

S-a luat în examinare recursul formulat de recfarffe^S^C xxxxxx SRL în contradictoriu cu intimații pârâți Administrația Finanțelor Publice Arad, Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și intimata - Ct chemată în garanție Administrația Fondului pentru Mediu împotriva sentinței civile nr. xxxxx02.2011 pronunțată de tribunalul Arad în dosar nr.xxxxxxx/2010, având ca obiect contestație act administrativ fiscal.

La apelul no rn.înaj făcut în ședință publică de către grefier*se /prezintă, în ; reprezentarea reclamantei recurente avocat xxx xxxxxx în' substituirea. avocatului xxxxxxxxxxxx, în reprezentarea pârâtei intimate Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad se prezintă consilier juridic xxxxxx, lipsă fiind celelalte părți.

Procedura de/citare este legal îndeplinită. V

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință după care, se constata depusă la dosar prin serviciul de registratură a instanței la data de xxxxx.2011, din partea reclamantei recurente, dovada achitării taxei de; timbru în sumă de xxxxx lei și timbru judiciar în sumă de xxx lei..

Reprezentanta pârâtei intimate depune la dosar întâmpinare care se comunică cu reprezentanta reclamantei recurente, aceasta nesolicitând termen pentru a lua cunoștință de conținutul întâmpinării.

... ■ Nemaifiind Jalte cereri, de formulat ortprobe de administrat instanța constată cauza în slare de judecată și acordă cuv

" "Reprezentanta reclamantei recurentetșoliâtă adrrjfteteâ recursului așa cum"â fost formulai, modificarea îrf tot-a sentinței tivfle> recurile ^irejud^când, admiterea acțiunii a^a' cum; a fost fdrtnulată, cu cheltuieli cJe judecata' rep^ judiciară ide timbrii și timbru judiciar, onorariu 'âvbcât .și contravaloare transport. -y

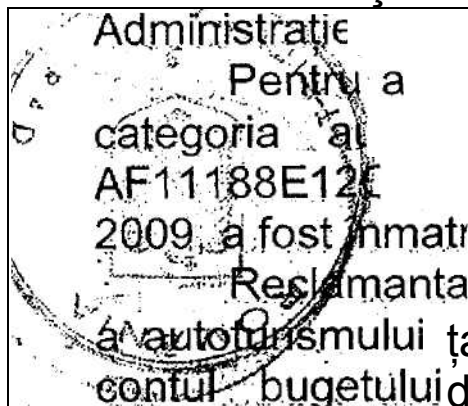
Reprezehtahta pârâtei intimate solicită respingerea: recursuluiși -meșiherea ca ; temeinica și legală ;a hotărârii primei instanță, pentru 'motivele" arătate pe; larg in x

Deliberând asupra recursului de față, constată următoarele:

Prin acțiunea în contencios administrativ înregistrată pe rolul Tribunalului Arad la data de xxxx:2010, reclamanta SC xxxxxxx a cerut în contradictoriu cu" pârâtele. Administrația Finanțelor jPublice^Coritribuabili Mijlocii Arad și Direcția ^Generală a Fînanțelo^; iPublice.; Arad ^?anularea:'Deciziei hr^xxxxr0lemisă:' de Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și â Deciziei de; calcul attaxei'pe poluare nir.xxxxx20i0 emișădS Administrația Fihanmior Publlcie(pentru Contribuabili Mijld^îr Arad, obligarea jpâ ratei Administrația Finanțelor Publici)^entru':ContribUabili Mijlocii Arad la restituirea taxei pe poluare în quantum de'3.317 iet acHitată prin Ordinul de plată nr.xxxx.2010 și a dobânzii legale în rnaterie^i^tală^prevăzuta:de art: 124 alin^ 2) și ;art ;-1:20. alin, 7) Cod procedură fiscalăînfceparid cu data"de xxxxx. 2010 și până Jâ'restituirea: efectivă;

respectiv a dobânzii legale prevăzute de O.G. nr 9/2000. pentru perioada 29.06.2010-21.08.2010 și cheltuieli de judecată.

Prin sentința civilă nr. xxxx.02.2011 pronunțată în dosar nr. xxxxx/2010 Tribunalul Arad a respins acțiunea formulată de reclamanta SC. xxxxxxxx SRL contra pârâtelor Direcția Generală. a Finanțelor Publice Arad, Administrația Finanțelor Publice-Arad și a respins cererea de chemare în garanție a



H Fondului pentru Mediu. hotărâ astfel, tribunalul a reținut că autoturismul marca. xxxx, serie șasiu: xxxx. număr omologare I60E4, număr de identificare xxxxxx, m de fabricație și pentru prima dată în România, la data de xxxx. achitat taxa pe poluare, pentru prima dată în România, în sumă de xcu; Ordonanța de plată nr. x în stat: în baza ideii de calcul a: în-zei; P.M. poluare. nr. xxxxxxxx06.2010.

Decizia de calcul a taxei, pe poluare, pentru autovehicule. Este legală, taxa pe poluare, fiind stabilită pe baza documentației depuse de petenți a elementelor, de calcul prevăzute de OUG nr. 50/2008 și de Normele metodologice de aplicare ale acesteia aprobate prin HG nr. 686/2006.

Este de remarcat faptul că reclamanta, nu contestă modul de calcul al taxei pe poluare, ci legalitatea taxei, invocând apărări 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.

Apărarea reclamantei că taxa a fost prelevată fără existența unui titlu de creanță nu poate fi reținută din moment ce prin decizia a cărei anulare se cere organului fiscal a stabilit cuantumul taxei pe care ulterior a achitat. Relevant din această perspectivă apare mențiunea din actul suspus cenzurii instanței în cenzura în acord cu art. 7 din OUG nr. 50/2008; în sensul că stabilirea, verificarea, colectarea și executarea și, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa datorată, de către contribuabili, se realizează de către autoritatea fiscală competentă, potrivit prevederilor Ordonanței, a Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, astfel rezultă din stabilirea și ulterior „colectarea taxelor și a Jăcut-ului: aza /deciziei arătate, act administrativ fiscal; și, stabilirea și, cuantificarea re. a. aumei; reprezentând, eregjnța SJD concret.

Cu privire la argumentul susținut de reclamant în sensul că taxa încalcă principiul „poluatorul plătește” acesta va fi analizat împreună cu apărarea că taxa încalcă dreptul comunitar.

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.

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 prevede 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 (polluar pentru autovehicule stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.

(2) Autovehiculelor M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror nu depășește 2.000 cmc, precum și tuturor autovehiculelor N1 cu norma 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 cm³, precum și autovehiculele A17 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”.

În acest context, tribunalul observă că în prezenta cauză sunt incidente dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008 respectiv conform art. 1 alin. 1 „prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul financiar public central”.

Conform art. 4 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 „Obligația de R
a) cu ocazia primei înmatriculării 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 4
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 continuă contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele care rezultă din elementele de calcul ale taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare

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

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

(5) Dovada plății taxei va fi alături de una dintre situațiile prevăzute la art. 4 alin. 1
Taxa pe poluare pentru urii autovehicule este indicată la art. 6 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, conform: tabelul din anexa nr. 1 la Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, conform:

- A = valoarea echivalentă a emisiilor de CO₂
- B = taxă specifică; exprimată în euro
anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;
- IC = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

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

Comparând OUG nr.50/2008 în varianta inițială la momentul intrării în vigoare la data de xxxxxx2008 cu xxxxx în vigoare de xxxxxx.2010 tribunalul notează că în esență dispozițiile legale incidente și arătate triai sus sunt aceleași.

De asemenea, în acest context, în comunicatul din 9.12.2008 jca; urmare a numeroajșeiorAe-rnailun primite: de la cetățenii români, Camisig Europeana^ Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală a emis, la data de 09/12/2008 urpnătoarele precizărf:

„La nivelul Uniunii Europene nu există o armonizare a taxei percepuș pentru înmatricularea ayiomobileior, Așadar, MetQleim0WJbre: pot decide unilateral\$Linrcș privește cuantumul. de caleul a acesteja, resp&Qtând M ac&l.Qșj timp principiuhn&dișQriminwi.

România poate să mențină taxa de înmatriculare, pentru automobile, și poate să stabilească un nivel ridicat al acesteia (de exemplu, în Qanemafca, o taxă similară se ridică: ia 180% din valoarea automobilului). Cu alte cuvinte, nu există o regulă comunitară care să constrângă Somania să elimine taxa de înmatriculare pentru mașinile noi sau vechi. De Qsemenea, 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 cje 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 ceau Joșt 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 unei astfel de măsuri 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.

