



MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
Agenția Națională de
Administrare Fiscală
Direcția Generală a Finanțelor
Publice Caraș-Severin
Serviciul Soluționare Contestații



Str. Valea Domanului II, nr.17
Localitatea Reșița
Județul Caraș-Severin
Tel : 0255/214197
Fax : 0255/220103

DECIZIA NR. 88

privind soluționarea contestației formulată de **dl. x**,
înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a Municipiului x
sub nr.x/15.10.2012

Serviciul Soluționare Contestații din cadrul Direcției Generale a Finanțelor Publice Caraș-Severin a fost sesizat de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului x, prin adresa nr.x/19.10.2012, înregistrată la D.G.F.P. Caraș-Severin sub nr.x/22.10.2012, asupra contestației formulată de **dl. x**, domiciliat în x, str. x, nr.x, jud. x.

Obiectul contestației îl constituie Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr.x/25.09.2012, emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului x, prin care s-a stabilit taxa pentru emisiile poluante de la autovehicule în sumă de **x lei**.

Contestația este depusă în termen legal prevăzut de art.207 alin.(1) din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Constatând că, în speță, sunt întrunite dispozițiile art.209 alin.(1) lit.a) din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Direcția Generală a Finanțelor Publice Caraș-Severin prin Serviciul Soluționare Contestații este legal investită cu soluționarea contestației.

I. Prin contestația formulată, **dl.x** se îndreaptă împotriva „deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule” nr.x emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului x în data de 25.09.2012, solicitând anularea acesteia precum și restituirea sumei de x lei reprezentând contravaloarea „taxei pe poluare” pentru autovehiculul marca SKODA, tip x/ OCTAVIA, categ. auto M 1, norma poluare E4, serie sașiu x, nr.omologare x, nr.identificare x, serie carte auto x, data primei înmatriculări în Germania 18.09.2006, pentru următoarele motive:

Contestatorul susține că taxa pe poluare este în mod vădit ilegală pentru că, încalcă art. 90 din Tratatul Comunității Europene. Contestatorul arată că prin perceperea acesteia s-a creat un regim fiscal discriminatoriu pentru autovehiculele aduse în România din Comunitatea Europeană, care au fost înmatriculate în țara de proveniență și autovehiculele înmatriculate deja în România și pentru care nu se percepe taxa pe poluare cu ocazia revânzării, chiar dacă și acestea din urmă contribuie la poluarea mediului înconjurător.

Contestatorul apreciază că regimul taxei pe poluare pentru autoturisme, potrivit Legii nr.9/2012, a înlocuit în fapt regimul taxei speciale prevăzută anterior datei de 1 iulie 2008 de Codul Fiscal, și, atât taxa specială prevăzută de Codul Fiscal cât și taxa pe poluare prevăzută de noile reglementări, respectiv de Legea nr. 9/2012, reprezintă o condiție „sine qua non” pentru înmatricularea autoturismului care se achiziționează din spațiul comunitar, astfel că aceasta este percepută tot ca fiind o taxă de prima înmatriculare în România a autoturismelor achiziționate din alte state membre în Comunitatea Europeană.

Contestatorul invederează faptul că taxa de primă înmatriculare este ilegală, aceasta fiind percepută în baza unor texte legale inaplicabile în dreptul intern.

Totodată, contestatorul susține că potrivit art. 148 alin. (2) și (4) din Constituție, României îi revine obligația de a aplica cu prioritate dreptul comunitar, în speță art. 90 parag. 1 din Tratatul CE.. Totodată, prevederile art. 2141- 2143 Codul fiscal sunt contrare prevederilor de la art. 148 alin. (2) din Constituție, fiind abrogate implicit din momentul aderării României la UE, și, ca urmare a efectului direct al art. 90 parag. 1 din Tratat, prevederile art. 2141-2143 Codul fiscal nu mai pot fi considerate ca fiind în vigoare după aderarea României la UE.

