

DOSAR NR. 2362/87/2013



ROMÂNIA
CURTEA DE APEL BUCUREȘTI
SECȚIA A VIII-A CONȚENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL

ÎN C H E I E R E
ȘEDINȚA PUBLICĂ DIN DATA DE 14.04.2014

CURTEA COMPUSĂ DIN :

PREȘEDINTE : A.V.

JUDECĂTOR : M.M.P.

JUDECĂTOR : M.D.

GREFIER : R.B.

Pe rol se află soluționarea *recursului* declarat împotriva *Sentinței civile nr. 1232 din data de 18.09.2013 pronunțate de Tribunalul Teleorman - Secția Conflicte de Muncă, Asigurări Sociale și Conțencios Administrativ Fiscal, în dosarul nr. 2362/87/2013 de recurență - pârâtă A.J.F.P.T. în contradictoriu cu înmatul - reclamant N.P., având ca obiect restituire timbru de mediu.*

La apelul nominal făcut în ședință publică nu se prezintă părțile.

Procedura de citare este legal îndeplinită.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință, care învederează instanței lipsa relațiilor solicitate de la părți, respectiv un punct de vedere cu privire la necesitatea sesizării Înaltei Curți de Casație și Justiție cu pronunțarea unei hotărâri prealabile pentru dezlegarea chestiunii de drept în raport de art. 4 din OUG nr. 9 / 2013.

Curtea, verificând actele și lucrările dosarului, constată faptul că recurența - pârâtă, prin cererea de recurs, a solicitat judecarea în lipsă și pune în discuție, **din oficiu**, necesitatea sesizării Înaltei Curți de Casație și Justiție cu pronunțarea unei hotărâri prealabile cu privire la dezlegarea unei probleme de drept, respectiv aceea dacă **prev. art. 4 din OUG nr. 9 / 2013 și prev. art. 1 alin. (2) din HG nr. 88/2013** reprezentând Normele metodologice de aplicare a OUG nr. 9/2013, se interpretează în sensul că **timbrul de mediu se datorează și în situația transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat provenit de pe piața internă a cărui primă înmatriculare a fost anterioară datei de 1.01.2007.**

C U R T E A,

După deliberare, analizând lucrările dosarului,

I. Constată admisibilitatea sesizării, în conformitate cu prevederile art. 519 Cod procedură civilă motivat de faptul că:

1. De lămurire a modului de interpretare / aplicare a dispozițiilor art. art. 4 din OUG nr. 9 / 2013 și prev. art. 1 alin. (2) din HG nr. 88/2013 reprezentând Normele metodologice de aplicare a OUG nr. 9/2013 depinde soluționarea pe fond a cauzei, întrucât temeiul de drept al achitării timbrului de mediu (a cărui restituire se solicită) au fost dispozițiile legale menționate.

2. Problema de drept enunțată este nouă, deoarece, prin consultarea jurisprudenței, s-a constatat că asupra acestei probleme Înalta Curte de Casație și Justiție nu a statuat printr-o altă hotărâre, față de intrarea în vigoare recentă a actului normativ reprezentat de Ordonanța de Urgență nr. 9/ 2013.



3. Problema de drept nu face obiectul unui recurs în interesul legii în curs de soluționare, conform evidențelor Înaltei Curți de Casație și Justiție, consultate astăzi, 14.04.2014.

II. Expunerea succintă a procesului

Intimatul-reclamant a dobândit conform contractului de vânzare-cumpărare nr. XXX/ 20.02.2012 (ca 9 dosar fond) dreptul de proprietate asupra unui autovehicul marca OPEL, tipul Astra, nr. de identificare XXXXXXXXXXXXXXXX, fabricat în 1999 și înmatriculat pentru prima oară în data de 14 mai 1999 în Bulgaria.

Cu ocazia înmatriculării în România, acesta a achitat suma de 6368 lei (chitanța Seria XXX nr. XXX din 11 aprilie 2013 aflată la fila 17 dosar de fond) cu titlu de timbru de mediu, calculat conform art. 4 din Ordonanța de Urgență nr. 9/ 2013.

