

DECIZIA nr. 132/28.12.2012
privind solutionarea contestatiei formulata de
X,
inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x

Directia Generala a Finantelor Publice a municipiului Bucuresti prin Serviciul solutionare contestatii a fost sesizata de catre Administratia Finantelor Publice sector 2 cu adresa nr. x, inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x, cu privire la contestatia formulata de doamna **X** cu domiciliul In Bucuresti, str. x, sector x, si cu domiciliul ales la Cabinet de x” din Bucuresti, Bd. x, sector x

Obiectul contestatiei, remisa prin posta in data de 09.01.2012 si inregistrata la Administratia Finantelor Publice sector 2 sub nr. x, il constituie Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, comunicata la 09.12.2011, prin care s-a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de **xlei**.

Constatand ca, in speta, sunt intrunite conditiile prevazute de art.205 alin. (1), art. 207 alin. (1) si art. 209 alin. (1) lit. (a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata, Directia Generala a Finantelor Publice a Municipiului Bucuresti este investita sa solutioneze contestatia formulata de doamna X.

Procedura fiind indeplinita s-a trecut la solutionarea pe fond a contestatiei.

I. Prin adresa inregistrata la Administratia Finantelor Publice sector 2 sub nr. x doamna X a formulat contestatie impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, prin care solicita restituirea sumei de xlei platita conform chitantei seria TS7 nr. x in vederea inmatricularii autovehiculului marca SEAT, Categoria auto M1, norme de poluare E3, an fabricatie 2001, data primei inmatriculari 07.11.2001 din urmatoarele motive:

Taxa achitata pentru reinmatricularea autoturismului a fost incasata in contul bugetului de stat cu incalcarea art. 110 (fostul art. 90) al Tratatului Comunitatii Europene, inclusiv Tratatul de aderare a Romaniei si Bulgariei la Uniunea Europeana, ratificat de Romania prin Legea nr. 157/2005, care prevede ca de la data aderarii, dispozitiile tratatelor originare inainte de aderare, sunt obligatorii pentru Romania.

Taxa pe poluare prevazuta de OUG nr. 50/2008, aplicata la inmatricularea in Romania , dupa cumparare, a autoturismelor deja inmatriculate intr-un stat din Uniunea Europeana reprezinta o taxa fiscala cu efect echivalent unei taxe vamale de import si care este interzisa in mod expres de art. 28 si art. 30 din Tratatul privind functionarea Uniunii Europene (fostele art. 23 si 25) din Tratatul privind instituirea Comunitatii Europene deoarece incalca principiul fundametal al liberei circulatii a marfurilor in cadrul Uniunii Europene.

Cum de la data de 1 ianuarie 2007, Romania este stat membru al Uniunii potrivit art. 148 alin. (2) din Constitutia Romaniei, ca urmare a aderarii, tratatele constitutive ale Uniunii Europene , precum si celelalte reglementari comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate fata de dispozitiile contrare din legile interne, cu respectarea actului de aderare (alin. 2).

Prin comunicatul de presa din data de 07.04.2011 Curtea Europeana de Justitie, a anuntat ca taxa pe poluarea instiuita prin reglementarea romana si care se aplica vehiculelor cu ocazia primei inmatriculari in acest stat membru este contrara dreptului Uniunii Europene si acesta se refera la hotararea CEJ in cauza C-402/2009 Tatu/Statul Roman prin Ministerul Finantelor si Economiei si altii.

Curtea apreciaza ca dreptul Uniunii Europene *“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 mentionat 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”.

În jurisprudența referitoare la art. 90 din Tratatul CE, Curtea Europeană de Justiție a explicat care sunt condițiile în care se retine aplicarea acestui text: trebuie să existe o discriminare între produsele naționale și produsele importate trebuie să existe o similitudine sau raport de concurență între produsele importate vizate de taxă și produsele interne favorizate, prelevarea fiscală națională trebuie să diminueze sau să fie susceptibilă să diminueze, chiar și potențial consumul produselor importate, influențând astfel alegerea consumatorilor.