Astfel, contestatorul arată că neputând fi aplicate în dreptul intern aceste reglementari, se impune concluzia că taxa specială achitată pentru înmatricularea automobilului în cauză a fost încasată în mod ilegal, plata fiind nedatorată, aceasta fiind plătită din eroare și în mod forțat, taxa fiind singura modalitate de a putea pune în circulație mașina respectivă. Așadar, contestatorul susține că obligația de plată a taxei de primă înmatriculare este inexistentă, plata sumei de x lei a fost efectuată în temeiul unor prevederi inaplicabile și, de altfel, neconstituționale.

De asemenea, contestatorul arată că, doctrina de drept civil a stabilit că pentru a se naște raportul juridic în temeiul căruia accipiensul va fi obligat la restituirea către solvens a ceea ce a primit ca plată nedatorată, este necesară întrunirea a două condiții:

- prestația pe care solvensul a executat-o trebuie să fi avut semnificația operației juridice a unei plăți, să fie așadar cu titlu de plată, iar din câte se poate observa, raportul juridic ce este dedus în prezenta speță îndeplinește această condiție. Plata a fost făcută în schimbul chitanței seria seria x nr. x, suma de x lei intrând în contul trezoreriei Ministerului Finanțelor Publice;

- datoria în vederea căreia s-a făcut plata să nu existe din punct de vedere juridic în raporturile dintre solvens și accipiens, în speța de față raportul juridic s-a născut din momentul în care a fost efectuată plata.

Astfel că, contestatorul consideră că, Ministerul Finanțelor Publice are obligația să-i restituie suma de x lei, întrucât prin plata pe care efectuat-o în contul acestuia, patrimoniul Ministerului Finanțelor Publice s-a mărit pe seama patrimoniului lui, fără ca pentru aceasta să existe un temei.

De asemenea, contestatorul arată că, în ciuda oricărei evidențe și în contradicție cu deciziile de anul trecut ale CJUE (Tatu și Nisipeanu) și ale ICCJ (respingerea din 14 nov. 2011 a RIL-ului Procurorului general al României), legiuitorul a emis, totuși Legea nr. 9/2012 privind taxa de poluare, iar aceasta are multe probleme de neconvenționalitate și de neconstituționalitate, chestiuni care merită analize separat, dar cel mai iritant este modul în care autorii legii au conceput aplicarea principiului "poluatorul plătește" : proprietarii de rable nu vor mai putea vinde, data fiind valoarea prohibitivă a taxei; în consecință, proprietarul rablei o va utiliza *ad infinitum*, poluând, în schimb, cei care vor cumpăra mașini, eventual mașini noi, presupus mai ne-poluante, vor plăti taxa de poluare.

Totodată contestatorul arată că, discriminarea între cumpărătorii de mașini noi și cei care cumpără mașini vechi (din import sau de pe piața internă) este eliminată, în

schimbul unei alte discriminări, care pe deasupra mai înseamnă și o răsturnare a principiului "poluatorul plătește". Un aspect mai puțin evident, dar simplu de decelat la o analiză dezbrăcată de formalismul juridic, rezultă din art. 6 din noua lege. Taxa de poluare se calculează în funcție de emisia de CO₂ (dioxid de carbon). În realitate ceea ce realmente poluează sunt rezultatele arderii incomplete (monoxid de carbon și oxid de plumb, produși toxici sau letali), și, cu toate acestea, taxa de poluare nu penalizează aceste emisii, ci emisia de dioxid de carbon! În consecință, legiuitorul nu penalizează poluatorul, ci vânzătorul rablei.

Contestatorul solicită să se constate că prin perceperea acestei taxe pe poluare se crează în continuare un regim fiscal discriminatoriu pentru autovehiculele aduse în România din Comunitatea Europeană, care au fost înmatriculate în țara de proveniență și autovehiculele înmatriculate deja în România și pentru care nu se percepe taxa pe poluare cu ocazia revânzării, chiar dacă și acestea din urmă contribuie mult mai mult la poluarea mediului.