S-a arătat ca 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.

S-a menționat ca 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 2008, autovehiculele din categoria EURO 4, cu o capacitate cilindrică de cel mult 2000 cm³ sunt scutite de plata taxei pe poluare în România dacă se înmatriculează pentru prima dată în țară până la 15 decembrie 2008 - 15 decembrie 2009. Aceeași legislație prevede totodată dublarea nivelului taxelor aplicabile autovehiculelor care fac obiectul acestei taxe.

Comisia a primit 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 protecionista 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 un criteriu obiectiv deosebire de celelalte criterii care nu țin seama de caracteristicile 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 oprire 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". Tribunalul a constatat că acest comunicat al Comisiei emis după modificarea OUG nr.50/2008 prin OUG nr.218/2008 a avut 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 cu art. 90 din Tratatul privind instituirea Cooperării Europene. Scrisoarea de punere în întârziere declanșează prima etapă a fazei precontencioase a acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, autoritățile române au arădat la dispoziție în 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 elemente 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 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 importantele 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 Iriartie 2007 o scrisoare de punere în întârziere Statului, român în cuprinsul căreil se aprecia că taxa de prima înmatriculare contravenea Tratatului de aderare și jurispr-fudenței Curții Europene. ;..... :... . . . , ;

Examinând poziția Comisiei Europene, Guvernula inițiat modificări legislative menite sa 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 Q.U.G.nr, 50/2QQ8 privind taxa de, poluare, care a intrat în. vigoare la data de.t.iulie 200.8 și care în esență are:aceleașj reglementări ca varianta în vigoare Începân4cu datare,1rQ1.2010 . . . > ; :

:-.■. /Adoptarea; ele către Guvern-a acestei ordonanțe a determinat retragerea de qăJtre.Comisia Europeană a propunerJLd.e decizie pentru sesizarea.Curții de Justiție a Comunităților Europene.

;. . Taxa peipoJuare nu.este contrară/dispo.zițiiiorarț. 90 din Tratatul GM<z - i. .

în speța de față,.reclamantul .contesta în esență,.obligația ;6e. a pliti .taxa,ele primă înmatriculare, cât și taxa de poluare, socotindu-le nelegale prin raportare la dispozițiile art. 90 din Tratatul C . E

Art. 90.paragraful.!. Din Tratatut CE., interzice statelor membre să instituie taxe interne discriminatorii sau protecționiste, prin raportare la bunurile produse^sau importate din alt stat membru, 1 ; [: ■, ■;;;. 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 anume 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 comunitari* precurni transparența, neutralitatea fiscală sau taxarea excesivă, criteriile obiective, caracter adecvat și.proporțional sau.poluatorul plătește. : Curtea Europeana de Justiție a arătat în mod constant că o consecința a pieptului comunitar actual este aqe^adcă Statele membre pot să impună asupra mărfurilor precum autovehiculele un sistem de taxă al cărei quantum crește progresiv în conformitate cu un criteriu obiectiv. (A se vedea Deciziile Curții de Justiție a Comunităților Europene în cauzele 112/84 Humblot c. Directorului serviciilor fiscale, par. 12; Cauza C-132/88 Comisia Comunităților Europene c. Republicii Elene, par. 17).

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 conexate C-290/05 si 333-05 Nădasdi si Ilona Nemeth, par. 52.)

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

Jurisprudența CJCE 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/Ş3 Nunes Tadeu, par. 20).

În repetate rânduri curtea Europeană de Justiție a afirmat că fetele membre pot impune taxe de înmatriculare asupra autovehiculelor second hand importate, cu condiția ca 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 OUG 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 TCE 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 conexate C-290/05 și C-333-05 Akos Nădasdi și Hona 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 să se stabilească dacă adoptarea OUG nr.50/2008 este conformă cu Tratatul precunș și cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Potrivit art. 1 alin. 1 din OUG 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 OUG nr.50/2008 cu ocazia primirii înmatriculării unui autovehicul în România sau la repunerea în circulație a autovehiculului după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referința art. 3 și 9J.

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 dacă taxa de poluare este contrară normelor amintitei.

Cu privire la natura taxei de poluare CJCE s-a pronunțat la 5 februarie 2006 asupra acțiunilor preliminare formulate de Hajdu-Bihar Megyei Birosag și Bacs Kiskun Megyei Birosag în cauzele reunite C-290/2005 Nadasdi și C-333/2005 JMemeș, 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 și face parte din sistemul general de impozitare a bunurilor și trebuie examinată în lumina art. 90 din Tratatul CE;

Întrucât încălcarea art. 28 din Tratat nu poate fi reținută; conform formulei *Dass^nvîile imptisă în'jurispudența GJGE sunt măsuri cu efect echivalent* nu sunt reținute măsuri care tratează discriminativ, în mod deschis sau ascuns marfa străină adusă dintr-un alt stat membru dar și apelul la ea, deoarece pornind de la conținutul efectiv al textului sunt egal aplicabile sau au același efect aparent; pentru toți, iar la evaluarea acestor măsuri 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 chiar 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 OUG 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 aplică deopotrivă bunurilor din producția internă cât și cea externă.

Obiectivul, al taxei este de protejare a mediului, atât prin modul de utilizare a resurselor constituite, cât și prin modul de impunere. Pe aceeași bază sunt emise ele și de dioxid de carbon și se poate conchide că criteriile ce stau la baza taxei au un caracter adecvat obiectivului de protejare a mediului, având în vedere că în calculul cuantumului acesteia, sunt impozitate 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 această privință, actul normativ analizat respectiv OUG 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. Această 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.

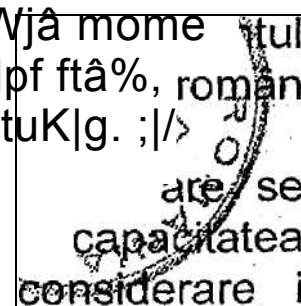
În ceea ce privește art. 90 din Tratat, trebuie reținut că CJCE a apreciat cu ocazia soluționării acțiunii preliminare în cauzele reunite C-290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth că o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație înainte de intrarea în vigoare a legii privind taxele de înmatriculare (în speță, 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 similare înmatriculate deja în statul respectiv (Ungaria) și că, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această taxă.

S-a concluzionat că art. 90 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 în statul membru în care sunt importate.

Așa cum rezultă din cuprinsul OUG 50/2008 (variantele în vigoare la momentul solicitării înmatriculării autoturismului, respectiv 24.06.2010), jetul de înmatriculare respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 paragraful din Tratatul de la Roma.

Astfel, după cum se poate constata, determinarea taxei de înmatriculare realizează conform art. 6 pe baza unor criterii obiective - (tipul motorului,



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 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth sunt respectate.

" Față de aceste împrejurări instanța a reținut că taxa de poluare reglementată de OUG 50/2008 (variantele 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 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 răstănuie valoarea reziduală a taxei în conformitate cu prev. alin, (2).

(2) Valoarea reziduală a taxei reprezintă taxa care ar fi plătită pentru reactivul 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 această taxă 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.

În concluzie, doar OUG nr.50/2008 astfel cum a fost modificată prin OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009 încalca prevederile art. 90 din Tratatul CE, ceea ce face să fie neconform cu principiul de rezidă din acest text domeniului actului normativ ce stabilește taxa; pe poluare doar de la data intrării în vigoare a OUG nr. 218/2008 și până la momentul modificării OUG nr. 50/2008 prin OUG nr. 117/2009; ce a înlăturat discriminarea în rândul de taxare a autoturismelor naționale și cele înmatriculate în alte state membre ale Comunității Europene, fiind însă incompatibilă cu textul comunitar OUG nr. 50/2008 în forma sa inițială și în vigoare la data de 4.06.2010, momentul emiterii deciziei de calcul a taxei de poluare de către instanța de judecată.

