



CURTEA DE JUSTIȚIE
A
UNIUNII EUROPENE

Luxemburg, 15.02.2011

Grefa

Data - 18.02.2011

D. - 18.02.11

866942.22 RO

Guvernul României
Departementul pentru Afaceri Europene
Bd. Aviatorilor nr. 50 A, sector 1
011854 București
ROMÂNIA

**Cauza având ca obiect pronunțarea unei hotărâri preliminare C-573/10
Micșa
(instanța de trimitere: Curtea de Apel Timișoara – România)**

Comunicarea trimiterii preliminare – Suspendarea procedurii

Grefierul Curții de Justiție vă transmite alăturat copia cererii având ca obiect pronunțarea unei hotărâri preliminare introduse în cauza menționată mai sus în conformitate cu articolul 267 TFUE.

Grefierul vă informează că președintele Curții nu a admis cererea instanței de trimitere de judecare a trimiterii preliminare potrivit unei proceduri accelerate, în temeiul articolului 104a din Regulamentul de procedură. O copie certificată pentru conformitate cu originalul a ordonanței președintelui din 31/01/2011 este anexată prezentei.

De asemenea, grefierul vă informează că, prin decizia din 13/01/2011, președintele Curții, în temeiul articolului 82a alineatul (1) litera (b) din Regulamentul de procedură, a suspendat procedura până la pronunțarea hotărârii în cauza C-263/10.

Pe durata suspendării, niciun termen procedural nu expiră cu privire la părți.

Grefierul vă va informa în timp util cu privire la desfășurarea ulterioară a procedurii.



Ramona Ioana ȘERES
Administrator

C-573/10-1

România
Curtea de Apel Timișoara
Dosar nr. 4615/30/2009

Înregistrat în registrul Curții de Justiție sub nr. 862.216
Luxemburg
09 DEC. 2010
Fax / E-mail : <i>Ramona</i> Depus la : 2.12.10
Ramona I. Șeresc Administrator

Către
Curtea de Justiție a Uniunii Europene

Cerere de hotărâre preliminară

I. Întrebări

Curtea de Apel Timișoara, din osîciu, în temeiul art. 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (în continuare, TFUE), solicită Curții de Justiție a Uniunii Europene (în continuare, CJUE) să răspundă următoarelor întrebări privind interpretarea art. 110 din TFUE:

1. Art. 110 din TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune scutirii de plata unei taxe de poluare, în cazul primei înmatriculări pe teritoriul național, a unor vehiculelor având anumite caracteristici tehnice precis determinate, în condițiile în care pentru celelalte vehicule legea internă obligă la plata taxei?

2. În cazul în care art. 110 din TFUE se opune scutirii arătate de prima întrebare numai în anumite circumstanțe, atunci reprezintă o astfel de circumstanță împrejurarea că toate, cea mai mare parte sau o pondere semnificativă a autovehiculelor produse pe teritoriul național au caracteristicile tehnice care atrag scutirea (trebuie luat în considerare că astfel de caracteristici sunt întâlnite și la autovehicule produse în alte țări membre ale UE și că și pentru acestea intervine scutirea)?

3. În ipoteza în care răspunsul la întrebarea nr. 2 este afirmativ, care sunt caracteristicile unui produs care îl fac să fie similar, în sensul art. 110 TFUE, cu un autovehicul care are, cumulativ, următoarele caracteristici:

a - este nou (adică nu a mai fost niciodată vândut anterior într-un alt scop decât al revânzării sau livrării sale și care astfel nu a mai fost niciodată înmatriculat) sau este de ocazie și a fost înmatriculat într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv;

b - a fost conceput și construit pentru transportul de pasageri și are, în afara scaunului conducerii, cel mult opt locuri pe scaune (vehicule tip M1, în sensul legii române) sau a fost conceput și construit pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone (vehicule tip N1, în sensul legii române);

c - are norma de poluare E4

d - are capacitatea cilindrică până la 2.000 cm³ (caracteristică de interes numai pentru vehiculele de tip M1)?

