

DECIZIA nr. 59 /31.01.2012  
privind solutionarea contestatiei formulata de domnul x,  
inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x/.2011

Directia Generala a Finantelor Publice a municipiului Bucuresti prin Serviciul solutionare contestatii a fost sesizata de catre Administratia Finantelor Publice sector 4 cu adresa nr. x/.2011, inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x/.2011, cu privire la contestatia formulata de domnul x, cu domiciliul in Bucuresti, str. x si cu sediul procesual ales in x, Bucuresti.

Obiectul contestatiei, trimisa prin posta de x la x.2011 si inregistrata la Administratia Finantelor Publice sector 4 sub nr. x/.2011, il constituie Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x/.2011, comunicata la data x prin care s-a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de **x lei**.

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 domnul x.

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

I. x a formulat contestatie impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x/.2011 si solicita anulara acesteia si stabilirea taxei ca fiind ilegal perceputa.

In motivarea contestatiei contribuabilul aduce urmatoarele argumente:

Autoturismul marca x a fost cumparat din Comunitatea Europeana, fapt pentru care este esential ca taxa speciala sa nu fie perceputa pentru autoturismele deja inmatriculate in Romania, stat comunitar de la 01 ianuarie 2007, fiind perceputa numai pentru autoturismele inmatriculate in celelalte state comunitare si reinmatriculate in Romania, dupa aducerea acestora in tara.

Diferenta de aplicare a taxei introduce un regim fiscal discriminatoriu pentru autovehiculele aduse in Romania din Comunitatea Europeana in scopul reinmatricularii lor in Romania, in situatia in care acestea au fost deja inmatriculate in tara de provenienta, in timp ce pentru autovehiculele inmatriculate deja in Romania taxa nu se mai percepe cu ocazia vanzarii ulterioare.

Considera ca in aceasta cauza sunt aplicabile dispozitiile art. 148 alin. (2) din Constitutia Romaniei, care statueaza ca prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene au prioritate fata de dispozitiile contrare din legile interne.

Intre principiile dreptului comunitar, obligatorii pentru instantele judecatoresti romane, astfel cum s-a mentinut prin referirile de la art. 148 alin. 2 si 4 din Constitutie, este si suprematia Dreptului Comunitar, in speta art. 110 din Tratatul de functionare a Uniunii Europene.

Prin modificarea Codului fiscal si introducerea taxei speciale pentru autoturisme si autovehicule, legiuitorul a incalcat in mod direct dispozitiile mentionate ale Tratatului.

Ca urmare a efectului direct al art. 110 din TFUE pentru ordinea juridica interna a Romaniei se constata ca art. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> din Codul fiscal sunt reglementari contrare si ca nu pot fi mentinute in continuare ca aplicabile in speta de fata.

În concluzie, domnul x susține ca prin instituirea taxei speciale pentru autoturisme, de la 01.01.2007, prin art. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> din Codul Fiscal, au fost încălcate prevederile art. 110 din TFUE, motiv pentru care solicită stabilirea taxei ca fiind ilegal încasată și anularea actului administrativ decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x/2011 și aplicarea regulilor comunitare în așa fel încât să poată înmatricula acest autorism fără plata acestei taxe de poluare nelegala.

II. În baza cererii nr. x/2011 formulată de către domnul x, Administrația Finanelor Publice sector 4 a stabilit o taxă pe poluare pentru autovehicule în suma de x lei prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x/2011, în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

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

***Cauza supusa solutionarii este daca organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare in suma de x lei, in conditiile in care motivatiile contestatarului nu sunt de natura sa modifice cuantumul taxei, iar potrivit O.U.G. nr. 50/2008 taxa pe poluare se datoreaza cu ocazia primei inmatriculari in Romania.***

***In fapt***, prin cererea înregistrată la organul fiscal sub nr. x/2011, domnul x a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România a unui autovehicul marca x, categoria auto M1, norme poluare, E2, an fabricație 1999, data primei înmatriculări 05.01.1999.

Urmare solicitării contribuabilului 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 4 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/2011 pentru suma de x lei reprezentând taxa pe poluare, stabilită conform elementelor de taxare în vigoare la data solicitării calculării taxei.

Contribuabilul nu contestă modul de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule ci nerespectarea prevederilor art. 110 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene și ale art. 148 din Constituția României.