Astfel, consideră că prin suspendarea aplicării art. 4 alin (2) din Legea nr. 9/2012 (potrivit art. 1 din O.U.G 1/2012), se crează în continuare un regim fiscal discriminatoriu pentru autovehiculele aduse în România din Comunitatea Europeană, care au fost înmatriculate în țara de proveniență și autovehiculele înmatriculate deja în România și pentru care nu se percepe taxa pe poluare cu ocazia revânzării, chiar dacă și acestea din urmă contribuie la poluarea mediului înconjurător, intenția legiuitorului de a influența alegerea consumatorilor a devenit evidentă, prin încurajarea în continuare în dobândirea de autovehicule de ocazie, de proveniență internă, cu caracteristici echivalente celor în discuție, prin aceea că în cazul acestora din urmă, dobânditorul nu este supus plății taxei creându-se astfel situații inechitabile de natura să aducă atingere și prevederilor art. 14 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

Contestatorul arată că, acest tip de reglementare, deși nu este de natură a demonstra o discriminare directă -căci norma internă nu se referă la vehiculele de ocazie aduse din străinătate, ci pare a avea o aplicabilitate generală - prin efectele sale încurajează în continuare dobândirea de autovehicule de ocazie, de proveniență internă, cu caracteristici echivalente celor în discuție, prin aceea că, în cazul acestora din urmă, dobânditorul nu este supus plății taxei. Sub acest aspect, spiritul fostului art. 90 din TCE este înfrânt, căci obiectivul art. 90, în ansamblul său, este asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricăror forme de protecție, care pot decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre, iar așa cum se poate observa, exista o diferență care încurajează în continuare dobândirea de autovehicule de ocazie, de proveniență internă, cu caracteristici echivalente celor în discuție, prin aceea că, în cazul acestora din urmă, dobânditorul nu este supus plății taxei, creându-se astfel situații inechitabile de natura să aducă atingere și prevederilor art. 14 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

Totodată arată că, nu se poate contesta că reglementarea națională contravine legislației europene. Or, potrivit art 148 din Constituția României, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea actului de aderare (alin.2), iar Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului 2 (alin.4).

Contestatorul precizează că Decizia în cauza Costa/Enel (1964), CJUE a stabilit că legea care se îndepărtează de Tratat - un izvor independent de drept - nu ar putea să ducă la anularea lui, dată fiind natura sa originară și specială, fără a-l lipsi de caracterul lui de lege comunitară și fără ca baza legală a Comunității însăși să fie pusă la îndoială.

Mai mult, aceeași decizie a definit relația dintre dreptul comunitar și dreptul național al statelor membre arătând că dreptul comunitar este o ordine juridică independentă care are prioritate de aplicare chiar și în fața dreptului național ulterior - or, în speță, taxa pe poluare a fost introdusă în legislația internă de-abia în anul 2008. De asemenea, în cauza Simmenthal (1976), CJUE a stabilit că judecătorul național este obligat să aplice normele comunitare, în mod direct, fără a solicita sau aștepta eliminarea pe cale administrativă sau potrivit unei alte proceduri constituționale, a normelor interne contrare.

Contestatorul susține că în concluzie taxa este ilegală fiind interzisă de art. 110 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene și condamnată în jurisprudența Curții de Justiție a Comunității Europene care o definește: "Taxă cu efect echivalent poate fi considerată oricare ar fi denumirea sa tehnică, ca o taxă unilateral impusă fie la momentul importului, fie ulterior și care lovește în mod specific un produs importat dintr-un stat membru, fiind excluse de la aplicarea acestei taxe produsele naționale similare având ca rezultat creșterea prețului respectivului produs, având astfel asupra liberei circulații a produsului același efect ca și o taxă vamală". Cum unul dintre efectele aderării României la Uniunea Europeană a fost tocmai interzicerea taxelor vamale și crearea unei piețe unice pe baza libertății de circulație a produselor, se poate observa cu ușurință că această taxă încalcă în mod flagrant Tratatul de instituire al Comunității Europene. Astfel că, prin perceperea taxei s-a aplicat un regim fiscal discriminatoriu pentru autovehiculele aduse în România din Comunitatea Europeană în scopul reînmatriculării lor în România, în situația în care acestea au fost deja înmatriculate în țara de proveniență, în timp ce pentru autovehiculele înmatriculate deja în România taxa nu se percepe cu ocazia vânzării lor ulterioare. Mai mult, prin instituirea acestei taxe s-a încălcat și Tratatul de aderare la Uniunea Europeană ratificat prin Legea 157/2005 prin care țara noastră s-a obligat să respecte legislația comunitară.