II. Împrejurările cauzei

II.1 Starea de fapt

La data de 17.04.2009, reclamantul Mișa Sergiu Alexandru a achiziționat din Italia un autovehicul cu următoarele caracteristici: marca BMV tip 320d, an fabricație 2000, înmatriculat pentru prima dată în Italia la data de 06.09.2000, norme de poluare E3 (euro 3), capacitate cilindrică 1951 cm³ (conform contractului –înscris sub semnatură privată-depus la dosarul cauzei, prețul a fost de 300 euro).

La data de 15.05.2009 reclamantul a solicitat organului fiscal competent (Administrația Finanțelor Publice Timișoara), potrivit Ordonanței de urgență nr. 50/2008, calcularea taxei de poluare (pe scurt, taxa) pe care trebuie să o plătească pentru înmatricularea autoturismului pe teritoriul României iar la data de 18.05.2009 organul fiscal a emis o decizie prin care a stabilit valoarea taxei la suma de 5.307 lei (aproximativ 1.250 euro).

La data de 05.06.2009, reclamantul a solicitat autorității administrative fiscale restituirea taxei, cererea sa fiind respinsă de organul fiscal ierarhic superior celui care a emis decizia de calcul, respectiv Direcția Generală a Finanțelor Publice Timiș.

La data de 20.07.2009 reclamantul s-a adresat Tribunalului Timiș cu o acțiune care viza, în esență, obligarea autorității administrative fiscale la restituirea valorii taxei. Acțiunea a fost respinsă prin sentința civilă nr. 507/24.03.2010.

Împotriva acestei sentințe reclamantul a formulat recurs care a fost înregistrat pe rolul Curții de Apel Timișoara la data de 27.04.2010.

În condițiile în care, potrivit dreptului român, hotărârile pronunțate în recurs sunt irevocabile, iar reclamantul a formulat o apărare întemeiată pe o anumită interpretare a art. 110 TFUE, Curtea de Apel Timișoara a considerat oportun să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene întrebările menționate la pct. I.

II.2 Dreptul intern

Taxa de poluare a fost instituită în România prin Ordonanța de urgență nr. 50/2008 (OUG 50/2008) și a suferit mai multe modificări până în prezent. Întrebările pleacă de la forma în vigoare în perioada 15.12.2008 – 30.12.2009.

Textele relevante sunt următoarele:

O.U.G. 50/2008

„ART. 1

(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, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

ART. 4

Obligația de plată a taxei intervine:

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

ART. 6

(1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează pe baza elementelor prevăzute în anexele nr. 1 - 4, după cum urmează:

a) pentru autovehiculele din categoria M1, cu normă de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6:

1. pentru autovehiculele cu normă de poluare Euro 4 sau Euro 3, taxa se calculează pe baza emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și a taxei specifice exprimate în euro/1 gram CO₂, prevăzute în anexa nr. 1, și a normei de poluare și a taxei specifice exprimate în euro/1 cmc, prevăzute în anexa nr. 2, și a cotei de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4, după formula:

$$\text{Suma de plată} = [(A \times B \times 30) + (C \times D \times 70)] \times (100 - E),$$

$$\frac{---}{100} \quad \frac{---}{100} \quad \frac{---}{100}$$

unde:

21

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

B = taxa specifică, exprimată în euro/l gram CO₂, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 1;

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

D = taxa specifică pe cilindree, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 2;

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4;

2. pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 5 sau Euro 6, taxa se va determina pe baza formulei prevăzute la pct. 1, odată cu intrarea în vigoare a normelor de aplicare a Regulamentului CE nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor;

b) pentru autovehiculele din categoria M1, cu norma de poluare non-Euro, Euro 1 sau Euro 2, după formula:

$$\text{Suma de plată} = C \times D \times (100 - E)$$

$$\frac{\text{-----}}{100}$$

unde:

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

D = taxa specifică pe cilindree, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 2;

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4;

c) formula prevăzută la lit. b) se aplică și pentru autovehiculele din categoria M1 cu norma de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 pentru care legislația comunitară nu prevede măsurarea emisiilor de CO₂;

d) formula prevăzută la lit. b) se aplică și pentru autovehiculele din categoria N1;

e) formula prevăzută la lit. b) se aplică și pentru autovehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3, pentru care taxa specifică pe cilindree este prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 3.