Prin cererea înregistrată sub nr. XXXX/ 26.04.2013 pe rolul A.F.P.A., intimatul-reclamant a solicitat restituirea timbrului de mediu achitat.

Prin adresa nr. XXXX/ 07.05.2013, instituția pârâtă i-a comunicat refuzul de restituire a acestei taxe.

Prin cererea de chemare în judecată formulată la data de 28.05.2013, reclamantul N.P. a solicitat în contradictoriu cu pârâta A.F.P.A. restituirea sumei de 6368 lei, achitată cu titlu de timbru de mediu, cu dobânda fiscală și actualizată cu inflația de la data plății și până la data restituirii efective.

Cererea de chemare în judecată a fost întemeiată în drept pe disp. art. 1 și urm. din Legea nr. 554/ 2004, art. 16 și 148 din Constituție, art. 25, 28, 3 alin. 3 din Directiva 92/ 12, 90/ CE și art. 117 Cod Fiscal.

Pârâta A.F.P.A. a formulat întâmpinare, prin care a solicitat respingerea acțiunii ca nefondată, întemeind și apărările pe cele statuate de CJUE în Cauzele Tatu și Nisipeanu.

Prin sentința nr. 1232 din data de 18.09.2013 Tribunalul Teleorman - Secția Conflicte de Muncă, Asigurări Sociale și Contencios Administrativ Fiscal, în dosarul nr. 2362/87/2013, a fost admisă acțiunea și a fost obligată pârâta să restituie reclamantului suma de 6368 lei reprezentând timbru de mediu pentru autovehicule, cu dobânda fiscală și actualizată cu rata inflației de la data plății și până la data achitării efective.

Împotriva acestei sentințe a formulat recurs pârâta A.F.P.A. în numele A.F.P.A., solicitând admiterea recursului și modificarea sentinței, în sensul repingerii acțiunii ca neîntemeiată; cererea de recurs a fost înregistrată pe rolul Curții de Apel București-Secția VIII a de Contencios Administrativ și Fiscal la data de 08.11.2013 sub nr. 2362/87/2013.

Cererea de recurs a fost întemeiată pe aceleași considerente din conținutul cauzelor Tatu și Nisipeanu, arătându-se în esență că nu se poate presupune că taxa prevăzută de Ordonanța de Urgență nr. 9/ 2013 este afectată de vicile pentru care a fost sancționată Ordonanța de Urgență nr. 50/ 2008 în aceste cauze.

La termenul din 14.04.2014, Curtea a pus în discuție, din oficiu, necesitatea sesizării Înaltei Curți de Casație și Justiție cu pronunțarea unei hotărâri prealabile cu privire dezlegarea unei probleme de drept, respectiv aceea dacă prev. art. 4 din OUG nr. 9/ 2013 și prev. art. 1 alin. (2) din HG nr. 88/2013 reprezintă Normele metodologice de aplicare a OUG nr. 9/2013, se aplică și pentru autovehiculele înmatriculate anterior datei de 01.01.2007.

Prevederile legale incidente în cauză sunt art. 4 din OUG nr. 9/ 2013 și privind timbrul de mediu pentru autovehicule și art. 1 alin. (2) din HG nr. 88/2013 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule.

III. Punctul de vedere al părților cu privire la dezlegarea problemei de drept



Părțile au lăsat și deși citate cu mențiunea de a-și exprima punctul de vedere asupra necesității soluțării, acestea nu s-au prezentat și nici nu au depus la dosar vreun înscris prin care să își exprime părerea.