De asemenea, contestatorul precizează că acquis-ul comunitar a devenit direct aplicabil ca efect al aderării României la Uniunea Europeană aceasta cuprinzând atât Tratatul C.E., cât și Hotărârile Curții de Justiție a Comunităților Europene care condamnă instituirea unei taxe de această natură, și prin urmare solicită a se dispune aplicarea acestora și în cauza de față. Astfel, potrivit art. 220 din Tratatul CE, Curtea de Justiție a Comunității Europene asigură interpretarea tratatelor, iar interpretarea acestei instanțe este obligatorie pentru statele membre.

Deși jurisprudența nu constituie izvor de drept, contestatorul precizează că taxa specială pentru autoturisme și autovehicule și ulterior taxa pe poluare pentru autoturisme, au fost invalidate în nenumărate rânduri de justiția română și statul român a fost obligat să restituie sumele încasate ilegal de la contribuabili.

Prin urmare, contestatorul solicită a se proceda la restituirea efectivă a sumei de 3.964 lei.

În drept, contestatorul își întemeiează contestația formulată pe dispozițiile art. 207 alin. (1) și art. 209 alin. (1) din OG nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală și pe cele incidente în prezenta speță.

La contestația formulată, contestatorul a anexat în copie: Carte de Identitate, Decizia nr.x/25.09.2012, Chitanța seria x.

II. Urmare a „ Cererii de calcul al taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule” nr.x/25.09.2012, depusă la Administrația Finanțelor Publice a Municipiului x de către dl.x, prin care solicită calcularea taxei pentru emisiile poluante, în conformitate cu prevederile art.4 din Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, organele fiscale au emis Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr.x/25.09.2012, prin care au stabilit o taxă pentru emisiile poluante în sumă de x lei, pentru autoturismul marca SKODA, tip OCTAVIA,

categ. auto M 1, norma poluare E4, serie sașiu x, nr. omologare x, nr. identificare x, an fabricație 2007, serie carte auto x, data primei înmatriculări în Germania 18.09.2006.

La stabilirea taxei pentru emisiile poluante, organele fiscale au avut în vedere elementele înscrise în cartea de identitate a vehiculului în discuție și elementele de calcul prevăzute de Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

III. Având în vedere documentele existente la dosarul cauzei, constatările organelor fiscale, susținerile contestatorului, precum și actele normative în vigoare pentru cauza analizată, se rețin următoarele:

Cauza supusă soluționării este dacă organele fiscale legal au stabilit taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule în sumă de x lei, în condițiile în care motivațiile contestatorului nu sunt de natura să modifice cuantumul taxei, iar potrivit Legii nr.9/2012 taxa se datorează cu ocazia dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România și atribuirea unui certificat de înmatriculare și a numărului de înmatriculare.

În fapt, prin cererea înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a Municipiului x sub nr.x/25.09.2012, dl.x a solicitat calcularea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, în conformitate cu prevederile art.4 din Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, pentru autovehiculul marca SKODA, tip OCTAVIA, categ. auto M 1, norma poluare E4, serie sașiu x, nr. omologare x, nr. identificare x, an fabricație 2007, serie carte auto x, data primei înmatriculări în Germania 18.09.2006, anexând la cerere documentele necesare efectuării calculului.