(2) Norma de poluare Euro și valoarea emisiei de CO₂, la care se face referire la alin. (1), sunt cele menționate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în carteau de identitate a vehiculului, în conformitate cu prevederile normelor metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență. Pentru autovehiculele care nu au fost omologate în conformitate cu legislația comunitară, aceste elemente se determină pe baza măsurătorilor realizate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", la cererea și pe cheltuiala contribuabilului.

(3) 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 prezentei ordonanțe de urgență.

(4) Vechimea autovehiculului rulat se calculează în funcție de data primei înmatriculări a acestuia.

(5) Atunci când persoana care solicită înmatricularea autovehiculului nu poate face dovada datei primei înmatriculări a autovehiculului, taxa se calculează pe baza elementelor aferente unui autovehicul similar cu o vechime de până la o lună".

(text în vigoare din 15.12.2008)

„ART. III

(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 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 N1 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.”

OUG 117/2009

(text în vigoare din 03.01.2010)

„ARTICOL UNIC

(1) Autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm³, precum și 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, 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.

(2) Termenul prevăzut la alin. (1) este termen de decădere.”

II.3 Dreptul UE apreciat ca relevant în cauză

Par să aibă relevanță în cauză dispozițiile art. 110 aliniat 1 din TFUE, potrivit cărora:

„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”.

III. Argumentele părților

III.1 Reclamantul

Reclamantul pretinde că dispozițiile legale care obligă la plata taxei de poluare încalcă prevederile art. 25, art. 28 și art. 90 din Tratatul Comunității Europene așa cum sunt ele interpretate și aplicate de CJUE deoarece au ca scop diminuarea introducerii în România a unor autoturisme de ocazie deja înmatriculate în alte state membre UE.

În esență, se invocă două argumente:

a) OUG 50/2008, prin însăși instituirea taxei de poluare, discriminează între autoturismele de ocazie deja înmatriculate în România, pentru care nu se plătește taxă în caz de revânzare (deși poluează) și autoturismele înmatriculate pentru prima dată într-un alt stat membru al UE și reînmatriculate în România;

b) apoi, se susține că discriminarea este și mai evidentă în condițiile în care, începând cu data de 15.12.2008, autovehiculele noi, cu norma de poluare Euro4 și

capacitatea cilindrică de cel mult 2.000 cm³ (adică tocmai tipul produs în România) sunt scutite de plata taxei.

III.2 Părătii

În cauză sunt implicate trei autorități publice cu interese contrarii celui al reclamantului: 1) Administrația Finanțelor Publice Lugoj, în calitate de emitent al deciziei de calcul a taxei; 2) Direcția Generală a Finanțelor Publice Timiș (autoritate fiscală ierarhic superioară celei arătate la pct. 1), în calitate de autoritate fiscală ce a soluționat contestație administrativă prealabilă sesizării instanței formulată de reclamant; 3) Administrația Fondului pentru Mediu, în calitate de beneficiar și utilizator al taxei, chemat în garanție de primul părăt.

În esență, părătii invocă următoarele argumente:

- a) taxa este plătită atât pentru autovehiculele noi cât și pentru cele de ocazie, atât pentru cele produse pe teritoriul național cât și pentru cele produse în străinătate, fără discriminare, respectând astfel exigențele impuse de TFUE;
- b) criteriile în funcție de care se plătește taxa (nivelul emisiilor de poluanți, capacitatea cilindrică, vechimea autovehiculului) sunt obiective și acceptate de practica CJUE;
- c) taxa ar încălca TFUE doar dacă valoarea ei ar depăși nivelul taxei reziduale incorporată într-un vehicul similar celui al reclamantului, ceea ce, în spăta, nu este cazul, reclamantul nefăcând nicio dovadă în acest sens.