În consecință, atunci când produsele interne și produsele importate se află în raport de concurență, iar prin efectul unei norme fiscale naționale crează o discriminare, întrucât consumatorii sunt descurajați să aleagă produsele importate în vederea realizării unui scop declarat de protejare a industriei naționale și a locurilor de muncă, art. 110 (fost art. 90) este aplicabil, iar norma fiscală națională contrară trebuie înlăturată de la aplicare.

În concluzie, contribuabila solicită restituirea sumei de xlei.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, Administrația Finanelor Publice sector 2 a stabilit o taxă pe poluare pentru autovehicule în suma de xlei, în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

III. Față de constatările organelor de administrare fiscală, susținerile contestatei, reglementările legale în vigoare pentru perioada analizată și documentele existente în dosarul cauzei se retin următoarele:

Cauza supusă soluționării este dacă organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare în suma de xlei, în condițiile în care motivațiile contestatarului nu sunt de natură să modifice cuantumul taxei, iar potrivit O.U.G. nr. 50/2008 taxa pe poluare se datorează cu ocazia primei înmatriculări în România.

În fapt, prin cererea înregistrată la organul fiscal sub nr. x, doamna X a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România a unui autovehicul marca SEAT, Categoria auto M1, norme de poluare E3, an fabricație 2001, data primei înmatriculări 07.11.2011.

Urmare solicitării contribuabilei în cauză, în temeiul O.U.G. nr. 50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, Administrația Finanelor Publice sector 2 a procedat, în baza datelor înscrise în cartea de identitate a autovehiculului, la calcularea și emiterea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x pentru suma de xlei, reprezentând taxa pe poluare, stabilită conform elementelor de taxare în vigoare la data solicitării calculării taxei.

Contribuabila nu contestă modul de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, ci nelegalitatea OUG nr. 50/2008 și nerespectarea prevederilor art. 90 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene și ale art. 148 alin. (2) din Constituția României.

În drept, O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare prevede următoarele:

“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.

(2) Din sumele colectate potrivit prezentei ordonanțe de urgență se finanțează programe și proiecte pentru protecția mediului.

Art. 4. - Obligatia de plată a taxei intervine:

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

b) la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9”.

În ceea ce privește sfera de aplicare a Codului de procedura fiscală și aplicarea unitară a legislației, prin O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscală republicată se precizează:

“ Art. 1 (1) Prezentul cod reglementează drepturile și obligațiile părților din raporturile juridice fiscale privind administrarea impozitelor și taxelor datorate bugetului de stat și bugetelor locale, prevăzute de Codul fiscal. “

“Art. 1 (3) Prin administrarea impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat se înțelege ansamblul activităților desfășurate de organele fiscale în legătură cu:

a) înregistrarea fiscală;

b) declararea, stabilirea, verificarea și colectarea impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat;

c) soluționarea contestațiilor împotriva actelor administrative fiscale.”

“Art.5 Organul fiscal este obligat să aplice unitar prevederile legislației fiscale pe teritoriul României, urmărind stabilirea corectă a impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat .“

Din cele prezentate reiese că organele fiscale teritoriale au obligația de a aplica întocmai prevederile legale, respectiv O.U.G. nr.50/2008.

Ca urmare la stabilirea sumei de plată organul fiscal teritorial a aplicat întocmai prevederile O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, stabilind taxa în funcție de documentele anexate de contribuabil la cererea pentru stabilirea cuantumului taxei datorate.

Se reține că regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform art. 14 din O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicată în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, care stabilește, începând cu data de 1 iulie 2008, cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu fiind gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării Programelor și proiectelor pentru protecția mediului, reprezentând opțiunea legiuitorului național urmare abrogării art. 214¹-214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

Prin urmare, căta vreme legislația fiscală prevede în mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei înmatriculări, rezultă că aceasta este în mod legal datorată.