IV. Punctul de vedere motivat al completului de judecată

1. Redarea Normei de drept interne ce urmează a fi supusă dezlegării Înaltei Curți de Casație și Justiție, cu indicarea exactă a actului normativ și materiei de drept căreia se circumscrie problema de drept:

Art. 4 din OUG nr. 9 /2013 și privind timbrul de mediu pentru autovehicule

„Obligația de plată a timbrului intervine o singură dată, astfel:

- a) cu ocazia înscriserii în evidențele autorității competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România și atribuirea unui certificat de înmatriculare și a numărului de înmatriculare;
- b) la reintroducerea în parcul auto național a unui autovehicul, în cazul în care, la momentul scoaterii sale din parcul auto național, i s-a restituit proprietarului valoarea reziduală a timbrului, în conformitate cu prevederile art. 7;
- c) cu ocazia înscriserii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat și pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, taxa pe poluare pentru autovehicule sau taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării;
- d) cu ocazia înscriserii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat în situația autovehiculelor pentru care s-a dispus de către instanțe restituirea sau înmatricularea fără plata taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, taxei pe poluare pentru autovehicule sau taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.”

Art. 1 alin. (2) din HG nr. 88/2013 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule

„Pentru autovehiculele înmatriculate în România după data de 1 ianuarie 2007, pentru care se solicită transcrierea dreptului de proprietate, timbrul se achită și în cazul în care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, taxa pe poluare pentru autovehicule sau taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării.”

2. Redarea oricăror altor norme de drept interne apreciate a fi relevante pentru analiză:

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 din 21 aprilie 2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea 1, nr. 327 din 25 aprilie 2008, denumită în continuare "OUG nr. 50/2008"), care intrase în vigoare la 1 iulie 2008, instituiseră o taxă pe poluare pentru vehiculele din categoriile MI-M3 și NI-N3. Obligația de plăti această taxă lua naștere la prima înmatriculare a unui autovehicul în România.

OUG nr. 50/2008 a fost modificată de mai multe ori, fiind în cele din urmă abrogată prin Legea nr. 9/2012 din 6 ianuarie 2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea 1, nr. 17 din 10 ianuarie 2012), care a intrat în vigoare la 13 ianuarie 2012.

Ca și OUG nr. 50/2008, Legea nr. 9/2012 instituiseră o taxă pe poluare pentru autovehiculele din categoriile MI-M3 și NI-N3.

În temeiul articolului 4 alineatul (1) din Legea nr. 9/2012, obligația de a plăti această taxă lua naștere, printre altele, la prima înmatriculare a unui autovehicul în România.



În temeiul articolul 4 alineatul (2) din această lege, obligația de a plăti taxa menționată lua naștere, în anumite condiții, și cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate, în România, asupra unui autovehicul rulat.

Cu toate acestea, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2012 din 30 ianuarie 2012 pentru suspendarea aplicării unor dispoziții ale Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea 1, nr. 97 din 31 ianuarie 2012, denumită în continuare "OUG nr. 1/2012"), precum și pentru restituirea taxei achitate în conformitate cu prevederile articolului 4 alineatul (2) din lege, care a intrat în vigoare la 31 ianuarie 2012, a suspendat aplicarea articolului 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 până la 1 ianuarie 2013. Pe de altă parte, potrivit OUG nr. 1/2012, contribuabilii care au achitat această taxă în conformitate cu prevederile articolului 4 alineatul (2) menționat în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a Legii nr. 9/2012 și data intrării în vigoare a OUG nr. 1/2012 au dreptul la restituirea acesteia. Legea nr. 9/2012 a rămas în vigoare până la 14 martie 2013 inclusiv.

3. Prezentarea jurisprudenței proprii instanței:

- decizia civilă nr. 3654 din 9.05.2014 pronunțată în dosar nr. 2173/98/2013, prin care a fost respins recursul declarat împotriva sentinței de respingere a acțiunii (decizie neredactată)

- decizia civilă nr. 2612 din 31 martie 2014 pronunțată în dosar nr. 3363/87/2013, prin care au fost admise recursurile, a fost modificată sentința recursată în sensul că a fost respinsă acțiunea, ca nefondată

- decizia civilă nr. 2683/03.04.2014 pronunțată în dosar nr. 2666/87/2013, prin care a fost admis recursul, modificată sentința în sensul respingerii recursului ca nefondat (decizie neredactată).

