

Secția de contencios administrativ și fiscal,
litigii de muncă și asigurări sociale Dosar
nr.6307/108/2010

SENTINȚA CIVILĂ NR.279
Ședința publică din 08 februarie 2011
Președinte: Ioan Dărău
Grefier : Mana Szenasi

S-a luat în examinare acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamanta SC EKR Electrocontact România SRL Arad în contradictoriu cu pârâtele Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad, având ca obiect contestare act administrativ și restituire taxă pe poluare.

La apelul nominal se prezintă reprezentanta pârâtelor - consilier juridic Omuț Adriana, lipsă fiind reprezentanta reclamantei și reprezentantul chematei în garanție Administrația Fondului pentru Mediu București.

Procedura de citare este legal îndeplinită.

Acțiunea este timbrată cu suma de 39,00 lei taxă judiciară de timbru - conform chitanței nr.44M 1/24.09.2010 (fila 9) și 0,30 lei timbru judiciar.

S-a făcut referatul cauzei după care, se constată că prin serviciul registratură la data de 11.01.2011, reclamanta SC EKR Electrocontact România SRL Arad a depus note de ședință.

Reprezentanta pârâtei depune la dosar Ordinul 2730/30.11.2010 și comunică instanței că reclamanta în baza acestui ordin a devenit mare contribuabil și față de această situație solicită citarea în cauză în calitate de pârâtă a Agenției Naționale de Administrare Fiscală București,

Având în vedere că actele administrative ale căror anulare se cerere au fost emise de Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii tribunalul va respinge cererea și constând cauza în stare de judecată acordă cuvântul în fond.

Reprezentanta pârâtelor solicită respingerea acțiunii conform motivelor arătate în întâmpinare.

Tribunalul

Constată că prin acțiunea în contencios administrativ înregistrată la această instanță la data de 04.10.2010, reclamanta SC EKR Elektrokontakt România Sântana a cerut în contradictoriu cu pârâtele Administrația Finanțelor Publice Contribuabili Mijlocii Arad și Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad anularea Deciziei nr. 1920/10.08.2010 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și a Deciziei de calcul a taxei pe poluare nr.6439/ad/24.06.2010

emisă de Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad, obligarea pârâtei Administrația Finanțelor Publice pentru Contribuabili Mijlocii Arad la restituirea taxei pe poluare în cuantum de 3.317 lei achitată prin Ordinul de plată nr.731/29.06.2010 și a dobânzii legale în materie fiscală prevăzută de art. 124 alin, 2) și art. 120 alin. 7) Cod procedură fiscală începând cu data de 22.08.2010 și până la restituirea efectivă, respectiv a dobânzii legale prevăzute de O.G. nr.9/2000 pentru perioada 29.06.2010-21.08.2010 și cheltuieli de

În motivarea acțiunii reclamanta a arătat că a plătit suma de 3.317 lei, reprezentând taxa „pe poluare pentru autovehicule cu Ordinul de plată nr.731/29.06.2010, în contul bugetului de stat

Achitarea taxei a fost necesară pentru a putea înmatricula în România autoturismul marca Volkswagen, înmatriculat pentru prima dată în U.E., la data de 01.04.2009. ^

Considerând că a plătit o taxă nelegală și nedatorată a formulat o contestație pârâtei nr. L, înregistrată la data de 08.07.2010, în temeiul art. 207 Cod procedură fiscală și a cerut restituirea sumei achitate, cu motivarea că plata taxei este nelegală în raport cu dispozițiile art. 90 din Tratatul C.E., care a fost

X to L/XXXod. -

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

Conform acestor dispoziții „nici un stat membru nu aplică direct sau indirect produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decât cele care se aplică direct sau indirect produselor naționale similare. I)® asemenea, nici un stat membru nu aplică produselor altor state membre impozite interne de natură să protejeze indirect alte sectoare de producție”.

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

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

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

Prin întâmpinare, pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad a cerut respingerea acțiunii reclamantei, ca neîntemeiată.

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

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

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

În drept a invocat dispozițiile art. 60 - 63, 112 Cod procedură civilă, art. 1 alineat 1 din OUG nr. 50/2008 și art. 992 Cod civil.