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate în susținerea contestației, se reține că art. 148 din Constituția României instituie suprematia tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, “cu respectarea prevederilor actului de aderare”, iar în conformitate 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.

Este cunoscut faptul că din perspectiva dreptului european, taxarea autovehiculelor este un domeniu nearmonizat, fiind evidențiat, ca atare și în nota de fundamentare a OUG nr.50/2008.

Aceasta realitate juridică europeană are drept implicație la nivel național împrejurarea că fiecare stat membru își poate institui în mod independent propriul sistem de taxare. Cu toate acestea, articolul 90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene prevede că statele membre au obligația de a nu impune asupra unui produs din import o taxă în exces față de un produs autohton.

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

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

Curtea Europeană de Justiție a arătat în mod constant că o consecință a dreptului comunitar actual este aceea că Statele membre pot să impună asupra mărfurilor precum autovehiculele un sistem de taxă al cărei quantum crește progresiv în conformitate cu un criteriu obiectiv. (A se vedea Deciziile Curții de Justiție a Comunitatilor Europene în cauzele 112/84 Humblot c. Directorului serviciilor fiscale, par. 12; Cauza C-132/88 Comisia Comunitatilor Europene c. Republicii Elene, par. 17).

De asemenea, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a arătat că sunt criteriile obiective cele precum capacitatea cilindrică sau clasificarea în funcție de performanțele de mediu (A se vedea Decizia Curții de Justiție a Comunitatilor Europene în Cauzele conexate C-290/05 și 333-05 Mos Nădasdi și Ilona Nemeth, par. 52.)

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

Jurisprudența CJCE a stabilit constant că un sistem de impozitare a autovehiculelor este discriminatoriu față de autovehiculele de ocazie de import atunci când în calculul taxei nu se ia în considerare deprecierea reală a acestui autovehicul de import și, în consecință, i se impune o taxă mai mare decât valoarea reziduală a taxei rămase neamortizată încorporată într-un autovehicul național similar (A se vedea Decizia Curții de Justiție a Comunitatilor Europene în Cauza C-345/93 Nunes Tadeu, par. 20).

Astfel, se retine că - după cum s-a arătat în hotărârea Curții de Justiție din 5 decembrie 2006, dată în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Ākos Nădasdi, în paragraful 49 - că nu este relevantă o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în România înainte de intrarea în vigoare a dispozițiilor privind taxa de poluare, întrucât „*scopul art. 90 nu este acela de a împiedica statele membre să introducă noi impozite sau să schimbe cota de impunere sau baza de impunere a unor impozite existente*”.

Prin urmare, pentru stabilirea caracterului posibil discriminatoriu al taxei de poluare nu este relevantă compararea efectelor taxei de poluare cu taxarea la care erau supuse autoturismele înainte de intrarea în vigoare a Ordonanței de Urgență nr. 50/2008, prin care a fost instituită taxa de poluare.

Conform celor arătate anterior, Curtea de Justiție a Comunităților Europene impune, în respectarea art. 90, ca în stabilirea quantumului taxei să se țină seama de deprecierea reală a în acest sens, Comisia Europeană a arătat, referindu-se la jurisprudența anterioară a Curții de

Justiție a Comunităților Europene în comunicatul din 28.11.2007 (prin care critica legislația română privind taxa de primă înmatriculare, abrogată de la 1.07.2008), că: **„Taxa de înmatriculare plătită pentru un vehicul nou face parte din valoarea de piață a acestuia, statele membre având astfel obligația de a ține seama de deprecierea reală a vehiculului atunci când calculează respectiva taxă (a se vedea cauzele CEJ Nunes Tadeu, C-345/93, Comisia/Danemarca, C-47/88 și Comisia/Republica Elenă, C-375/95).”**

S-a concluzionat astfel că dacă autovehiculele deja existente în parcul auto național nu sunt și ele supuse noii taxe nu reprezintă o discriminare sub aspectul dreptului european.