4. Prezentarea jurisprudenței comunitare apreciate a fi relevantă pentru dezlegarea problemei de drept supuse analizei

4.1. Cauza 402/09 Ioan Tatu împotriva Statului român prin Ministerul Finanțelor și Economiei și alții

"Prin urmare, pentru a oferi un răspuns util instanței de trimitere, întrebarea adresată trebuie înțeleasă în sensul că aceasta urmărește să se stabilească dacă articolul 90 CE se opune unui regim de impozitare precum cel instituit prin OUG nr. 50/2008, în versiunea sa inițială."

"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 proveniență, 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 înregistrarea dacă este vorba despre un vehicul cumpărat pe piața națională sau importat."

"Cu toate acestea, chiar dacă nu sunt întrunite condițiile unei discriminări directe, un impozit intern poate fi indirect discriminatoriu din cauza efectelor sale."

"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 celei 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."



„Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate anterior pe teritoriul național și supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, acelei și taxe

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.

„Din considerațiile de mai sus rezultă că un sistem precum cel instituit prin OUG nr. 50/2008, care este în considerare, la calcularea taxei de înmatriculare, deprecierea autovehiculului prin utilizarea unor bareme forfetare, detaliate și fundamentate din punct de vedere statistic, bazate pe elementele referitoare la vechimea și la rulajul mediu anual real ale acestui vehicul, la care se poate adăuga, la cererea contribuabilului și pe cheltuiala acestuia, realizarea unei expertize cu privire la starea generală a vehiculului menționat și a dotărilor sale, asigură că această taxă, atunci când este aplicată vehiculelor de ocazie importate, nu depășește valoarea reziduală a taxei menționate 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 OUG nr. 50/2008.”

„Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate pe teritoriul național anterior instituirii taxei menționate

În acțiunea principală, în pofida prezenței necontestate 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 OUG nr. 50/2008, guvernul român a subliniat în fața Curții că obiectivul primordial urmărit de această reglementare este cel al protecției mediului.

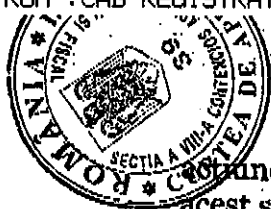
„Cu toate acestea, din dosarul prezentat Curții rezultă fără echivoc că reglementarea menționată are ca efect faptul că vehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante sunt supuse, în pofida aplicării unei reduceri ridicate a valorii taxei pentru a ține seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30% din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală. Nu se poate contesta că, în aceste condiții, 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.”

„În această privință, trebuie precizat, în lumina principiilor amintite la punctele 50-53 din prezenta hotărâre, că, deși statele membre păstrează, în materie fiscală, competențe extinse care le permit să adopte o mare varietate de măsuri, acestea trebuie totuși să respecte iurisdicția prevăzută la articolul 110 TFUE.”

Având în vedere toate cele de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, al 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.

4.2. Cauza 2-263/10- Iulian Nisipeanu împotriva Direcției Generale a Finanțelor Publice Gorj, Administrației Finanțelor Publice Târgu Cărbunești, Administrației Fondului pentru Mediu

„Prin intermediul primelor trei întrebări adresate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 110 TFUE se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare, precum cea în cauză în



versiunea principală care se aplică autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru.

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

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

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 din alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională.”

4.3. Ordonanța Curții în cauzele conexate C-97/13 și C-214/13 (Câmpian și Ciocoiu)

„La punctul 55 din Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu (C-402/09, Rep., p. 1-2711), Curtea a amintit că 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.”

„În această privință, articolul 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 (Hotărârea Tatu, citată anterior, punctul 56).”

„În temeiul acestor principii, Curtea a statuat, la punctul 58 din Hotărârea Tatu, citată anterior, că o reglementare precum OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, întrucât sunt impuse taxe pe poluare vehiculele de ocazie importate, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală.”