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

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

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

A susținut că, chiar Comisia Europeană a recunoscut că taxa de poluare instituită prin OUG nr. 50/2008 corespunde normelor comunitare, astfel că nu pot fi reținute acuzațiile reclamantului potrivit cărora prin instituirea acestor taxe se constituie o discriminare a regimului fiscal și că această taxă contravine și dispozițiilor art. 90 din Tratatul CE.

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

Examinând decizia de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule emisă sub nr.6439/ad/24.06.2010 - fila 30, Ordinul de plată privind plata sumei de 3.317 lei reprezentând contravaloarea taxei pe poluare - fila 32, Decizia nr.T 1920/10.08.2010 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului Arad privind soluționarea contestației reclamantului, filele 12-27, certificatul de înmatriculare al autoturismului fila 39, cartea de identitate a autovehiculului, fila 41, și contractul de vânzare cumpărare a autoturismului, fila 36, tribunalul reține următoarele:

Acțiunea în contencios administrativ este nefondată.

Autoturismul marca Volkswagen categoria auto M.1, serie șasiu VW2ZZZ7HZ9H047599 număr omologare AF11188E12C60E4, număr de identificare VW2ZZZ7HZ9H047599, an de fabricație 2009, a fost înmatriculat pentru prima dată în Germania, la data de 01.04.2009. -

Reclamanta a achitat taxa pe poluare pentru prima înmatriculare în România, a autoturismului în sumă de 3.317 lei, cu Ordinul de plată nr.731/29.06.2010, în contul bugetului de stat în baza deciziei de calcul a taxei pe poluare nr.6439/ad/24.06.2010.

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

Este de remarcat faptul că reclamantul 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 organul fiscal a stabilit cuantumul taxei pe care ulterior a achitat-o. Relevant din această perspectivă apare mențiunea din actul suspus cenzurii instanței în sensul că în acord cu art.7 din OUG nr.50/2008 în sensul că stabilirea, verificarea, colectarea și executarea silită, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa datorată de către contribuabili, se realizează de către autoritatea fiscală competentă, potrivit prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare." Or astfel rezultă evident că stabilirea și ulterior colectarea taxei s-a făcut în baza deciziei arătate act administrativ fiscal de stabilire și cuantificare a sumei reprezentând creanța în 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 NI cu norma de poluare Euro 4 care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv.

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 NI cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.

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

Această exceptare de la plata taxei de poluare a fost extinsă prin Ordonanța de Urgență nr. 117 din 29 decembrie 2009 pentru aplicarea unor măsuri privind taxa 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 NI cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, beneficiază de exceptarea de la plata taxei pe poluare pentru autovehicule, potrivit art. III alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în condițiile în care acestea se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de > 45 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe 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 Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu”.

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

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

la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei excepții sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9 ". Conform art. 5 din Ordonanța de Urgență nr. 50/2008:

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

(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea

autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al

taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de

urgență,

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

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene,

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

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

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

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

-B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO₂, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 1 a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008;

-C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

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

Comparând OUG nr.50/2008 în varianta inițială la momentul intrării în vigoare la data de 1.07.2008 cu varianta în vigoare de la 1.01.2010 tribunalul notează că în esență dispozițiile legale incidente și arătate mai sus sunt aceleași.

De aceea, tribunalul subliniază, în acest context, că în comunicatul din 9.12.2008 ca urmare a numeroaselor e-mailuri primite de la cetățenii români, Comisia Europeană - Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală a emis, la data de 09/12/2008 următoarele precizări:

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

România poate să mențină taxa de înmatriculare pentru automobile și poate

să
stab
ileas
că
un
nive
l
oric
ât
de
ridic
at al
aces
teia
(de
exe
mpl
u, în
Dan
ema
rca,
o
taxă
simi
lară
se
ridic
ă la
180
%
din
valo
area
auto
mob
ilulu
i).
Cu
alte
cuvi
nte,
nu
exis
tă o
reg
ulă

comunitară care să constrângă România să elimine taxa de

înmatriculare pentru mașinile noi sau vechi. De asemenea, nu există un regulament comunitar care să reglementeze nivelul acestei taxe.