Cu privire la: argumentul reclamantei în sensul - că lipsa ascultării sale cu ocazia emiterii deciziei de calcul a taxei de poluare și care ar atrage nulitatea acesteia tribunalul notează că în conformitate cu art.46 din OG nr.92/2003, Codul de procedură fiscală lipsa unuia dintre elementele actului administrativ fiscal, referitoare la numele, prenumele și calitatea persoanei împuternicite a organului fiscal, numele și prenumele ori cefumirea contribuabilului, a obiectului actului administrativ sau a semnăturii persoanei împuternicite a organului fiscal, cu excepția prevăzută la art. 43

alin. (3), atrage nulitatea acestuia. Nulitatea se poate constata la cerere sau din oficiu. Se impune cu necesitate a se observa că între cauzele de nulitate a actului administrativ fiscal lipsa eventualelor; mențiuni, privind, ascultarea contribuabilului, respectiv reclamanta, nu conduce la nulitatea deciziei emise către., pârâtă cu privire la^faxarcie poluare. Din această.perspectivă tribunalul notează căjpsa unui elemen^dintre cele prevăzute la art.43 din OG nr.92/2003 poate^trsge. aouiabilitaiea actului |h;condițiile art.10^alin.2,djn Codul de,procedură dviiă.șj.nurnai dacă prin aceasta- s-a pricinuit o. vătămare care nu se poate înlătura decât p.rjnr anularea actului, respectiv în prezenta pricină, a. deciziei dș.calcul. Or raportat ja cpndiția expusă mai suș și care decurge din interpretarea textului de lege incident se constată că reclamanta nu a invocat nici o vătămare produsă prin neascultarea șa cu ocazia emiterii deciziei și cu atât mai puțin dpvșdit o asemenea.vătămare. ; ,,,;...

Ca atare apărarea arătată întemeiată pe dispozițiile art.43 din Codul de procedură fiscală nu poate, fi reținută și va fi respinsă în consecință pentru argumentele expuse,-, .;v. . .: _ .. /...■.. ■;-.. : ■ , ; . _..... , . Împrejurarea că reclamanta a devenit ulterior emiterii deciziei contestate mare contribuabil în, temeiul p.rdjn.uluinr,2730./2010,emis.de,către Președintele ANAF nu atrage necesitatea citării în proces-a Administrației Financiare . pentru. Marii Contribuabili din moment pe decizia contestată de fost emisă la data de 24.06.2010 de Administrațiapinanciară pentru Contribuabili Mijlocii. ; ; \ , ,

Pentru considerentele de fapt șijde drepî prezentate tribunalul a constatat că Decizia de calcuj.a taxei.pe poluare cu nr. 6438/24,06.2010 emisa de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad;este legală și temeinică,, fiind întocmită cu respectarea dispozițiilor art. 4 lit.;a). afri 5) din OUQ 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 Publike Arad a respins contestația reclamantei iformiulată/în procedura prealabilă prevăzută de art. 7»din Legea contenciosului administrativ* precum și cererea de restituire a taxei pe poluare în sumă de 3.317 lei a cărei, plată este legală și în concordanță cu practica judiciară comunitară în materie. ; . : r ;

Împotriva acestei hotărâri ja declarat recurs reclamanta SC xxxxxxxx SRL, solicitând admiterea recursului, modificarea în întregime a sentinței civile nr, 279/\$. 02,201 la Tribunalului Arad, în temeiul art. 312 alin. 3 raportat la art. 304 pct 7 și 9 și cu aplicarea art. 3041 Cod procedură civilă și, în rejudecare, admiterea acțiunii așa cum a fost formulată, cu cheltuieli de judecată la fond și în recurs.

În motivare se arată că hotărârea primei instanțe este nemotivată, întrucât nu se referă, nici măcar în esență, la argumentele de fond vizând incompatibilitatea taxei de poluare cu dreptul european.

Se învederează ca judecătorul fondului a copiat, grosier, argumentele din întâmpinările pârâtelor și chematei în garanție, substituind aceste argumente propriei evaluări. Acest lucru este evident de pildă la p. 11 a hotărârii, unde se arată că taxa de poluare nu contravine dispozițiilor art. 28 TCE, în condițiile în care reclamanta nu a invocat niciodată contrarietatea'O.LLG. nr. 50/2008 cu art! 28 TCE .

Pe cale de consecință, se arata ca un prim motiv de modificare a hotărârii îl reprezintă tocmai nemotivarea ei, judecătorul fiind obligat să răspundă, chiar și sumar, la argumentele esențiale invocate în părți și care ar fi putut avea o influență decisivă asupra soluției litigiului. Ne este dificil să înțelegem, în acest context, cum a apreciat Tribunalul că a pronunțat o hotărâre judecătorească motivată, în ambianța unui proces echitabil, atunci când a făcut acest lucru in abstracta, cel mai probabil pe baza unui model predefinit, tară a analiza argumentele concrete invocate în cauză.

Hotărârea primei instanțe este nelegală și pentru că ignoră jurisprudența europeană și jurisprudența națională consacrată dreptului fa apărare.

Cu privire la această chestiune, trebuie observat că, potrivit prevederilor art. 9 C. pr. fisc., înainte de luarea oricărei decizii în materie fiscală este necesară ascultarea contribuabilului. Or, după cum se poate observa, în cazul deciziei de impunere contestate nu s-a procedat la audierea subscrisei! Motiv pentru care decizia de impunere este, din punct de vedere formal, nelegală. [^

În acest context, menționează că prin decizia civilă nr. 2611/21.05.2009; în ajfa Curte de Casație și Justiție a sancționat drastic încălcarea dreptului la apărare, în situație similară, de către Direcția Generală a Finanțelor Publice Ciuj; procedând la anularea unei decizii de revocare a unor facilități fiscale în cuantum de 13^400.000 RON.

În sprijinul solicitării de respectare a dreptului la apărare invocă și jurisprudența europeană relevantă (Curtea de Justiție Europeană, hotărârea din 18 decembrie 2008, afacerea C-349/07, Sopropo - Organizacoes de Calcado Lda c. Fazenda Publica, cu participarea Ministerio Publico). Astfel, așa cum subliniau judecătorii comunitari în hotărârea amintită, rezultă din jurisprudența Curții că principiul respectării dreptului la apărare impune ca orice persoană împotriva căreia se intenționează să se adopte o decizie care îi cauzează prejudicii să fie în măsură să își expună în mod util punctul de vedere (a se vedea printre altele Hotărârea din 24 octombrie 1996, Comisia c. Lisrestal și alții, afacerea C-32/95 P, Culegere 1996, p. 1-5373, par. 21; Hotărârea din 21 septembrie 2000, Mediocurso c. Comisia, cauza C-462/98 P, Culegere 2000, p. 1-7183, par. 36; Hotărârea din 12 decembrie 2002, Cipriani, afacerea C-395/00, Culegere 2002, p. 1-11877, par. 51). Regula potrivit căreia destinatarul unei decizii cauzatoare de prejudicii trebuie să aibă posibilitatea să își susțină observațiile înainte de adoptarea deciziei are drept scop ca autoritatea competentă să poată să țină cont în mod util de ansamblul elementelor relevante. Pentru a asigura o protecție efectivă a persoanei sau a întreprinderii vizate, aceasta are ca obiect, printre altele, ca persoana sau întreprinderea respectată să poată corecta o eroare sau să invoce anumite elemente privind situația lor personală pentru ca decizia să fie adoptată, să nu fie adoptată sau să aibă un anumit conținut. În aceste condiții, pentru a se putea considera ca beneficiarul acestui drept are posibilitatea de a-și face cunoscut punctul de vedere în mod util, dreptul la apărare presupune ca administrația să ia cunoștință, cu toată atenția necesară, de observațiile persoanei sau ale întreprinderii vizate.

Deși, potrivit art. 43 alin. 2 lit. j) C. pr. fisc., în cuprinsul actului administrativ fiscal este obligatorie înscriserea mențiunilor privind audierea contribuabilului, trebuie observat faptul că în cuprinsul deciziei de calcul a taxei de poluare nu există nicio mențiune referitoare la audiere. Acest lucru se datorează faptului că nu s-a procedat niciodată la audierea societății noastre, [^

În aceste condiții, se precizează ca prevederile art. 9- alin. 1 coroborate cu art. 43 alin. 2 lit. j) C. pr. fisc. impuneau constatarea nelegalității deciziei de calcul a taxei de poluare. [^

- Soluția Tribunalului Arad este greșită, în mod evident motivele de nulitate prevăzute expres de Codul de procedură fiscală fiind singurele apte să conducă la anularea unui act administrativ fiscal. Astfel; credem că este încă puțină de tăgadă faptul că un act administrativ fiscal emis de un organ; incompetent este nul, chiar dacă necorijentă este meșională printre cauzele de nulitate prevăzute expres de Codul de procedură fiscală; Pe tale de consecință, nerespectarea dreptului la apărare este în egală măsură aptă să conducă la soluția anulării deciziei de calcul a taxei de poluare. [^

Pe fondul faptului, cu titlu preliminar aducem în atenția Curții un extras din expunerea de motive a O.U.G. nr. 218/2008, prin care a fost modificată și actualizată O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa de poluare, varianta modificată a taxei fiind aplicabilă și reclamantei: "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 „sustinere a sectorului de automobile, afectat de criza financiară internațională; faptul că Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păsarea locurilor de muncă în economia românească; iar la un moment dat muncă în industria constructoare, sunt locuri de muncă în industria furnizoare ..."

