a vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate pe teritoriul național anterior instituirii taxei menționate, că „articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională”.

Aceste considerente se impun și în ceea ce privește regimul de taxare prevăzut de OUG nr. 50/2008, astfel cum a fost modificată prin OUG nr. 208/2008, OUG nr. 218/2008, OUG nr. 7/2009 și, respectiv, OUG nr. 117/2009. Variantele ordonanței care o succed pe cea analizată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în hotărârea din 7.04.2011, dată în cauza C-402/09, Tatu, mai sus citată, păstrează formula de calcul a taxei pe poluare și majorează cuantumul acesteia. Prin urmare, toate versiunile de modificare a OUG nr. 50/2008 mențin același regim de impozitare care descurajează înmatricularea în România a unor autovehicule de ocazie cumpărate din alte state membre și care se caracterizează printr-o uzură și o vechime importante, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală. În acest sens s-a concluzionat în cauza. Nisipeanu, C-263/10. Față de cele expuse, având în vedere că reclamanta a achitat taxa pe poluare la data de 11.08.2008, se impune interpretarea dată legislației Uniunii Europene prin hotărârea dată în cauza Tatu, deja citată.

Așadar sunt întemeiate susținerile reclamantei potrivit cărora, datorită efectelor concrete pe care le produce, taxa are caracter indirect discriminatoriu, fiind contrară dispozițiilor din fostul art. 90 TCE, actualul art. 110 TFUE.

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

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

Dispozițiile precedente nu aduc atingere dreptului statelor de a adopta legile pe care le consideră necesare pentru a reglementa folosința bunurilor conform interesului general sau pentru a asigura plata impozitelor ori a altor contribuții, sau a amenzilor." Curtea reamintește că în prezenta cauză, reclamantul critică legalitatea unei taxe care i-a fost impusă, susținând incompatibilitatea acesteia cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană. Așadar, reclamantul nu a invocat încălcarea Convenției Europene a Drepturilor Omului, pentru ca pârâtele să își justifice conduita prin invocarea articolului 1 din Primul Protocol adițional la Convenție.

Așadar, obiectul acestui litigiu privește compatibilitatea taxei impuse reclamantului cu alte dispoziții decât cele din Convenția Europeană a Drepturilor Omului, respectiv cu dispozițiile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană, fiind necontestat de către reclamant că articolul 1 din Primul Protocol adițional la Convenție permite aplicarea unei astfel de taxe. În consecință, reținând că articolul 1 din Primul Protocol adițional la Convenție nu are legătură cu cauza, Curtea nu poate lua în considerare nici acest argument al autorităților pârâte.

În ceea ce privește jurisprudența Curții Europene de Justiție invocată de recurentă, Curtea subliniază că referirile la hotărârile Curții Europene de Justiție din cauzele Nunes Tadeu, Gomes Valențe, Nâdasdi și Nemeth, Brzezinski nu pot fi luate în considerare fără a ține seama de modificările aduse în jurisprudența Curții Europene de Justiție prin hotărârile Tatu și Nisipeanu - ultimele pronunțate în materia taxelor auto discriminatorii.

Astfel, în cauza Tatu Curtea Europeană de Justiție a procedat la o analiză a măsurii în doi pași, sau din două perspective: deprecierea vehiculului și valoarea taxei, într-o primă fază (pct. 38-47), Curtea aplică testul comparației cu valoarea reziduală a taxei încorporate în vehiculul național similar. Produsul național similar cu care se face comparația îl reprezintă vehiculele de ocazie importate anterior importului efectuat de dl. Tatu, dar înmatriculate tot în perioada de aplicare a OUG 50/2008 versiunea inițială, adică 1.07-14.12.2008 și deci supuse aceluiași regim de taxare. Această analiză era cea previzibilă (abordată de altfel și de AG Sharpston), în considerarea jurisprudenței anterioare în materie. Rezultatul acestei analize este că, în sine, din punct de vedere al criteriilor pe care este bazat, menite să stabilească deprecierea, regimul de impozitare instituit prin OUG 50/2008 este legal din perspectiva art. 110 TFUE.

Curtea nu se oprește însă aici, ci trece la o a doua fază (pct. 48-61), în care produsul național similar cu care continuă comparația îl reprezintă vehiculele de ocazie importate anterior importului efectuat de domnul Tatu și înmatriculate înainte de aplicarea OUG 50/2008 versiunea inițială, adică înainte de 1.07.2008, deci nesupuse taxei instituite de aceasta.

Or, această analiză reprezintă o relativă noutate. În mod evident testul nu mai poate fi cel al comparației cu valoarea reziduală. Curtea a aplicat criteriul efectului descurajant al taxei asupra importurilor. Rezultatul acestei analize este că taxa aplicată reclamantului pentru tipul de vehicul din speță este indirect discriminatorie și deci nelegală din perspectiva art. 110 TFUE, și la fel este în cazul oricăror altor categorii de vehicule dacă prin valoarea sa descurajează importurile fără a descuraja și cumpărarea de vehicule naționale similare.

Dat fiind acest nou criteriu de evaluare a caracterului discriminatoriu al reglementărilor în litigiu, Curtea constată că argumentele recurentei vizează exclusiv analiza instanței europene

referitoare la primul criteriu - testul comparației cu valoarea reziduală a taxei încorporate în vehiculul național similar. Așadar, noul criteriu reținut de Curtea Europeană de Justiție în hotărârile Tatu și Nisipeanu își păstrează actualitatea, iar argumentele pârâtei nu pot fi luate în considerare în această privință, întrucât nu înlătură consecința caracterului discriminatoriu al taxei de poluare din perspectiva comparației cu regimul taxelor aplicate autovehiculelor second hand înmatriculate deja în România la momentul introducerii taxei în litigiu, autovehicule ce au fost scutite integral de la plata acestei taxe.

În ceea ce privește critica privind cheltuielile de judecată, Curtea constată că prin sentința atacată s-a dispus și anularea Decizia nr. XXX/28.05.2012 emisă de DGFP XXX prin care s-a respins cererea de restituire administrativă a taxei, astfel încât recurenta este în culpă cu privire la declanșarea litigiului.

Pentru considerentele expuse, Curtea va respinge ca nefondat recursul formulat de recurenta DGFP XXX .

Având în vedere dispozițiile art. 274 alin. 1 Cod de Procedură Civilă, va obliga recurenta pârâtă DGFP XXX să plătească reclamantului intimat 300 lei cheltuieli de judecată efectuate în recurs, reprezentând onorariu avocat conform chitanței depusă la dosar.

PENTRU ACESTE MOTIVE

ÎN NUMELE LEGII

DECIDE:

Respinge recursul declarat de pârâta DGFP XXX în contradictoriu cu reclamantul intimat XXX împotriva sentinței civile nr. XXX/15.10.2012, pronunțată de Tribunalul XXX în dosarul nr. XXX/2012

Obligă recurenta la plata către intimat a sumei de 300 lei cheltuieli de judecată.

Irevocabilă.

Pronunțată azi 09.04.2013 în ședință publică.

PREȘEDINTE,

JUDECĂTOR,

JUDECĂTOR,

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.