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

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

Potrivit notei nr. 1 care însoțește acest comunicat, „Curtea Europeană de Justiție a decis că Articolul 90 al Tratatului de instituire a Comunității Europene nu poate fi invocat pentru a limita nivelul excesiv al taxării și că statele membre pot stabili cuantumul taxelor după cum consideră necesar.

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, înregistrată sub nr. IP/09/1012, la Bruxelles, 25 iunie 2009, prin care Comisia Europeană a solicitat României să își modifice legislația în ceea ce privește aplicarea taxei pe poluare pentru autoturisme.

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

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

Comisia 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.

■mmⁱ-

m

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

m*[^]

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

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

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

Tribunalul notează 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 Comunității Europene,

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

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

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

Examinând poziția Comisiei Europene, Guvernul a inițiat modificări legislative menite să modifice natura juridică a taxei auto, astfel că aceasta a primit o nouă denumire - *taxă depoluare* - și o nouă calificare juridică - *taxă de mediu*, prin adoptarea O.U.G. nr. 50/2008 privind taxa de poluare, care a intrat în vigoare la data de 1 iulie 2008 și care în esență are aceleași reglementări ca varianta în vigoare începând cu data de 1.01.2010.

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

Taxa pe poluare nu este contrară dispozițiilor art. 90 din Tratatul CE.

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

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

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

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

Curtea Europeană de Justiție a arătat în mod constant că o consecință a dreptului comunitar actual este aceea că Statele membre pot să impună asupra mărfurilor precum autovehiculele un sistem de taxă al cărei quantum crește progresiv în conformitate cu un criteriu obiectiv. (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 criterii 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 și 333-05 Nădasdi și Ilona Nemeth, par. 52.)

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

Jurisprudența 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-345/93 Nunes Tadeu, par. 20).

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

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 conexe C-290/05 și 333-05 Ákos 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 a stabili dacă adoptarea OUG nr.50/2008 este conformă cu Tratatul precum 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 primei înmatriculări a unui autovehicul în România sau la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9.

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

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

Cu privire la natura taxei de poluare CJCE s-a pronunțat la 05.12,2006. asupra acțiunilor preliminare formulate de Hajdu-Bihar Megyei Birosag și Bacs Kiskun Megyei Birosag în cauzele reunite C-29012005 Nadasdi și C-33312005 Nemeth, ocazie cu care a statuat că o taxă care nu este percepută pentru faptul că un autoturism traversează frontiera unui stat membru ci pentru prima înregistrare a autoturismului pe teritoriul aceluia stat membru, în vederea punerii în circulație nu constituie o taxă vamală în sensul art. 25 din tratat ci face parte din sistemul general de impozitare a bunurilor și trebuie examinată în lumina art. 90 din Tratatul CE.

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

Atâta timp cât 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 se aplică deopotrivă bunurilor din producția internă cât și cea externă.

Obiectivul taxei este de protejare a mediului, atât prin modul de utilizare a resurselor constituite cât și prin modul de impunere. De aceea, elementele ce stau

la baza acestora sunt emisiile de noxe și de dioxid de carbon și se poate conchide că criteriile ce stau la baza taxei au un caracter adecvat obiectivului de protejare a mediului, având în vedere că în calculul cuantumului acestora sunt importante emisiile de noxe toxice precum și cele de dioxid de carbon iar nu alte criterii precum valoarea de facturare. Prin urmare, întrucât taxa este stabilită în funcție de gradul de poluare și de eficiența energetică, ea are un caracter proporțional fiind stabilită într-un cuantum mai mare pe măsură ce performanțele de mediu scad.

În 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 asigură 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-Z90J2005 Nadasdi-șf C-33312005 Nemeth că o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație înainte de intrarea în vigoare a legii privind taxele de înmatriculare (în speță, de poluare) nu este relevantă. În scopul de a asigura neutralitatea impozitării interne prin respectarea regulilor de concurență între autoturismele uzate aflate deja pe piața națională și autoturismele similare importate este necesar să fie comparate efectele taxei pentru vehiculele nou-importate dintr-un alt stat membru decât statul în cauză (în speță Ungaria) cu efectele valorii reziduale a taxei care afectează vehiculele similare înmatriculate deja în statul respectiv (Ungaria) și cărora, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această

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 deja înregistrate în statul membru în care sunt importate.