Pornind de la aceste principii generale de drept comunitar se impune a stabili dacă adoptarea OUG nr.50/2008 este conformă cu Tratatul precum și cu jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Potrivit art. 1 alin. 1 din OUG 50/2008, ordonanța de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru auto vehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

Așa cum rezultă din preambulul actului normativ, taxa a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, ținând cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Obligația de plată a taxei se naște, conform art. 4 din OUG nr.50/2008 cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România sau la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9.

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

Potrivit jurisprudenței Comunității Europene, art.90 alin.(1) 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, astfel acest tratat, cât și alte acte adoptate la nivel european, cum ar fi Directiva a șasea, respectiv Directiva 77/388/CE, nu interzic perceperea unei taxe, precum taxa pe poluare pentru autovehicule.

Astfel, art.33 din Directiva 77/388/CE prevede: **“Fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, dispozițiile prezentei directive nu împiedică nici un stat membru să mențină sau să introducă impozite pe contractele de asigurări, pe pariuri și jocuri de noroc, accize și taxe de timbru și, în general orice impozite și taxe care nu pot fi caracterizate ca impozite pe cifra de afaceri”.**

Mai mult, din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunităților Europene a rezultat că tratatul nu este încălcat prin instituirea unei taxe pe poluare în momentul primei înmatriculări a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru, iar prin caracterul ei fiscal taxa intră în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre.

Cu privire la natura taxei de poluare CJCE s-a pronunțat la 05.12.2006 asupra acțiunilor preliminare formulate de Hajdu-Bihar Megyei Birosag și Bacs Kiskun Megyei Birosag în cauzele reunite C-29012005 Nadasdi și C-33312005 Nemeth, ocazie cu care a statuat că o taxă care nu este percepută pentru faptul că un autoturism traversează frontiera unui stat membru ci pentru prima înregistrare a autoturismului pe teritoriul aceluia stat membru, în

vederea punerii în circulație nu constituie o taxă vamală în sensul art. 25 din tratat ci face parte din sistemul general de impozitare a bunurilor și trebuie examinată în lumina art. 90 din Tratatul CE.

În aceste condiții, susținerea contestatarei privind încălcarea art. 25 din tratat este nefondată întrucât taxa de poluare este datorată pentru punerea în circulație a autovehiculului, astfel că nu se poate susține cu temei că este percepută pentru faptul că un autoturism traversează frontiera unui stat membru.

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

Atâta timp cât OUG 50/2008 nu cuprinde dispoziții privitoare la diferențierea taxei pe criterii ce ar putea fi apreciate drept măsuri cu efect echivalent nu se poate reține încălcarea art.28 din Tratat reținând că legislația națională se aplică deopotrivă bunurilor din producția internă cât și cea externă.

Obiectivul taxei este de protejare a mediului, atât prin modul de utilizare a resurselor constituite cât și prin modul de impunere. De aceea, elementele ce stau la baza acesteia sunt emisiile de noxe și de dioxid de carbon și se poate conchide că criteriile ce stau la baza taxei au un caracter adecvat obiectivului de protejare a mediului, având în vedere că în calculul cuantumului acesteia sunt importante emisiile de noxe toxice precum și cele de dioxid de carbon, iar nu alte criterii precum valoarea de facturare.

Prin urmare, întrucât taxa este stabilită în funcție de gradul de poluare și de eficiența energetică, ea are un caracter proporțional fiind stabilită într-un cuantum mai mare pe măsură ce performanțele de mediu scad.

În aceasta privință, actul normativ analizat respectiv OUG nr.50/2008 a fost adus în conformitate cu principiile jurisprudenței europene prin prevederea unei grile de depreciere ce corespunde unor valori reale de pierdere a valorii de piață și care, în plus, pot fi contestate de contribuabil dacă face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila fixă.