IV. Motivele determinante pentru punerea întrebărilor preliminare

Principalul motiv pentru care Curtea de Apel Timișoara a apreciat că este oportun să pună CJUE întrebările menționate la pct. I din prezenta cerere este acela că în perioada decembrie 2008 – februarie 2010 (mai exact 15 decembrie 2008 – 31 decembrie 2009 pentru vehiculele noi; pentru cele de ocazie, înmatriculate în aceeași perioadă și pentru prima dată într-un stat membru UE, altul decât România, scutirea intervenea numai dacă înmatricularea pe teritoriul național se făcea în termen de cel mult 45 de zile de la data intrării în vigoare a OUG 117/2009). România a scutit de taxă, la prima înmatriculare pe teritoriul național, o anumită categorie de vehicule, precis determinată prin anumite caracteristici (cele arătate în întrebare nr. 3, lit. a-d), iar reclamantul în cauză (precum și mulți alți reclamații din alte dosare similare aflate pe rolul instanței) consideră această împrejurare ca fiind discriminatorie și interzisă, printre altele, de dispozițiile art. 110 TFUE deoarece are drept scop protejarea producției interne de autovehicule, fiind de notorietate că autoturismele produse în România au caracteristicile tehnice care atrag scutirea de plata taxei.

Altfel spus, „profilul” tehnic al autoturismului scutit de taxă coincide cu cel produs în România (produs, de asemenea, și în alte țări membre UE, scutirea operând și în acest caz).

Întrebarea nr. 1 (care, de una singură, nu ar fi determinat, probabil, sesizarea CJUE) a fost pusă în contextul în care reclamantul pare să considere că scutirea de plata taxei pentru o anumită categorie de autoturisme încalcă, prin ea însăși (indiferent de circumstanțe), TFUE.

Anticipând un posibil răspuns negativ (deși instanța nu își va forma o opinie definitivă înainte de a primi răspunsul CJUE), instanța a continuat cu întrebările 2 și 3 care, presupunând că sunt bine puse, nu mai au răspunsuri evidente. În doctrina judiciară (așa cum rezultă din revistele de specialitate) precum și în unele hotărâri judecătorești au fost exprimate puncte de vedere care presupun, de cele mai multe ori implicit, că modul în care legislația română a scutit o anumită categorie de autovehicule de la plata taxei

reprezintă o încălcare a art. 110 al. 1 din TFUE (fost art. 90 al. 1 din TCE) iar o astfel de situație implică, pentru salvarea supremăției TFUE în raport cu legislația internă, scutirea integrală de plata taxei a tuturor celor care au plătit-o, indiferent de caracteristicile autoturismului.

Dacă o astfel de opinie ar fi corectă atunci efectul direct și imediat ar fi acela că și un autoturism cu norme de poluare non-euro sau cu capacitatea cilindrică de 4.000 cm³ (și de tip M1), spre exemplu, ar fi de asemenea scutite.

Dacă opinia pare să fie greșită în cazul acestor exemple extreme, totuși nu este foarte clar cum ar trebui procedat, pentru a respecta art. 110 TFUE, în cazul autovehiculelor cu caracteristici tehnice foarte apropiate de cele scutite. De exemplu: 1) autoturism de ocazie, euro 3, de tip M1, sub 2.000 cm³; 2) autoturism de ocazie, euro 4, de tip M1 sub 2.000 cm³, înmatriculat în UE anterior datei de 15.12.2008; 3) autoturism noi, euro 4, de tip M1, peste 2.000 cm³; etc.

Aceste întrebări sunt cazuri particulare ale unei întrebări mai generale: ce trebuie să se înțeleagă prin „produse similare”, în sensul art. 110 TFUE? Aceasta este esența întrebărilor menționate la pct. I. (circumscrișă totuși împrejurării că produsul este un autoturism).