Cu așteptarea este esența să se rețină; așa cum au fost deja. alte instanțe naționale, faptul că copul legiitorului național nu mai este. sub nicio formă protejarea mediului în jurător, ci protejarea industriei auto naționale și a locurilor de muncă din industria națională. Într-o simplă lectură a dispozițiilor art. 110 TFUE și-a junsprudenței relevante ne asigurăm de faptul că o asemenea abordare nu este admisibilă, ea constituind o încălcare a principiului liberei circulații a mărfurilor în spațiul comunitar.

Pe fondul litigiului, discuția trebuie să pornească de la dispozițiile art. 110 TFUE (art. 90 TCE):

"(1). Niciun 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.

(2). De asemenea, niciun stat membru nu aplică produselor altor state membre impozite interne de natură să protejeze indirect alte sectoare de producție".

Așa cum s-a indicat în doctrină (C- Gavaldà, Q. Rarleani, *Proit des affaires de rUn'on europeenne*, ediția a V-a, Ed. Litec, Paris, 2006, p. 110), acest articol se referă la impozitele și taxele interne care impun o sarcină fiscală mai consistentă produselor provenite din alte state membre, în comparație cu produsele interne. De asemenea, scopul general al art. 110 TFUE este să asigure libera circulație a mărfurilor.

În jurisprudența referitoare la art. 90 din Tratatul CE (actualul art. 110 TEU), Curtea de Justiție Europeană a explicat care sunt condițiile în care se poate reține aplicarea acestui text:

a) Trebuie să existe o discriminare între produsele naționale și produsele importate (hotărârea din 11 august 1995, cauzele reunite C-367/93 la C-377/93, F. G. Roders BV ș.a., c. Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen, publicată în Culegere 1995, p. 1-2229, par. 16 - în speță, între vinurile din Luxemburg și vinurile din fructe provenite din alte state membre);

Trebuie să existe o similitudine sau un „raport de concurență” între produsele importate vizate de taxă și produsele interne favorizate (de pildă, există un asemenea raport de concurență între bananele importate în Italia și fructele cultivate în Italia, bananele reprezentând o alternativă pentru consumatorii de fructe italieni - hotărârea din 7 mai 1987, cauza 184/85, Comisia c. Italia, publicată în Culegere 1987, p. 2013, par. 12).

Prelevarea fiscală națională trebuie să diminueze sau să fie susceptibilă să diminueze, chiar și potențial, consumul produselor importate, influențând astfel alegerea consumatorilor (hotărârea din 7 mai 1987, afacerea 193/85, Cooperativa Co-Frutta Srl c. Amministrazione delle finanze dello Stato, publicată în Culegere 1987, p. 2085, par. 22 - în speță, taxă menită să descurajeze importul de banane în Italia; cauza Roders B.V., par. 40).

Pe cale de consecință, atunci când produsele interne și produsele importate se află într-un raport de concurență, iar prin efectul unei norme fiscale naționale se creează o discriminare între acestea, astfel încât consumatorii sunt descurajați să aleagă produsele importate, art. 90 este aplicabil, iar norma fiscală națională contrară art. 90 trebuie înlăturată de la aplicare.

Există o discriminare între autoturismele second-hand înmatriculate deja într-un stat membru al Uniunii Europene și care se înmatriculează în România după 1 iulie 2008 („produsele importate”) și autoturismele second-hand deja înmatriculate în România („produsele naționale”). Mai recent, ca urmare a adoptării O.U.G. nr.

218/2008 pentru modificarea O.U.G. nr. 50/2008, în categoria „produsele naționale” pot fi incluse și autoturismele noi, Euro 4, cu capacitate cilindrică mai mică de 2.000 cm³, produse în România, care sunt exceptate de la plata taxei de poluare.

Există un „raport de concurență” între produsele imp! naționale. Astfel, în principiu, alegerea consumatorului se poate îndrepta fie spre un autoturism second-hand deja înmatriculat într-un alt stat membru sau spre autoturism second-hand deja înmatriculat în România.

Se arata ca taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr. 50/2008 este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second-hand deja înmatriculate într-un alt stat membru. Pe de-o parte, această concluzie se desprinde din chiar expunerea de motive a O.U.G. nr. 50/2008, unde se face vorbire despre nevoia de a bloca „invazia” de autoturisme second-hand provenite din alte state ale Uniunii Europene. Pe de altă parte, din moment ce taxa de poluare se datorează doar pentru „produsele importate” (autoturisme second-hand înmatriculate într-un alt stat membru), iar nu și pentru „produsele naționale” (autoturisme second-hand deja înmatriculate în România), este evident faptul singurul obiectiv al taxei de poluare este diminuarea consumului produselor importate. În aceste condiții, alegerea consumatorului este în mod evident influențată, datorită existenței taxei de poluare el fiind înclinat să achiziționeze un autoturism second-hand deja înmatriculat în România.

Ca urmare a adoptării O.U.G. nr. 218/2008, această intenție a legiuitorului de a influența alegerea consumatorilor a devenit și mai evidentă. Mai exact, a fost înlăturată taxa de poluare pentru autoturismele noi, Euro 4, capacitate cilindrică mai mică de 2.000 cm³, care se înmatriculează pentru prima dată în România în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009. Astfel, consumatorii au fost și mai îndreptați fie spre un autoturism nou, fie spre un autoturism second-hand deja înmatriculat în România. Se protejează astfel indirect și producția internă (întrucât în România sunt produse autoturisme cu normă de poluare Euro 4 și capacitate cilindrică mai mică de 2.000 cm³), lucru reliefat de chiar expunerea de motive a O.U.G. nr. 218/2008 (unde se vorbește despre măsurile Guvernului pentru păstrarea locurilor de muncă în industria constructoare de automobile și în industriile furnizoare) și de declarațiile publice ale unor înalți oficiali români.

În aceste condiții, se poate afirma fără riscul de a greși că O.U.G. nr. 50/2008 este contrară art. 110 TFUE, întrucât este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second-hand deja înmatriculate într-un alt stat membru, precum cel pentru care s-a achitat taxa de poluare în acest litigiu, favorizând astfel vânzarea autoturismelor second-hand înmatriculate în România și, mai fecent, vânzarea autoturismelor noi produse în România.

Pentru acest motiv, dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008, incompatibile cu art. 90 din Tratatul CE, trebuie eliminate de la aplicare, cu consecința că încasarea taxei de poluare apare în speță ca fiind lipsită de temei legal, arece o dispoziție fiscală națională incompatibilă cu o dispoziție comunitară nu poate produce niciun fel de efecte juridice de la data dictării ei.

Pe cale de consecință acțiunea noastră trebuie admisă așa cum a fost formulată, în sensul obligării statului român la restituirea taxei de poluare prelevate cu încălcarea dreptului comunitar, respectiv la restituirea sumei de lei.

b) Incompatibilitatea

Principiul „poluatorul plătește” a fost enunțat pe prima dată prin Declarația de la Rio de Janeiro (1992), după cum urmează: „Așadar, eforturile să promoveze suportarea la nivel intern a costurilor de mediu și folosirea unor instrumente economice ținând cont de faptul că ar trebui, în principiu, să suporte costul poluării ținându-se cont de interesul public și fără a fi afectat comerțul internațional și investițiile” (Principiul 16).

Astăzi, principiul „poluatorul plătește” este considerat un ioc comun în dreptul mediului... și implică regula potrivit căreia, partea responsabilă pentru producerea poluării ar trebui să fie de asemenea răspunzătoare pentru daunele provocate mediului înconjurător. Acesta este considerat o eutimă regională datorită suportului puternic de care a beneficiat în Comunitate Europeană și în statele membre ale Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE). Acest principiu este consacrat și în art. 19.1 paragraf 2 din Tratatul de la Maastricht.