„La punctul 27 din Hotărârea din 7 iulie 2011, Nisipeanu (C-263/10), Curtea a ajuns la aceeași concluzie în ceea ce privește versiunile modificate ale OUG nr. 50/2008.



Astfel, fiecare dintre aceste versiuni modificate menținea un regim de impozitare care descuraja înmatricularea unor autovehicule de ocazie cumpărate în alte state membre și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu erau în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală."

"Prin intermediul prezentelor întrebări preliminare, instanțele de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 110 TFUE se opune și unui regim de impozitare precum cel instituit prin Legea nr. 9/2012.

Este cert, pe de o parte, că, asemenea OUG nr. 50/2008, Legea nr. 9/2012 supunea vehiculele de ocazie importate taxei pe poluare.

Pe de altă parte, Legea nr. 9/2012 prezenta o diferență esențială în raport cu OUG nr. 50/2008, în măsura în care această lege prevedea, la articolul 4 alineatul (2), că taxa pe poluare era datorată începând din acel moment și cu ocazia primei vânzări pe piața națională a unor autovehicule de ocazie deja înmatriculate în România și cărora nu li se aplicase încă această taxă.

Trebuie să se constate însă că OUG nr. 1/2012 a privat articolul 4 alineatul (2) menționat de efectele sale până la 1 ianuarie 2013. Rezultă că regimul de impozitare în vigoare la data faptelor aflate la originea litigiilor principale avea, asemenea celui instituit prin OUG nr. 50/2008, un efect descurajator în ceea ce privește înmatricularea unor autovehicule de ocazie cumpărate în alte state membre decât România și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu erau în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală.

Această concluzie nu este în niciun fel infirmată de faptul că OUG nr. 1/2012 nu a suspendat aplicarea articolului 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 decât începând de la 31 ianuarie 2012, dată ulterioară celei la care doamna Câmpăian a achitat taxa pe poluare aplicată autovehiculului de ocazie pe care l-a importat în România. Astfel, OUG nr. 1/2012 prevedea nu numai suspendarea aplicării articolului 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 începând de la 31 ianuarie 2012, ci și restituirea taxei pe poluare percepute în temeiul articolului 4 alineatul menționat în perioada cuprinsă între 13 ianuarie 2012 și 30 ianuarie 2012. În consecință, situația creată retroactiv prin OUG nr. 1/2012 pentru această perioadă era, la rândul său, caracterizată prin aplicarea unui regim care avea un efect descurajator în ceea ce privește înmatricularea unor autovehicule de ocazie cumpărate în alte state membre decât România, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu erau în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală."

Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unui regim de impozitare precum cel instituit, apoi restrâns de reglementarea națională în discuție în litigiile principale, prin care un stat membru aplică autovehiculelor o taxă pe poluare care este astfel stabilită încât descurajează punerea în circulație, în acest stat membru, a unor vehicule de ocazie cumpărate din alte state membre, rară însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională."

5. Evidențierea caracterului neunitar al jurisprudenței naționale consultate

Din cele trei cauze ce s-au aflat pe rolul acestei instanțe, în recurs, până la acest moment, a rezultat că există o practică neunitară cel puțin la nivelul primei instanțe, în sensul că au fost identificate atât soluții de admitere a cererilor de chemare în judecată, cât și soluții de respingere a acestora. Până la acest moment, la nivelul instanței de recurs reprezentate de Curtea de Apel București, nu s-a înregistrat practică neunitară, fiind înregistrate doar soluții de respingere a restituirii timbrului de mediu.

6. Alte aspecte considerate relevante

Sub aspectul relevanței, Curtea apreciază că de lămurirea acestei probleme de drept depinde soluționarea pe fond a prezentului recurs.

Astfel, în Cauza Tatu, instanța europeană a statuat că reglementarea cuprinsă în Ordonanța de Urgență nr. 50/2008 avea ca efect faptul că vehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante sunt supuse, în pofida aplicării unei reduceri ridicate a valorii taxei pentru a ține seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală. S-a reținut, mai departe, că nu se poate contesta că, în aceste condiții, OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre.