Urmare a solicitării de calculare a taxei pentru emisiile poluante și în condițiile prevăzute de Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, organele fiscale ale Administrației Finanțelor Publice a Municipiului x au calculat și au emis Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr.x/25.09.2012, pentru suma de x lei, luând în considerare elementele înscrise în cartea de identitate a autovehiculului în discuție.

Dl.x nu contestă modul de calcul al taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule prevăzut de Legea nr.9/2012 ci faptul că, „taxa pe poluare” este ilegală, discriminatorie, fiind contrară prevederilor legislației Uniunii Europene și prevederilor art.148 din Constituția României.

În drept, sunt incidente prevederile Legii nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, care precizează:

ART. 1

„(1) Prezenta lege stabilește cadrul legal privind instituirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, denumită în continuare taxă.

(2) Taxa se face venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.”

ART. 2

„ În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarea semnificație:

a) autovehicul nou - orice autovehicul care nu a mai fost înmatriculat;

b) RNTR 2 - Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR

2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, cu modificările și completările ulterioare;

c) RNTR 7 - Reglementările privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005, cu modificările și completările ulterioare;

d) scoatere din parcul auto național - orice acțiune care are ca rezultat radierea autovehiculului înmatriculat, cu excepția casării și dezmembrării;

e) organ fiscal competent - organul fiscal teritorial în a cărui evidență este înregistrat contribuabilul ca plătitor de impozite și taxe;

f) contribuabil - orice persoană fizică sau persoană juridică care se află în una dintre situațiile prevăzute la art. 4;

g) autovehicul rulat - autovehiculul care a mai fost înmatriculat;

h) înmatriculare - operațiunea administrativă ce constă în înscrierea în evidențele autorităților competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România și atribuirea unui certificat de înmatriculare, precum și a numărului de înmatriculare;

i) prima transcriere a dreptului de proprietate - primul transfer al dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat, realizat după intrarea în vigoare a prezentei legi, în condițiile art. 11 alin. (2) lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;*)

j) taxa specială pentru autoturisme și autovehicule - taxa prevăzută la art. 214¹-214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, în vigoare până la data de 1 iulie 2008;

k) taxa pe poluare pentru autovehicule - taxa așa cum a fost prevăzută de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, aprobată prin Legea nr. 140/2011;

l) taxa - reprezintă suma datorată de către contribuabil pentru emisiile poluante provenite de la autovehiculele din categoriile M(1), M(2), M(3) și N(1), N(2), N(3)."

ART. 3

" (1) Taxa se aplică pentru autovehiculele din categoriile M(1), M(2), M(3) și N(1), N(2), N(3), astfel cum sunt acestea definite în RNTR 2, cu excepția:

a) autovehiculelor aparținând misiunilor diplomatice, oficiilor consulare și membrilor acestora, precum și altor organizații și persoane străine cu statut diplomatic, care își desfășoară activitatea pe teritoriul României;

b) autovehiculelor special modificate în scopul conducerii de către persoanele cu handicap, precum și în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat, astfel cum aceste persoane sunt definite în Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

c) autovehiculelor destinate a fi utilizate de forțele armate, forțele de securitate a statului, de poliție, de jandarmerie, de poliția de frontieră și de pompieri;

d) autovehiculelor definite conform RNTR 2 destinate serviciilor de ambulanță și medicină, autovehiculelor speciale echipate corespunzător pentru acordarea ajutorului de urgență, precum și autovehiculelor speciale destinate serviciilor de descarcerare și de stingere a incendiilor. "

ART. 4

" (1) Obligația de plată a taxei intervine:

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

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

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

(2) *Obligația de plată a taxei intervine și cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate, în România, asupra unui autovehicul rulat și pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, conform Legii nr. 571/2003, cu modificările și completările ulterioare, sau taxa pe poluare pentru autovehicule și care nu face parte din categoria autovehiculelor exceptate sau scutite de la plata acestor taxe, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării.*

ART. 5

“ (1) Organul fiscal competent calculează cuantumul taxei, pe baza documentelor din care rezultă dovada dobândirii dreptului de proprietate asupra autovehiculului și elementele de calcul al taxei, depuse de către contribuabilul care intenționează să efectueze înmatricularea sau prima transcriere a dreptului de proprietate. Lista documentelor este prevăzută în normele metodologice de aplicare a prezentei legi.