Legiuitorul român a conformat cu motive, a O.U. nr. 50/2008, a fundamentat noua taxă de poluare introdusă cu începere de la 1 iulie 2008 pe acest principiu. Dacă în sine atenția este îndreptată, trebuie observat faptul că acest principiu este încălcat în speță, din cel puțin următoarele motive: Taxa de poluare nu este o taxă de mediu. Astfel, taxele de mediu (taxele ecologice) pot fi definite ca totalitatea contribuțiilor obligatorii percepute în considerarea unei materii impozabile susceptibile, de a aduce atingere mediului, indiferent dacă acestea sunt colectate la bugetul de stat, la bugetele locale sau într-un fond special destinat protecției mediului [Pentru definiții apropiate, a se vedea D. C. D. Răgos, B. Veljescu, Introducere în politica de mediu a Uniunii Europene, Ed. Accent, Cluj-Napoca, 2004, p. 62; U. Johansson, Cl. Schmidt-Faber, Environmental Taxes in the European Union 1980-2001, publicație Eurostat, seria „Statistics in Focus” nr. 8-9/2003, p. 7. Pentru o clasificare a taxelor ecologice, a se vedea și M. Șt. Minea, C. F. Costăș, Fiscalitatea: în Europa la începutul mileniului III, Ed. Rosetti, București, 2005, p. 214-215]. În cazul taxei de poluare instituită prin O.U.G. nr. 50/2008 caracterul de „taxă ecologică” lipsește cu desăvârșire întrucât faptul generator al obligației de a plăti taxa nu îl reprezintă aptitudinea autovehiculului de a polua, ci prima înmatriculare a acestui autoturism în România.

Prin urmare, trebuie reținut faptul că nu ne aflăm în prezența unei veritabile taxe ecologice, din moment ce scopul acesteia nu este combaterea poluării prin taxarea mai pronunțată a autoturismelor care poluează, mai mult, ci doar colectarea de venituri la bugetul de stat.

Se arată că principiul „poluatorul plătește” este aplicat discriminatoriu. După cum se poate ușor observa, principiul „poluatorul plătește” este reinterpretat de Guvern și transformat în principiul „unii poluatori plătesc”. Astfel, deși este evident că toate autoturismele, și autovehiculele aflate în parcul auto din România poluează, doar autoturismele înmatriculate în România după data de 1.07.2008 plătesc o taxă considerată de guvernanți drept o taxă de mediu. În această situație, este evident faptul că se instituie o discriminare, care nu poate fi justificată în mod rezonabil și obiectiv, între două categorii de persoane: deținătorii de autoturisme înmatriculate în România înainte de 1.07.2008, care poluează și nu plătesc taxă de poluare și deținătorii de autoturisme înmatriculate după data de 1.07.2008, care poluează în egală măsură și plătesc taxă de poluare.

Pentru aceste considerente și ținând cont de faptul că principiul „poluatorul plătește” este un principiu de drept european ce trebuie aplicat corect și cu prioritate față de o reglementare națională contrară, în lumina art. 148 alin. 2 din Constituția României, apreciază că instanța trebuie să rețină de asemenea faptul că reglementarea națională (O.U.G. nr. 50/2008) nu este aplicabilă, astfel că încasarea taxei de poluare s-a făcut fără temei legal, iar taxa trebuie restituită.

Analizând actele dosarului, criticile recurente prin prisma dispozițiilor art. 304 din Codul de procedură civilă și examinând cauza sub toate aspectele, conform art. 304¹ din Codul de procedură civilă, Curtea de Apel constată următoarele:

Reclamanta a solicitat restituirea taxei de poluare plătite la data de 29.06.2010 cu prilejul înmatriculării în România, conform Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, a unui autoturism marca xxxxxxxx, înmatriculat anterior în Germania, la data de xxxxxxxx04.2009.

Curtea constată că taxa de poluare în cuantum de 3317 lei a fost calculată prin Decizia de calcul a taxei de poluare pentru autovehicule nr. 6439/24.06.2016 emisă de pârâta Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad!;.._.,.

Reclamanta a formulat contestație împotriva acestei decizii, înregistrată la Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad sub nr.xxxxxxxx.2010.

Prin Decizia nr. xxxxx.2010 Direcția Generală a Finanțelor Publice ArșqNa respins contestația formulată de către reclamantă.

Reclamanta a invocat dispozițiile art 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și a arătat, în esență, că taxa de poluare achitată contravine acestor dispoziții din dreptul european, care prevalează asupra dreptului național și impun înlăturarea reglementării din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, care instituie o taxă internă discriminatorie deoarece creează o discriminare între autoturismele second hand înmatriculate deja într-un stat membru al Uniunii Europene și care se înmatriculează în România după 01.07.2008 și autoturismele second hand înmatriculate deja în România.

În analiza legalității soluției pronunțate de instanța de fond și a cererii formulate de reclamant Curtea consideră necesară expunerea prealabilă legislației naționale aplicabile, a dispozițiilor art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, precum și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunității For Europene în domeniu, urmând ca în raport cu acestea să examineze cauzele:

Pe plan intern, Curtea reține că 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, ...

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.

În perioada 19.02.2009-31.12.2010 se aplică taxele stabilite conform O.U.G/nr. 7/2009.

Astfel, conform art. 1 punctul 2 din O.U.G. nr. 7/2009, „Ordonanță 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, 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:

- Anexa nr. 1 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 reglementează Nivelul taxei specifice în funcție de eficiența de emisii de carbon:

- Anexa nr. 2 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 reglementează Nivelul taxei specifice în funcție de categoria de autovehicule:

- Anexa nr. 3 la O.U.G. nr. 7/2009 înlocuiește Art. 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. 56/2008, care reglementează nivelul taxei Specifice pentru autovehiculele din categoriile M2 și M3, V:

Curtea reține; totodată ca, potrivit art. 1 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 săli în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

Această exceptare de la plata taxei de poluare a fost extinsă prin Ordonanța de Urgență nr. 4.17 din 29 decembrie 2009 pentru aplicarea unor plăși priyadi taxa pe poluare; pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial. Partea I nr. 976 din 30 decembrie 2009. Conform alineatului unic al Ordonanței de Urgență nr. 4.17 din 29 decembrie 2009, „autovehiculele cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³ precum și autovehiculele cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene, în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, beneficiază de exceptarea de la plata taxei pe poluare pentru autovehicule, potrivit art. III alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în condițiile în care acestea se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență”.

Curtea reține, astfel că, exceptarea de la plata taxei de poluare - astfel cum a fost instituită prin art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 - a operat în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv. Totodată, extinderea acestei scutiri la autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și la autovehiculele N1, cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv - astfel cum a fost introdusă prin Ordonanța de Urgență nr. 17/2009 - a operat numai în cazul în care astfel de autovehicule se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 117/2009, neputând rezulta de aici o continuare a surselor care au avut loc în perioada 15.12.2008 - 31.12.2009 inclusiv, ci numai remedierea - prin extinderea temporară a scutirii - a tratamentului juridic presupus discriminatoriu introdus prin această scutire în perioada anterioară.

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

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

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

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

Cea mai importantă hotărâre a Curții Europene de Justiție în materia taxelor interne aplicate autoturismelor second hand cu prilejul înmatriculării pentru prima

dată într-un stat membru al Uniunii Europene - raportat la împrejurare că în această hotărâre se analizează chiar taxa de poluare instituită de Statul Român prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 - o constituie însă Hotărârea din 2011 dată în cauza C-402/09 (Tatu), având ca obiect cererea de pronunțată unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Tribunalul de Justiție (România)? prin decizia din 18 iunie 2009, primită de Curte la 16 octombrie 2009, în cauza Ioan Tatu împotriva Statului român prin Ministerul Finanțelor și Economiei și Ministerul General a Finanțelor Publice Sibiu, Administrației Finanțelor Publice Sibiu, Administrației Fondului pentru Mediu, Ministerului Mediului.