În concret, pe baza unor elemente precum rulajul mediu anual, starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului, contribuabilul poate contesta suma de plată și obține o valoare mai mare a deprecierei. Aceasta posibilitate a contribuabilului asigură ca în toate cazurile, valoarea taxei percepute asupra unui autovehicul second-hand de import nu va depăși valoarea reziduală a taxei existente într-un autovehicul deja înmatriculat.

Astfel, după cum se poate constata, determinarea taxei de poluare se realizează conform art. 6 pe baza unor criterii obiective -(tipul motorului, capacitatea cilindrică) și clasificarea din punct de vedere al poluării -luându-se în considerare și deprecierea autoturismului, conform coeficienților descriși în anexa 4 (Cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de

starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare față de cota fixă, în funcție de abaterile de la situația standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, în condițiile prevăzute în normele metodologice de aplicare a ordonanței de urgență) astfel că exigențele stipulate de CJCE cu ocazia soluționării acțiunii preliminare în cauzele reunite 290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth sunt respectate.

Față de aceste împrejurări se reține că taxa de poluare reglementată de OUG 50/2008 nu poate fi caracterizată ca fiind contrară art. 110 (fost art. 90) paragraful 1 din Tratatul CE și se poate așadar concluziona că O.U.G. nr. 50/2008 respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 parag. 1 din Tratatul Comunității Europene.

Mai mult, așa cum rezultă din art. 8:

(1) Atunci când un autovehicul pentru care s-a plătit taxa în România este ulterior scos din parcul auto național se restituie valoarea reziduală a taxei în conformitate cu prev. alin. (2).

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

Așadar, atâta timp cât taxa de poluare percepută pentru prima înmatriculare se restituie atunci când autoturismul respectiv este scos din parcul auto național, nu se poate pretinde o discriminare față de autoturismele pentru care această taxă nu s-a perceput deoarece existau în parcul auto național la data adoptării actului normativ, atâta timp cât pentru acestea taxa nu a fost plătită și evident nici nu se poate pune problema restituirii ei.

În consecința, afirmațiile contestate precum ca, dispozițiile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 raportate la normele internaționale, respectiv Tratatul Uniunii Europene sunt nelegale, discriminatorii și în contradicție cu acestea din urmă, nu pot fi reținute în soluționarea favorabilă a contestației întrucât O.U.G. nr. 50/2008 a fost emisă în temeiul art. 115 alin 4 din Constituția României și a fost adoptată: **“În scopul asigurării protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, a ținut cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, a avut în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale și a considerat că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată.”**

Conform art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată:

“Guvernul poate adopta ordonanțe de urgență numai în situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată, având obligația de a motiva urgența în cuprinsul acestora”.

Cu privire la legalitatea instituirii taxei pe poluare prin O.U.G. nr. 50/2008 și la respectarea de către aceasta a dispozițiilor art. 148 alin. (4) din Constituție, *Curtea Constituțională prin Deciziile 1596 din 26.11.2009 publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 37 din 18.01.2010*, nr. 668 din 18/05/2011 publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 487 din 08/07/2011 și nr. 1088 din 14/07/2011 publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 668 din 20/09/2011 (definitive și general obligatorii) referitoare la respingerea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 1, art. 3, art. 4 lit. a) și art. 11 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, precum și a

ordonanței de urgență în ansamblu a statut inexistența elementelor care ar conduce la declararea neconstitională a dispozițiilor O.U.G. nr. 50/2008.

Referitor la jurisprudența Curții Europene de Justiție invocată de contestatara se reține că, Curtea Constituțională prin Decizia nr. 1088 din 14/07/2011 publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 668 din 20/09/2011 a statuat:

"[.....]

Ulterior pronunțării acestor decizii, Curtea, prin Decizia nr. 668 din 18 mai 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 487 din 8 iunie 2011, a observat că, la data de 7 aprilie 2011, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a pronunțat o hotărâre preliminară în Cauza C-402/09 Ioan Tatu împotriva României, ca urmare a cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulate de Tribunalul Sibiu la 18 iunie 2009, întrebarea trimisă fiind următoarea: "Contravin dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008, cu modificările și completările ulterioare, dispozițiilor articolului 90 CE; se instituie într-adevăr o măsură discriminatorie?"