Pentru perioada în care nu a operat scutirea s-a apreciat că nu este cazul să fie puse întrebări instanței europene, practica judiciară fiind suficient de clară.

În consecință, Curtea de Apel Timișoara a apreciat că este necesar să sesizeze CJUE pentru asigurarea interpretării unitare a TFUE pe întreg teritoriul Uniunii Europene.

V. Cerere de procedură accelerată

Date fiind următoarele împrejurări:

- în afara prezentei cauze, pe rolul Curții de Apel Timișoara se află, la momentul sesizării, un număr destul de mare de cauze similare (probabil 10-15), care ridică aceleași probleme de drept, și a căror judecată a fost suspendată până la pronunțarea CJUE;

- anticipând că în perioada imediat următoare numărul cauzelor similare va crește foarte mult, nu numai la nivelul Curții de Apel Timișoara ci al întregii țări, deoarece potențialii nemulțumiți de taxă, și care au efectuat plata în intervalul de timp în care a operat scutirea, este foarte mare;

- în sfârșit, legea internă obligă Curtea de Apel Timișoara să judece cauza „de urgență și cu precădere” (cf. art. 218 al. 2 Cod procedură fiscală raportat la art. 17 al. 1 din Legea nr. 554/2004), ceea ce înseamnă că instanța română trebuie să facă toate demersurile în vederea asigurării celerității,

în temeiul art. 104a din Regulamentul de procedură, rugăm CJUE să soluționeze cererea potrivit procedurii accelerate.

Cu deosebită considerație.

Membrii completului nr. 2 din cadrul Curții de Apel Timișoara:

Președinte: Oana Cristian Daniel

Judecător: Duma Diana

Judecător: Dascălu Maria Cornelia

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
 TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
 SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE
 DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL
 GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION
 EUROOPA LIIDU KOHUS
 ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΟΣΗΣ
 COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
 COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE
 CÚIRT BHREITHIÚNAIS AN AONTAIS EURPAIGH
 CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA
 EIROPAS SAVIENĪBAS TIESA



EUROPOS SĀJUNGOS TEISINGUMO TEISMAS
 AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA
 IL-QORTUTAL-GUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA
 HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE
 TRYBUNAL SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ
 TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA
 CURTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE
 SÚDNY ĎVOR EURÓPSKEJ ÚNIE
 SODIŠČE EVROPSKE UNIJE
 EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUIN
 EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

ORDONANȚA PRESEDINTELUI CURȚII

31 ianuarie 2011*

„Procedură accelerată”

În cauza C-573/10,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Curtea de Apel Timișoara (România), prin decizia din 28 octombrie 2010, primită de Curte la 8 decembrie 2010, în procedura

Sergiu Alexandru Micșa

împotriva

Administrației Finanțelor Publice Lugoj,

Direcției Generale a Finanțelor Publice Timiș,

Administrației Fondului pentru Mediu,

PREȘEDINTELE CURȚII,

având în vedere propunerea domnului M. Ilešić, judecător raportor,

după ascultarea avocatului general, doamna E. Sharpston,

pronunță prezenta

Ordonanță

- 1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 110 TFUE.

* Limba de procedură: română.