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

În sfârșit, în Căuzele conexe Câmpean și Ciocoiu, s-a reținut că prin faptul că OUG nr. 1/2012 a privat articolul 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 de efectele sale până la 1 ianuarie 2013, și regimul de impozitare în vigoare la data faptelor aflate la originea litigiilor principale avea, asemenea celui instituit prin OUG nr. 50/2008, un efect descurajator în ceea ce privește înmatricularea unor autovehicule de ocazie cumpărate în alte state membre decât România și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu erau în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală.

În speța ce face obiectul prezentului recurs, autovehiculul în litigiu a fost înmatriculat pentru prima oară în data de 14 mai 1999 în Bulgaria.

Conform prev. art. 4 din OUG nr. 9/2013 și privind timbrul de mediu pentru autovehicule, organul fiscal a stabilit o obligație de plată a timbrului de mediu în raport de intervenirea ipotezei de la litera c) – „c) cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului înmatriculat și pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, taxa pe poluare pentru autovehicule sau taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării

Comparând situația acestui reclamant cu cea a unei persoane care ar achiziționa un autoturism similar de pe piața internă, Curtea constată că timbrul de mediu ar fi achitat în mod cert și pentru un autovehicul ce a fost înmatriculat pentru prima oară în România după 1 ianuarie 2007 (deci, provenind de pe piața internă), inclusiv în cazul în care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, taxa pe poluare pentru autovehicule sau taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării

Prin urmare, atât cumpărătorului unui autovehicul second-hand provenind de pe piața internă cu primă dată de înmatriculare (în România) după 1 ianuarie 2007, cât și

cumpărătorului unui autovehicul second-hand provenind de pe piața unui alt stat membru UE cu primă dată de înmatriculare (în acel stat membru UE) după 1 ianuarie 2007, le este incidentă obligația de plată a timbrului de mediu.

În ceea ce privește un autovehicul second-hand cu primă dată de înmatriculare anterioară datei de 1 ianuarie 2007, Curtea apreciază că nu există o certitudine a interpretării unitare a art. 1 alin. (2) din HG nr. 88/2013 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule, cât timp acesta conține sintagma „pentru autovehiculele înmatriculate în România după data de 1 ianuarie 2007, pentru care se solicită transcrierea dreptului de proprietate, timbrul se achită...”

Astfel, verificând neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate pe teritoriul național anterior instituirii taxei menționate, înțelegerea care se pune este aceea dacă art. 4 din Ordonanța de Urgență nr. 9/2013 coroborată cu art. 1 alin. 2 din Norme poate fi interpretat în sensul că timbrul de mediu se datorează și în situația transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat provenit de pe piața internă a cărui primă înmatriculare a fost anterioară datei de 1.01.2007. Astfel, Curtea apreciază ca fiind necesară lamurirea modului de interpretare a acestor prevederi legale, pentru a evita pronunțarea de soluții contradictorii și pentru unificarea practicii judiciare neunitare la nivelul primei instanțe.

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

În temeiul art. 520 din Noul Cod de procedură civilă, sesizează Înalta Curte de Casație și Justiție în vederea pronunțării unei hotărâri prealabile pentru dezlegarea următoarei chestiuni de drept: dacă dispozițiile art. 4 din OUC nr. 9/2013 și ale art. 1 alin. (2) din HG nr. 88/2013 se interpretează în sensul că timbrul de mediu se datorează și în situația transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat provenit de pe piața internă a cărui primă înmatriculare a fost anterioară datei de 1.01.2007.

În temeiul art. 520 alin. (2) din Noul Cod de procedură civilă, suspendă judecata prezentului recurs până la pronunțarea hotărârii prealabile.

Fără nicio cale de atac

Pronunțată în ședință publică, azi, 14.04.2014.

Președinte

A.V.

Judecător

M.M.P.

Judecător

M.D.

Grefier

R.B.



Red. Tehnored. / data red. 22 mai 2014