Ca răspuns la această întrebare, instanța europeană a arătat că "prevederile art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie interpretate în sensul că se opun 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 astfel de vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură ca și cele de pe piața națională".

Prin decizia menționată, Curtea a observat că, răspunzând întrebării preliminare, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a **interpretat prevederile art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și nu a verificat compatibilitatea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 cu prevederile art. 110 anterior referit.** [A se vedea în acest sens și paragrafele 29 și 30 din aceeași hotărâre, conform cărora "pentru a oferi un răspuns util instanței de trimitere, întrebarea adresată trebuie înțeleasă în sensul că aceasta urmărește să se stabilească dacă art. 90 CE se opune unui regim de impozitare precum cel instituit prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008, în versiunea sa inițială", iar, având în vedere obiectul taxei pe poluare, "este necesar să se considere că instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă art. 110 TFUE, al cărui text este identic cu cel al art. 90 CE, trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare care se aplică unor autovehicule cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru."]

De altfel, Curtea de Justiție a Uniunii Europene nu are competența să pronunțe o hotărâre care să vizeze constatarea validității sau nevalidității legii naționale. Consecința unei anumite interpretări date Tratatului poate fi aceea ca o dispoziție a unei legi naționale să fie incompatibilă cu dreptul european.

Efectele acestei hotărâri preliminare sunt cele arătate în jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Uniunii Europene, și anume că "interpretarea pe care, în exercitarea competenței ce îi este conferită de art. 177 [devenit art. 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene], Curtea de Justiție o dă unei reguli de drept comunitar, clarifică și definește, atunci când este necesar, sensul și sfera acestei reguli, astfel cum aceasta trebuie sau ar trebui să fie înțeleasă și aplicată din momentul intrării sale în vigoare" [Hotărârea din 27 martie 1980, pronunțată în Cauza 61/79, Denkvit italiana contra Amministrazione delle finanze dello Stato, paragraful 16; Hotărârea din 2 februarie 1988, pronunțată în Cauza 24/86, Blaizot contra Universității din Liege și alții, paragraful 27, Hotărârea din 15 decembrie 1995, pronunțată în Cauza C-415/93, Bosman și alții contra Union royale belge des sociétés de football association și alții, paragraful 141].

[.....]

3. Pentru motivele arătate anterior, Curtea nu poate reține încălcarea prin textele criticate a dispozițiilor constituționale ale art. 15 alin. (1).

Respinge ca neîntemeiată excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 1 și 3 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, excepție ridicată de Ion Grosu și Constantin Gîrjoabă în dosarele nr.

2.511/107/2010 și nr. 3.524/107/2010 ale Curții de Apel Alba Iulia - Secția de contencios administrativ și fiscal.

Definitivă și general obligatorie".

Tot prin aceeași decizie, Curtea Constituțională a reținut următoarele cu privire la aplicarea hotărârilor Curții de Justiție a Uniunii Europene:

"(...) deși înțelesul normei europene a fost deslușit de Curtea de Justiție a Uniunii Europene, cerințele rezultate din această hotărâre nu au relevanță constituțională, ele ținând mai degrabă de obligația Legislativului de a edicta norme în sensul hotărârilor Curții de Justiție a Uniunii Europene, în caz contrar găsindu-și eventual aplicarea art. 148 alin. (2) din Constituția României."

Mai mult, așa cum s-a menționat mai sus, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatarii prin cererea depusă la organul fiscal.

Parlamentul României a adoptat Legea nr. 9/06.01.2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (în vigoare de la data de 13.01.2012) prin care s-a reglementat eliminarea oricărei forme de discriminare a plății taxei pentru autovehicule în conformitate cu dispozițiile art. 4 care prevede:

„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"

Contestatarea a încercat să invoce aspecte de ordin formal, pentru a fi exonerat de plata sumelor ce le datorează Administrației Fondului pentru Mediu, corect calculate din moment ce nu s-au propus probe din care să rezulte un alt quantum, astfel încât nu se justifică restituirea acesteia.