Examinând compatibilitatea cu art. 110 TFUE a taxei de poluare instituită de Statul Român prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, Curtea Europeană de Justiție a reținut în esență ca pentru a verifica dacă o taxă precum cea în cauză în acțiunea principală creează o discriminare indirectă între autovehiculele de ocazie importate și autovehiculele de ocazie similare prezente deja pe teritoriul național, este necesar, având în vedere întrebările instanței naționale și observațiile prezentate în fața Curții, să se examineze mai întâi dacă această taxă este neutră față de concurența dintre vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008. În continuare, va fi necesar să se examineze neutralitatea aceleiași taxe între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008. Potrivit unei jurisprudențe constante, există o încălcare a articolului 110 TFUE atunci când valoarea taxei aplicate unui vehicul de ocazie importat depășește valoarea reziduală a taxei încorporate în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (Hotărârea din 9 martie 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Rec. V p. I-479, punctul 20, Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valențe, C-393/98, Rec., p. 1-1327, punctul 23, precum și Hotărârea din 19 septembrie 2002, Tulliasianes și Siilin, C-101/00, Rec., p. I-7487, punctul 55).

În această privință, Curtea a precizat că, din momentul achitării unei taxe de înmatriculare într-un stat membru, valoarea acestei taxe se încorporează în valoarea Vehiculului. Astfel, atunci când un vehicul înmatriculat în statul membru în cauză este, ulterior, vândut ca vehicul de ocazie în același stat membru; valoarea sa de piață, care include valoarea reziduală a taxei de înmatriculare, va fi egală cu un procentaj, determinat de deprecierea acestui Vehicul, din valoarea sa inițială (Hotărârea Nâdasdi și Nemeth, citată anterior, punctul 54): Prin urmare, pentru a fi satisfăcută neutralitatea taxei, valoarea vehiculului de ocazie importat reținută ca bază de calcul trebuie să reflecte valoarea unui vehicul similar deja înmatriculat pe teritoriul național (Hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 11, și Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grebla, C-74/06 Rep., p. I-7585, punctul 28). Aceste criterii obiective servesc la evaluarea deprecierei autovehiculelor nu au fost enumerate de Curte într-o manieră imperativă: (Hotărârea Comisia/Grecia; citată anterior, punctul 37), Prin urmare, acestea trebuie aplicate în mod necesar să fie aplicate cumulativ. Cu toate acestea, aplicarea lor nu trebuie să fie aplicată pe un singur criteriu de depreciere, precum vechimea autovehiculului, nu garantează că baremul reținut reflectă deprecierea reală a acestor vehicule. Vezi în acest sens. Hotărârile citate anterior Gomes Valențe, punctele 25 și 26, precum și Comisia/Grecia, punctele 38-42). În special, în lipsa luării în considerare a rulajului, baremul reținut «de legislația» în cauză nu conduce, ca regula generală, la o aproximare rezonabilă a valorii reale a vehiculelor de ocazie importate (Hotărârea Comisia/Grecia; citată anterior, punctul

43). Prin introducerea, în calculul taxei, a vechimii vehiculului și a rulajului mediu anual real al acestuia și prin adăugarea, la aplicarea acestor criterii, a luării în considerare facultative, cu costuri neexcesive, a stării acestui vehicul și a dotărilor

%

sale prin intermediu!..unși,expertize obținute din partea autorităților, competente în materie de înregistrarea^utpve.bicuielor, o reglementare.,precum,Qea în cauză în acțiunea principală.^garantează că valoarea ..taxei este redusă;. în.: funcție de o aproximare rezonabil t^ya lorii reale a vehiculului. ;. ro^ic.....: e ; ■•, S7a reținut de Gulș; ca din considerațiile, demai: sus .rezultă reă un ; șisterrj precum cel instituit prin QUGm.50/2008,, care ia în considerare,,ja calqularga. taxej de înmatriculare, dșprecilrea autovehiculului prin utilizarea ujnor;.bareme; forfetare* detaliate, și fundarne.ntațp/din punct,de vedere statistic, bazate pe \eJeme.QteJe, referitoare la yechimea^șî la rulajul mediu anual real ale acestui vehicul, la care se poate adâbg^-lș^eperea contribuabilului și pe cheltuiala acestuia, reaîizarea:,u.nej expertize cu "pfîyife la; starea generală; a vehiculului menționat și a dojarilor .sajej, asigură că această taxă, atunci când este aplicată vehiculelor de ocazie Importate,, nu depășește valoarea reziduală a :taxei menționata încorporată în: valoarea vehiculelor de ocazie similare care au .fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei-înmatriculări,, taxei prevăzute de QU<p .rir, 5Q/2008. ;. ;

Din principiile;amintite mai sus rezultă că articolul 1.1 OTFUE obligă.fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate autovehiculelor și să Je stabilească regimul astfej încât acestea șă nu aibă ca efect favorizarea vânzării, vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea, în acest mod; a importului de vehicule de^ocazie similare,.

Din dosarul prezentat Curții rezultă iară echivoc. că; reglementarea menționată are ca efect faptul că vehiculele de ocazie importate șj 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 dș 30 % djn valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare .puse în vânzare p.e piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în rijciun fel grevate de. o astfel;de sarcină fiscală. Nu se.poate contesta, că, în aceste condiții, OUG nr. 50/2008 arerea efect descurajarea importării și punerii Jn circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în ajte state membre/ ;. ;

În consecința, Curtea,a statuat ca articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un. stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată 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".

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

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 acesteia pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional.

Curtea reține că în prezenta cauză, reclamanta a contestat legalitatea impunerii taxei de poluare plătite în anul 2010 pentru înmatricularea pⁿfrKf^aima dată în România a unui autoturism fabricat în anul 2001.

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

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

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

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

Curtea constată că taxa de poluare instituită conform OUG nr. 50/2008 este impusă numai pentru autovehiculele care se "înmatriculează pentru prima dată; în România după intrarea în vigoare a acestui act normativ din 15.12.2008 —cu excluderea de la plata acestei taxe pentru autovehiculele deja înmatriculate în România anterior acestei date. Această caracteristică esențială" a taxei de poluare; a rămas neschimbată până în prezent, indiferent de modificările aduse Ordonanței urgente a Guvernului nr. 50/2008

De aceea, Curtea conchide că - în măsura în care nivelul taxei de poluare este unul dintre criteriile de constatare a incompatibilității dintre art. 110 TFUE și reglementarea română a taxei de poluare - reglementarea ulterioară datei de 15.12.2008 și, respectiv aceea ulterioară datei de 19.02.2009 sunt vizate implicit de această hotărâre a Curții Europene de Justiție; în plus, Curtea reamintește că începând cu OUG nr. 208/2008 și continuând cu OUG nr. 218/2008 și OUG nr. 7/2009, a fost introdusă și perpetuată o scutire totală de la plata taxei de poluare pe perioada 15.12.2008-31.12.2009 (neaplicabilă în prezenta cauză), iar prin OUG nr. 117/2009 a fost extinsă temporar aceasta scutire pentru o categorie limitată de autovehicule, - fără a oferi un remediu pentru autovehiculele similare deja înmatriculate în România cu plata taxei de poluare.

Date fiind aceste constatări, Curtea reține că singurul element de diferență esențial al prezentei cauze față de cauza Tatu ar fi cuantumul taxei de poluare (care a fost majorat), iar formula de calcul, sau sfera de aplicare a taxei de poluare.

În consecință, Curtea consideră că incompatibilitatea dintre art. 110 TFUE și taxa de poluare din prezentul litigiu se impune a fi analizată și prin prisma hotărârii Curții Europene de Justiție din cauza Tatu, menționată anterior - hotărâre în care s-a reținut incompatibilitatea dintre art. 110 TFUE și reglementarea română a taxei de poluare conform OUG nr. 50/2008, în versiunea sa inițială.

Curtea constată că aplicarea art. 110 TFUE (fostul art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană) se referă la o discriminare între impozitele aplicabile „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 ar fi în vedere o comparație între nivelul de impozitare al produselor altor state membre ale Uniunii

Europene, în comparație cu nivelul de importare a produselor de pe piața internă a Statului Român.

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

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 Uniunii în momentul importului în aceste produse; sunt supuse taxelor vamale conform politicilor 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. 110 TFUE și o eventuală discriminare fiscală numai în măsura în care se dovedește că acel șut pturism a fost anterior înmatriculat în alt stat membru al Uniunii Europene; decât. RQ.mânia^ deoarece acesta este criteriul care determină discriminarea fiscală, a taxei de poluare; q) în litigiu.

Curtea constată în acest context, că reclamanta-recurenta 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. 110 TFUE.

Conform jurisprudenței Curții Europene de Justiție, discriminarea fiscală interzisă de art. 110 TFUE poate fi directă sau indirectă.