(2) Valoarea în lei a taxei se determină pe baza cursului de schimb valutar al monedei euro stabilit în prima zi lucrătoare a lunii octombrie din anul precedent și publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(3) Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului, pe numele Administrației Fondului pentru Mediu, iar dovada plății acesteia va fi prezentată cu ocazia înmatriculării sau transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului aflat în una dintre situațiile prevăzute la art. 4. “

Față de motivele de fapt și de drept, reținem următoarele:

Potrivit Legii nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (Monitorul Oficial nr.17 din 10 ianuarie 2012), în vigoare de la data de 13 ianuarie 2012, se stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, taxă cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu, gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

Prin urmare, câtă vreme legiuitorul prevede în mod expres obligația de plată a taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, „cu ocazia înscrierii în evidențele autorității competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România și atribuirea unui certificat de înmatriculare și a numărului de înmatriculare”, această taxă este legal datorată.

Față de cele prezentate, se reține că taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, pentru autovehiculul în discuție, în sumă de x lei a fost stabilită de organele fiscale ca urmare a solicitării contestatorului depusă la Administrația Finanțelor Publice a Municipiului x în data de 25.09.2012, iar cuantumul taxei a fost stabilit pe baza documentelor din care rezultă dovada dobândirii dreptului de proprietate asupra autovehiculului și elementele de calcul al taxei, depuse de către contribuabil care intenționează să efectueze înmatricularea, în baza Legii nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate în susținere, se reține că art.148 din Constituția României instituie supremația tratatelor constitutive ale Uniunii Europene față de dispozițiile contrare din legile interne, „cu respectarea prevederilor actului de aderare”, iar în conformitate cu prevederile **art.I-14**, conform căruia mediul face parte din categoria domeniilor de competența partajată ale Uniunii Europene, și ale **art.I-33** alin.1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr.157/2005 „Legea cadru europeană este un act legislativ care obligă orice stat membru destinat în ceea ce privește rezultatul care trebuie obținut, lăsând în același timp autorităților naționale competența în ceea ce privește alegerea formei și a mijloacelor.”

Rezultă că legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai în privința rezultatului, autoritățile naționale având competența de a alege forma și mijloacele prin care se asigură obținerea rezultatului.

Astfel, potrivit art.90 primul paragraf din Tratatul Comunității Europene (art.110 din Tratatul privind funcționarea 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.”

Dispozițiile art.90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene au în vedere reglementarea unor limitări a statelor membre de a introduce pentru produse comunitare impozite mai mari decât pentru produsele interne.

Potrivit jurisprudenței Comunității Europene, art. 90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene este încălcat atunci când taxa aplicată produselor importate și taxa aplicată produselor naționale similare sunt calculate pe baza unor criterii diferite.

Taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule instituită de Legea nr.9/2012 (în vigoare de la data de 13.01.2012), aplicată produsului provenind din alte țări membre și cea aplicată produsului național similar este calculată după aceeași formulă de calcul, fără a conduce la o impozitare superioară a produsului importat față de produsele naționale și fără a avea efect discriminatoriu.