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, se reține că taxa pe poluare pentru 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 și după parcurgerea unui proces de audiere publică ce a asigurat transparența în promovarea acestei taxe și că această taxă reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art. 13 din OG nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, conform căruia: **"Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege."**, motiv pentru care contestația doamna X va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de x lei, reprezentând taxa pe poluare stabilită prin Decizia nr. x.

Referitor la solicitarea restituirii taxei se reține că Legea nr. 9/06.01.2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (în vigoare de la data de 13.01.2012) prevede următoarele:

“Art. 12. - (1) În cazul în care taxa pe poluare pentru autovehicule achitată de către contribuabili începând cu 1 iulie 2008 până la data intrării în vigoare a prezentei legi, potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, aprobată prin Legea nr. 140/2011, cu modificările și completările ulterioare, este mai mare decât taxa rezultată din aplicarea prezentelor prevederi privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, calculată în lei la cursul de schimb valutar aplicabil la momentul înmatriculării în România, se pot restitui sumele reprezentând diferența de taxă plătită, numai către titularul obligației de plată, pe baza procedurii stabilite prin normele metodologice de aplicare a prezentei legi. Calculul diferenței de restituit se face pe baza formulei de calcul din prezenta lege, în care se utilizează elementele avute în vedere la momentul înmatriculării autovehiculului în România.

(2) Sumele prevăzute la alin. (1) se restituie la cererea contribuabilului, adresată organului fiscal competent, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 92/2003, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Taxa rezultată ca diferență dintre suma achitată de contribuabil cu titlu de taxă specială pentru autoturisme și autovehicule și quantumul rezultat din aplicarea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule se restituie în termenul de prescripție prevăzut de legea fiscală, pe baza procedurii stabilite în normele metodologice de aplicare a prezentei legi”.

Potrivit art. 9 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, aprobate prin HG nr. 9/2012:

“(1) În cazul contestării taxei plătite, contribuabilul poate solicita restituirea diferenței de taxă față de cea plătită.

(2) Sumele prevăzute la alin. (1) se restituie, la cererea contribuabilului, persoană fizică sau juridică, în conformitate cu prevederile art. 117 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Pentru restituirea sumelor reprezentând diferență de taxă, contribuabilul va depune o cerere de restituire la organul fiscal competent, prevăzut la art. 3 alin. (1). Modelul cererii este prevăzut în anexa nr. 2”.

Fata de cele prezentate se retine ca in situatia in care taxa pe poluare achitata de doamna X este mai mare decat taxa rezultată din aplicarea prevederilor Legii nr. 9/2012 pentru restituirea diferentei rezultate aceasta poate depune o cerere de restituire la organul fiscal competent, prevăzut la art. 3 alin. (1).

Pentru considerentele aratate si in temeiul O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificarile si completarile ulterioare, HG nr. 686/2008, Tratatul Comunitatii Europene, ratificat prin Legea nr. 157/2005, Legea nr. 9/06.01.2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, art. 9 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012, aprobate prin HG nr. 9/2012, art. 1 alin (1) si (3), art. 5, si art. 216 alin. (1) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala republicata, art. 115 alin. (4) din Constitutia Romaniei, Deciziile nr. 948/2008 din 23/09/2008, nr. 1596 din 26.11.2009, nr. 668 din 18/05/2011 si nr. 1088 din 14/07/2011 ale Curtii Constitutionale.

DECIDE

Respinge ca neintemeiata contestatia formulata de doamna X impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, prin care Administratia Finantelor Publice sector 2 a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de x lei.

Prezenta decizie este definitiva in sistemul cailor administrative de atac si poate fi contestata, in termen de 6 luni de la comunicare, la Tribunalul Bucuresti.