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

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

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

Analizarea pretinsului caracter indirect discriminatoriu al taxei de poluare impune urmarea pașilor trasați de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Tatu. Astfel, conform paragrafului nr. 38 din această hotărâre, Curtea de Justiție a statuat că „pentru a verifica dacă o taxă precum cea în cauză în acțiunea principală creează o discriminare indirectă între autovehiculele de ocazie importate și autovehiculele de ocazie similare prezente deja pe teritoriul național, este necesar, având în vedere întrebările instanței naționale și observațiile prezentate în fața Curții, să se

examineze mai întâi dacă această taxă este neutră față de concurența dintre vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008. În continuare, va fi necesar să se examineze neutralitatea aceleiași taxe între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008".

Așadar, Curtea de Justiție a instituit prin această hotărâre o dublă examinare a taxei în litigiu în raport cu reglementarea art. 110 TFUE. 1 ; - '

În primul rând, se impune examinarea împrejurării dacă taxa de poluare este neutră față de concurența dintre vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008. Din acest punct de vedere, se impune o analiză comparativă a efectelor produse prin instituirea taxei între diferitele autovehicule care au fost supuse aceluiași impozit, respectiv aceleiași taxe de poluare, fără a se avea în vedere o comparare cu impozitarea internă în vigoare anterior introducerii acestei noi taxe. O astfel de analiză a fost expusă de Curtea de Justiție și în hotărârile sale anterioare, respectiv în Hotărârea din 9 martie 1995, Nune's Tadeu, C-345/93, în Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valențe, C-393/98, în Hotărârea din 19 septembrie 2002, Miâsiamies și Siilin, C-101/00, în Hotărârea Nâdasdi și Nemeth și în Hotărârea din 18 ianuarie 2007 în cauza C-313/05 Maciej Brzezihski. ; ; ;

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

Curtea constată că această constatare a instanței de contencios european implică, pentru prima dată, o comparare a efectelor *in vivo* a taxei cu tratamentul fiscal aplicabil anterior intrării ei în vigoare. h - ffi-

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

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

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

De aici se desprinde concluzia, că o taxă care crește pe măsură ce autovehiculul are vechime este incompatibilă cu art. 110 TFUE. ; V
' : în al doilea rând, Curtea Europeană de Justiție și "Comisia a făcut referință la valoarea reziduală a taxei impuse la înmatricularea anterioară a autovehiculelor plasate deja pe piața statului membru în cauză. "" - ; ; " Jr .

În raport cu aceste considerații, stabilirea posibilității caracterului discriminatoriu al taxei de poluare ar impune în prealabil o serie de operațiuni, și anume: stabilirea valorii de circulație a autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în România; stabilirea valorii de circulație pe care ar avea-o autoturismul în litigiu în stare nouă; stabilirea proporției între cele două valori de circulație, pentru a identifica gradul de depreciere a valorii de circulație a autoturismului în cauză; stabilirea cuantumului taxei de poluare impusă autoturismului în litigiu la momentul înmatriculării în

România; stabilirea cuantumului taxei de poluare care ar fi fost impusă aceleiași autoturism dacă ar fi fost înmatriculat în stare nouă; stabilirea proporției între cele două taxe de poluare, pentru a identifica gradul de depreciere/reducere a taxei față de taxa care ar fi datorată pentru autoturismul înmatriculat în stare nouă; compararea procentului de depreciere al autoturismului (obținut la punctul c) cu procentul în care s-a depreciat valoarea de poluare (menționată la punctul f).-

Așadar, în măsura în care s-ar constata că pentru un autoturism, valoarea de circulație s-a depreciat cu 30% față de valoarea de circulație pe care o avea în stare nouă/ taxa de poluare impusă acestui autoturism în stare nouă; și, în consecință, o depreciere de cel puțin 30% față de taxa de poluare care ar fi fost impusă aceleiași autoturism în stare nouă.

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

În acest context, trebuie subliniată că există posibilitatea probării faptului că deprecierea valorii de circulație 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. 50/2006 aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 686/2008, care prevede că „suma reprezentând taxa de poluare să fie plătită, calculată potrivit prevederilor art. 6 din ordonanță, poate fi ajustată în sus sau în jos în funcție de persoana care solicită înmatricularea unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă „Registrul Auto. Iași”, 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 caracterului discriminatoriu al taxei de poluare 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 aceleiași autoturism în stare nouă.

De asemenea, s-ar impune determinarea cuantumului taxei de poluare care ar fi fost plătită în cazul în care același autoturism ar fi fost înmatriculat în stare nouă. ■;... Din acest punct de vedere, Curtea reține că reclamanta nu a probat caracterul indirect discriminatoriu al taxei de poluare contestate, dat fiind faptul că nu s-a dovedit că taxa de poluare din litigiu nu ar respecta imperativul deprecierii sale în raport cu valoarea autovehiculului. O raportare la același autovehicul și la aceeași reglementare a taxei impune concluzia conform căreia această taxă scade pe măsură ce autovehiculul are o vechime mai mare.

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

În acest context se impune analizarea posibilității statelor membre ale Uniunii Europene a de introduce noi impozite interne și care sunt limitele acestei competențe.

Curtea subliniază că, în conformitate cu dispozițiile art. 110 TFUE și cu jurisprudența Curții de Justiție, 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. 110 TFUE, „nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.”

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

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

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

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

- din Hotărârea Nâdasdi și Nemeth menționată nu rezultă în niciun fel că este nelimitată competența statelor în stabilirea regimului unor noi taxe;
- interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE trebuie să se aplice de fiecare dată când un impozit fiscal este de natură să descurajeze importul de bunuri provenind din alte state membre favorizând produsele naționale;
- autovehiculele prezente pe piața unui stat membru sunt „produse naționale” ale acestuia în sensul articolului 110 TFUE. Atunci când aceste produse sunt puse, în vânzare pe piața vehiculelor de ocazie a acestui stat membru, ele trebuie considerate „produse similare” vehiculelor de ocazie importate de același tip, cu aceleași caracteristici și aceeași uzură. Astfel, vehiculele de ocazie «cumpărate pe piața statului membru menționat și cele cumpărate, în scopul importării și punerii în circulație în acest stat, în alte state membre constituie produse concurente;
- Art.110 TFUE obligă fiecare stat membru să stabilească regimul astfel încât acestea să nu liibă ca efect favorizarea vânzării vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea, în acest mod, a importului de vehicule de ocazie similare;
- având în vedere prezența necontestată a "unor date statistice care demonstrează o scădere foarte considerabilă a înmatriculărilor de vehicule de ocazie importate în România de la intrarea în vigoare a U.G. nr. 50/2008, Curtea Europeană de Justiție a reținut că din dosarul cauzei rezuită fără echivoc 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 seamă de deprecierea lor, unei taxe care se ridică la aproape de 30% din valoarea lor de piață, în timp ce produsele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de sarcină fiscală.

Curtea de Justiție a conchis, astfel, că nu se poate contesta că, în condițiile în care OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație

în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre -

■-având în vedere este Constatări, Mfetele Justiției a reținut că „articolului 10 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune dacă un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, „a unor vehicule de: ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională”.

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

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

Prin urmare raportând la concluziile Hotărârii Tatu, Curtea este de părere că prezenta cauză nu diferă, sub aspectul caracterizării, de cauza din cauza de contencios european.

Astfel, nu numai că taxa de poluare stabilită și impusă reclamantei în anul 2010 a fost calculată potrivit aceleiași formule de calcul cu aceea instituită prin Ordonanța de Urgență nr. 50/2003 în variantă inițială - declarată de Curtea Europeană de Justiție ca fiind contrară art. 110 TFUE - dar și cuantumul acestei taxe este majorat în raport cu aceasta reglementare.

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

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

Fată de aceste aspecte, Curtea apreciază că sunt incidente în cauză dispozițiile art. 304 Cod de Procedură Civilă, hotărârea recurată fiind dată ca urmare a reținerii eronate a caracterului nediscriminatoriu al taxei de poluare, având în vedere interpretarea dată art. 110 TFUE prin hotărârea Curții Europene de Justiție din cauza

în aceste condiții, Curtea va admite recursul, formulat de reclamanta și va modifica sentința civilă recurată.