, - Așa cum rezultă din cuprinsul OUG 50/2008 (varianta în vigoare la momentul solicitării înmatriculării autoturismului, respectiv 24.06.2010), actul normativ român respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 paragraful din Tratatul CE.

Astfel, după cum se poate constata, determinarea taxei de poluare se realizează conform art. 6 pe baza unor criterii obiective - (tipul motorului, capacitatea cilindrică) și clasificarea din punct de vedere al poluării - luându-se în considerare și deprecierea autoturismului, conform coeficienților descriși în anexa 4 (Cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnică și nivelul de dbtare 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 reține că taxa de poluare, reglementată, de OUG 50/2008 (variante în vigoare la momentul solicitării de înmatriculare formulată de reclamant) nu poate fi caracterizată ca fiind contrară art. 90 paragraful 1 din Tratatul CE și se poate așadar concluziona că O.U.G. nr. 50/2008 respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 parag. 1 din Tratatul Comunității Europene.

Mai mult, așa cum rezultă din art. 8:

„ (1) Atunci când un autovehicul pentru care s-a plătit taxa în România este ulterior scos din parcul auto național se restituie valoarea reziduală a taxei în

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

Așadar, atâta timp cât taxa de poluare percepută pentru prima înmatriculare ^sg 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 încălca prevederile art. 90 din TCE, ceea ce face să fie neconformă cu principiul de rezidă din acest text comunitar actul 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 între modul de taxare a autoturismelor ~naționale și cele înmatriculate în alte state membre al Comunității europene, nefiind însă incompatibilă cu textul comunitar OUG nr. 50/2008 în forma sa inițială și în vigoare la data de 24.06.2010 ,momentul emiterii deciziei de calcul a taxei de poluare de către pârâtă.

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 denumirea 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 nulitate^{g^}, deciziei emisă de către pârâtă cu privire la taxa de poluare. Din această perspectivă tribunalul notează că lipsa unui element dintre cele prevăzute la art.43 din OG nr.92/2003 poate atrage anulabilitatea actului în condițiile art.105 alin.2 din Codul de procedură civilă și numai dacă prin aceasta s-a pricinuit o vătămare care nu se poate înlătura decât prin anularea actului, respectiv în prezenta pricină a deciziei de calcul. Or raportat la condiția expusă mai sus și care decurge din* interpretarea textului de lege incident se constată că reclamanta nu a invocat nici o vătămare produsă prin neascultarea sa cu ocazia emiterii deciziei și cu atât mai puțin dovedit 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:

împrejurarea că reclamanta a devenit ulterior emiterii deciziei contestate mare contribuabil în temeiul ordinului nr.2730/2010 emis de către Președintele ANAF nu atrage necesitatea citării în proces a Administrației Financiare pentru Mării Contribuabili din moment ce decizia contestată de fost emisă la data der 24.06.2010 de Administrația Financiară pentru Contribuabili Mijlocii.

Pentru considerentele de fapt și de drept prezentate tribunalul constată că Decizia de calcul a taxei pe poluare cu nr. 6438/24.06.2010 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad este legală și temeinică, fiind întocmită cu respectarea dispozițiilor art. 4 lit. a) art. 5) din OUG nr.,r 50/2008 privind instituirea taxei de poluare pentru autovehicule și a dispozițiilor art. 90 din Tratatul CE.

în mod legal pârâta Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad a respins contestația reclamantului formulată în procedura prealabilă prevăzută de art. 7 din Legea contenciosului administrativ, precum și cererea de restituire a taxei pe poluare în sumă de 3.317 lei a cărei plată este legală și în concordanță cu practica judiciară comunitară în materie.

Față de ace&te considerente urmează a respinge acțiunea principală formulată în contencios administrativ de către' reclamanta SC EKR Elektrokontakt România Sântana pentru anularea Deciziei nr.1920/10.08.2010 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice Arad și a Deciziei de calcul a taxei pe poluare nr.6439/ad/24.06.2010 și restituire taxa auto.

Va respinge cererea de chemare în garanție formulată de pârâta Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad în contradictoriu cu