RO

- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Micșa, pe de o parte, și Administrația Finanțelor Publice Lugoj, Direcția Generală a Finanțelor Publice Timiș și Administrația Fondului pentru Mediu, pe de altă parte, cu privire la refuzul de a restituî domnului Micșa o taxă pe care acesta a trebuit să o achite cu ocazia înmatriculării unui autovehicul.
- 3 Taxa în cauză în acțiunea principală a fost instituită prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehiculele (denumită în continuare „OUG nr. 50/2008”), care a intrat în vigoare la 1 iulie 2008 și care impune o taxă de mediu cu ocazia primei înmatriculări a autovehiculelor.
- 4 OUG nr. 50/2008 a fost modificată în mai multe rânduri, în special prin introducerea unei scutiri de taxă pentru autovehiculele din anumite categorii, care au fost înmatriculate pentru prima dată în România sau în alte state membre în perioada 15 decembrie 2008-31 decembrie 2009 inclusiv, care respectă norma de poluare Euro 4 și a căror capacitate cilindrică nu depășește 2 000 cm³.
- 5 Instanța de trimitere urmărește să afle în special dacă articolul 110 TFUE se opune ca domeniul de aplicare al scutirii de la plata unei taxe de mediu în cazul primei înmatriculări a vehiculelor să fie limitat la vehicule care au anumite caracteristici tehnice precis determinate.
- 6 Instanța de trimitere cere Curții să judece cauza potrivit unei proceduri accelerate în temeiul articolului 104a din Regulamentul de procedură al Curții. Instanța de trimitere invocă numărul deja mare de cauze aflate pe rolul instanțelor române referitoare la compatibilitatea OUG nr. 50/2008 cu dreptul Uniunii și probabilitatea unei creșteri importante a numărului de cauze similare în perioada imediat următoare. Aceasta subliniază de asemenea faptul că dreptul român o obligă să facă toate demersurile pentru a asigura soluționarea cu celeritate a litigiului.
- 7 Din articolul 104a primul paragraf din Regulamentul de procedură rezultă că, la cererea instanței naționale, președintele Curții poate, în mod excepțional, la propunerea judecătorului raportor și după ascultarea avocatului general, să disponă judecarea trimiterii preliminare potrivit unei proceduri accelerate, care deroga de la prevederile Regulamentului de procedură, atunci când împrejurările invocate justifică urgența deosebită în pronunțarea asupra întrebării formulate cu titlu preliminar.
- 8 În spătă, deși instanța de trimitere a evidențiat importanța pe care o are acțiunea principală, aceasta nu a stabilit însă existența unei urgențe deosebite.
- 9 Astfel, dintr-o jurisprudență constantă rezultă că numărul mare al persoanelor interesate de întrebarea adresată de instanța de trimitere nu este susceptibil să constituie, prin el însuși, o împrejurare excepțională de natură să justifice recurgerea la o procedură accelerată (a se vedea în acest sens, în special,

Ordonanța președintelui Curții din 21 septembrie 2006, KÖGAZ și alții, C-283/06 și C-312/06, punctul 9, Ordonanța președintelui Curții din 16 martie 2010, Affatato, C-3/10, punctul 14, precum și Ordonanța președintelui Curții din 1 octombrie 2010, N.S., C-411/10, punctul 7).

- 10 În plus, trebuie amintit că simplul interes al justițiabililor, desigur legitim, de a se determina cât mai repede întinderea drepturilor de care aceștia beneficiază în temeiul dreptului Uniunii nu este de natură să dovedească existența unei urgențe deosebite în sensul articolului 104a primul paragraf din Regulamentul de procedură (a se vedea în special Ordonanța președintelui Curții din 3 aprilie 2007, Jipa, C-33/07, punctul 6, precum și Ordonanța președintelui Curții în cauza N.S., citată anterior, punctul 9).
- 11 Caracterul deosebit al urgenței nu poate decurge nici din simplul fapt că instanța de trimitere este obligată să facă toate demersurile pentru a asigura soluționarea cu celeritate a litigiului (a se vedea în acest sens Ordonanța președintelui Curții în cauza Jipa, citată anterior, punctul 7).
- 12 În aceste condiții, cererea Curții de Apel Timișoara prin care se solicită judecarea prezentei cauze potrivit unei proceduri accelerate nu poate fi admisă.

Pentru aceste motive, președintele Curții dispune:

Respinge cererea Curții de Apel Timișoara (România) de judecare a cauzei C-573/10 potrivit procedurii accelerate prevăzute la articolul 104a din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție.

Luxemburg, 31 ianuarie 2011.

Grefier

Președintele Curții

A. Calot Escobar

V. Skouris