Curtea va admite în parte acțiunea formulată de reclamantă în contradictoriu cu pârâta Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad. În consecință, Curtea va anula decizia de calcul a taxei de poluare nr. xxxxxxxx06.2010 emisă de Administrația Finanțelor Publice Arad, precum și Decizia nr. xxxxxxxx.2010 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și va obliga pârâta - intimată Administrația Finanțelor Publice Arad să achite către reclamantei - recurente suma de xxxxxxxx lei, reprezentând taxă de poluare,

Cu privire la acordarea dobânzilor legale aferente sumei plătite cu titlul de taxă de poluare, Curtea subliniază că acordarea dobânzilor legale este guvernată, în materia raporturilor fiscale, de dispozițiile speciale din Codul de Procedură Fiscală, iar nu de dispozițiile dreptului comun în materie, astfel cum impune art. 1 alin. 1 Cod de Procedură Fiscală, conform căruia „prezentul cod reglementează drepturile și obligațiile părților din raporturile juridice fiscale privind administrarea impozitelor și taxelor datorate bugetului de stat și bugetelor locale, prevăzute de Codul fiscal”, precum și dispozițiile art. 2 alin. 2 Cod de Procedură Fiscală, potrivit cărora „prezentul cod constituie procedura de drept comun pentru administrarea impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat”.

Așadar, Curtea reține că materia privind dobânzile datorate în cazul sumelor de restituit sau de rambursat de la buget este reglementată de art. 124 Cod de

Procedură Fiscală, iar nu de dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 9/2000 sau de dispozițiile art. 1084 din Codul civil.

Curtea subliniază, în acest sens, că dispozițiile Ordonanței de Guvern nr. 9/2000 nu sunt aplicabile în cazul dobânzilor percepute sau plătite de Ministerul Finanțelor Publice și de organele subordonate acestuia, în privința acestor dobânzi fiind incidente reglementările speciale, respectiv art. 124 Cod de Procedură Fiscală, astfel cum prevede art. 10 din Ordonanța de Guvern nr. 9/2000, text potrivit căruia „dobânzile percepute sau plătite de Banca Națională a României, de bănci, de Casa de Economii și Consemnațiuni C.E.C.-SA, de organizațiile cooperatiste de credit și de Ministerul Finanțelor Publice, precum și modul de calcul al acestora se stabilesc prin reglementări specifice”.

În ceea ce privește termenul de la care sunt datorate aceste sume. Curtea reține 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 art. (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, Curtea 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, Curtea constată că dobânzile legale datorate autorităților fiscale 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 a taxei.

În consecință, Curtea va dispune obligarea pârâtei recurente¹ Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad la plata dobânzilor legale la nivelul majorării de întârziere prevăzute de Codul de Procedură Fiscală, calculate din ziua următoare expirării termenului de 45 de zile de la înregistrarea în evidența pârâtei a cererii de restituire a taxei.

Totdată, Curtea va respinge cererea de obligare a pârâtei la piața de dobânzilor în temeiul OG nr.9/2000; solicitare¹ formulată de către reclamantă,>

Curtea constată că din dispozițiile art. 1 alin. 1 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 rezultă faptul că sumele percepute de Statul Român cu titlul de taxă de poluare sunt virate în contul Administrației Fondului pentru Mediu și că această autoritate gestionează sumele respective.

Astfel fiind, Curtea constată că sunt îndeplinite condițiile de aplicare a art. 60 și urm. Cod de Procedură Civilă și, în consecință, admite cererea de chemare în garanție formulată de Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad și va obliga chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu să achite către Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad sumă de 3317 lei, reprezentând taxă de poluare precum și dobânzile legale la nivelul majorării de întârziere prevăzute de Codul de Procedură Fiscală, calculate din ziua următoare expirării termenului de 45 de zile de la înregistrarea în evidența pârâtei a cererii de restituire a taxei.

„Fata de prevederile art. 124 Cod procedură, civilă, Curtea va intimata Administrația Finanțelor publice. Arad la plata, către reclamanta recurentă a sumei de

1403,88 lei cu titlu de cheltuieli de judecată, ..reprezentând ,taxa,judiciară de timbru, timbru, judiciar, onorariu avocat și cheltuieli transport.

Admite repursul formulat cje...reclamanta -ȘC xxxxxxxx SRL în contradictoriu cu intimații pârâți Administrația Finanțelor Publice Arad, Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și intimata -.chemată în garanție Administrația fondului pentru Mediu împotriva sentinței civile nr. xxxx.02.2011 pronunțată de Tribunalul Arad în dosar nr. xxxxxxxxxxxx

Modifica sentința atacată în sensul că admite. în parte acțiunea formulată. de reclamantă.

Anulează, decizia de calcul a taxei de poluare nr. xxxxxx.2010 emisă de Administrația Finanțelor Publice Arad, precum și Decizia nr. xxxxx.2010 emisă de

reclanTFaTuei- recurente suma de xxxxxxxx lei, reprezentând taxă de poluare precum și dobânzile legale "la nivelul majorării de întârziere prevăzute de Codul de Procedură Fiscală, calculate din ziua următoare expirării termenului de 45 înregistrarea în evidența paraT^i a nfimrii Hp rpgfiți

Direcția Generală a,Finan

Admite cererea de chemare în garanție formulată de Administrația Finanțelor Publice Arad și obligă chemata în garanție Administrația Fondului pentru Mediu să achite către Administrația Finanțelor Publice Arad suma de xxxxxx lei, reprezentând taxă de poluare precum și dobânzile legale la nivelul majorării de întârziere prevăzute de,;Codul de Procedură Fiscală, calculate din ziua următoare expirării termenului de 45 de zile deja înregistrarea în evidența pârâtei a cererii de restituire a taxei.

Respinge solicitarea reclamantei de obligare a pârâtei intimate la plata dobânzii legale calculate de la data achitării și până la data plății efective.

Obligă pârâta intimată Administrația Finanțelor Publice Arad la plata către reclamanta recurent a sumei de 1403^8 lei cu titlu de cheltuieli de judecată, reprezentând taxa judiciară de timbru și timbru judiciar, onorariu avocat și contravaloare transport.

[revocabilă.

chemata în garanție Administrația Fondului de Mediu pentru dezdăunări, având în vedere caracterul subsecvent al acesteia față de cererea principală.

Urmare a respingerii acțiunii principale va respinge și cererea reclamantei de acordare a cheltuielilor de judecată.

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

Respinge acțiunea formulată de reclamanta SC EKR Electrocontantk România SRL cu sediul în Sântana, str.Ghioceilor nr.6, judArad contra pârâtelor Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad cu sediul în Arad, B-dul Revoluției nr.77, judArad, Administrația Finanțelor Publice Arad cu sediul în Arad, B-dul Revoluției nr.77bis JudArad pentru anulare acte și restituire taxa auto.

Respinge cererea de chemare în garanție a Administrației Fondului pentru Mediu cu sediul în București, Spaiul Independenței nr.294, Corp A, sector 6.

Fără cheltuieli de judecată.

Cu recurs în 15 zile de la comunicare.

Pronunțată în ședința publică din data de 08.02.2011.

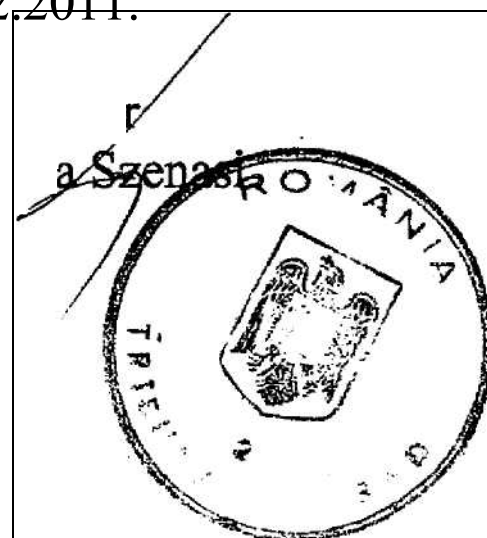
Președinte

Grefie:
Ioan Dărău

Mari

Red.I.D.
Dact.M.S./6
ex. 08.03.2011
com/09.03.201

1



Se comunică:

- reclamanta - SC EKR Electrocontact România SRL Arad cu sediul procesual ales str.Abrud nr.3 - la Cabinet Avocat Costăș Cosmin
- ^pârâta - Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad, B-dul Revoluției nr.77 bis
- pârâta - Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad, B-dul Revoluției nr.79
- chemat în garanție - Administrația Fondului pentru Mediu București, Spaiul Independenței nr.294, Corp A, sector 6