În ceea ce privește invocarea hotărârilor CJUE din cauzele C-402/09 (Tatu) și C-263/2010 (Nisipeanu), precizăm că obiectul acestor decizii ale organelor judecătorești vizează O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule și nu Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

Prin Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule a fost eliminată orice formă de discriminare deoarece a fost creat cadrul legal și respectiv obligația plății taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule ce se înmatriculează pentru prima dată în România, cât și pentru cele pentru care se realizează prima transcriere a dreptului de proprietate pentru autovehicule pentru care nu a fost achitată taxa pe poluare potrivit O.U.G. nr.50/2008, respectiv taxa specială potrivit Legii nr.571/2003. Faptul că a fost suspendată aplicarea art.4 alin.(2) din Legea nr.9/2012, prin O.U.G.nr.1/2012, până la 01.01.2013, nu înseamnă că aceasta creează o discriminare, ci în expunerea de motive sunt prezentate elementele ce au determinat această măsură: „Luând în considerare dificultățile de ordin tehnic ce ar putea fi întâmpinate prin aplicarea imediată a dispozițiilor art. 2 lit. i), ale art. 4 alin. (2) și a celor privind prima transcriere a dreptului de proprietate ale art. 5 alin. (1) din Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, având în vedere necesitatea înlăturării acestor dificultăți, care să permită aplicarea corectă a taxei privind emisiile poluante provenite de la autovehicule și înlăturarea riscului de întârziere a procesului de stabilire exactă a cuantumului acesteia, în scopul reevaluării impactului pe care măsurile cuprinse în acest act normativ le au în plan economic și social se impune alocarea unui interval de timp de 1 an.”

Mai mult, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.327 din 25 aprilie 2008, aprobată prin Legea nr.140/2011, a fost abrogată începând cu data de 13.01.2012 prin Legea nr.9/06.01.2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (în vigoare de la data de 13.01.2012) care la art.16 precizează: "La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, aprobată prin Legea nr.140/2011 și Hotărârea Guvernului nr.686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 480 din 30 iunie 2008, cu modificările și completările ulterioare."

Nu pot fi reținute în soluționarea favorabilă a contestației niciuna din afirmațiile contestatorului, din moment ce nu s-au propus probe din care să rezulte un alt quantum al taxei și nici nu s-au prezentat dispoziții legale încălcate de Legea nr.9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (în vigoare de la data de 13.01.2012), în baza căreia a fost stabilită taxa pentru emisiile poluante, pentru autovehiculul în discuție.

Față de cele expuse mai sus, se reține că taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, taxă ce reprezintă opțiunea legiuitorului român, organele fiscale fiind obligate să respecte prevederile art.13 din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, conform cărora: "Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege".

În concluzie, în mod legal organele fiscale au stabilit taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, **urmând**, în conformitate cu art. 216 alin.(1) din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu pct.11.1. lit.a) din Ordinul nr.2137/2011 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru aplicarea titlului IX din Ordonanța Guvernului nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, conform căruia: „Contestația poate fi respinsă ca:
a) neîntemeiată, în situația în care argumentele de fapt și de drept prezentate în susținerea contestației nu sunt de natură să modifice cele dispuse prin actul administrativ fiscal atacat ; ”, **a se respinge ca neîntemeiată** contestația formulată de dl.x pentru suma de **x lei** reprezentând taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule stabilită prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr.x/25.09.2012, emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului x.

De altfel, solicitarea contestatorului de restituire a taxei rămâne fără obiect, în condițiile în care contestația împotriva Deciziei privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr.x/25.09.2012, prin care a fost individualizată această obligație de plată a fost respinsă.

Pentru considerentele arătate, în temeiul prevederilor legale invocate în conținutul deciziei, precum și în baza art.216 alin.(1) din O.G.nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu prevederile

pct.11.1. lit. a) din Ordinul nr.2137/2011 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru aplicarea titlului IX din Ordonanța Guvernului nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, se:

DECIDE

Respingerea ca neîntemeiată a contestației formulată de **dl. x**, pentru suma de **x lei** reprezentând taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule stabilită prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr.x/25.09.2012, emisă de Administrația Finanțelor Publice a x.

Prezenta decizie este definitivă în sistemul căilor administrative de atac și poate fi atacată, conform procedurii legale la Tribunalul Caraș-Severin în termen de 6 luni de la comunicare.

DIRECTOR EXECUTIV,