***In 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. - Obligația 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 procedură fiscală și aplicarea unitară a legislației, prin O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală republicată se precizează:

*“ Art. 1 (1) Prezentul cod reglementeaza drepturile si obligatiile partilor din raporturile juridice fiscale privind administrarea impozitelor si taxelor datorate bugetului de stat si bugetelor locale, prevazute de Codul fiscal. “*

*“Art. 1 (3) Prin administrarea impozitelor, taxelor, contributiilor si a altor sume datorate bugetului general consolidat se înțelege ansamblul activitatilor desfasurate de organele fiscale în legatura cu:*

*a) înregistrarea fiscală;*

*b) declararea, stabilirea, verificarea si colectarea impozitelor, taxelor, contributiilor si a altor sume datorate bugetului general consolidat;*

*c) solutionarea contestatiilor împotriva actelor administrative fiscale.”*

*“Art.5 Organul fiscal este obligat sa aplice unitar prevederile legislatiei fiscale pe teritoriul României,urmarind stabilirea corecta a impozitelor, taxelor, contributiilor si a altor sume datorate bugetului general consolidat .“*

Din cele prezentate reiese ca organele fiscale teritoriale au obligatia de a aplica intocmai prevederile legale, respectiv O.U.G. nr.50/2008.

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

Se retine ca regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat in vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform art. 14 din O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicata în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, care stabileste, începând cu data de 1 iulie 2008, cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu destinatia de venit la bugetul Fondului pentru mediu fiind gestionata de Administratia Fondului pentru Mediu, în vederea finantarii Programelor si proiectelor pentru protectia mediului, reprezentand optiunea legiuitorului national urmare abrogarii art. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicata în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificarile si completarile ulterioare. Astfel, motivatia contestatarului vizand faptul ca taxa i-a fost stabilita potrivit Codului fiscal este total eronata, in conditiile in care taxa pe poluare a fost instituita in baza OUG nr. 50/2008.

Prin urmare, cata vreme legislatia fiscala prevede in mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei inmatriculari, rezulta ca aceasta este in mod legal datorata.

Rezulta ca legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai in privinta rezultatului, autoritatile nationale avand competenta de a alege forma si mijloacele prin care se asigura obtinerea rezultatului.

In ceea ce priveste prevederile comunitare invocate in sustinerea contestatiei, se retine ca art. 148 din Constitutia Romaniei instituie suprematia tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, fata de dispozitiile contrare din legile interne, “cu respectarea prevederilor actului de aderare”, iar in conformitate art. I-33 alin. 1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 157/2005 “Legea cadru europeana este un act legislativ care **obliga orice stat membru destinat in ceea ce priveste rezultatul care trebuie obtinut, lasand in acelasi timp autoritatilor nationale competenta in ceea ce priveste alegerea formei si a mijloacelor**”.

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. 110 (fost 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 conexe C290/05 și 333-05 Akos 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 reține 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, Akos 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 ( actual art. 100), ca în stabilirea cuantumului 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. 110 (fost art. 90) paragraf 1 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene nici un stat membru, nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.

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-290/2005 Nadasdi și C-333/2005 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 aceluși 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.

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 ca 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 quantum 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 plata 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 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 platită 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 consecință, afirmațiile contestatarului precum că, dispozițiile legale care instituie taxa pe poluare 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”.

Mai mult, aceasta taxa pe poluare a fost stabilita ca urmare a solicitării contestatarului care prin cererea depusa la organul fiscal a solicitat să efectueze prima înmatriculare a unui autovehicul în România.

Cu privire la legalitatea instituirii taxei pe poluare prin OUG nr. 50/2008 s-a pronunțat și Curtea Constituțională care prin Decizia nr. 948/2008 din 23/09/2008 (definitivă și general obligatorie) publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 706 din 17/10/2008 referitoare la respingerea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> (din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal) a statuat:

**“Sustinerile autorului excepției, potrivit cărora aceasta abrogare ar fi doar “aparentă”, întrucât nu a fost făcută prin “lege”, nu pot fi primite deoarece abrogarea dispozițiilor de lege criticate a fost făcută în mod expres prin dispozițiile art. 14 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008, act normativ cu putere de lege, potrivit art. 115 din Constituție”.**

Mai mult art. 14 din O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicată în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, prevede în mod imperativ ca **“1) Prezenta ordonanță de urgență intră în vigoare la data de 1 iulie 2008”.**

De asemenea, tot 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 Decizia nr. 1596 din 26.11.2009 (definitivă și general obligatorie) publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 37 din 18.01.2010 referitoare la respingerea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor 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 statutului inexistentelor elementelor care ar conduce la declararea neconstituțională a dispozițiilor O.U.G. nr. 50/2008.

De altfel, invocarea dispozițiilor art.214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> din Codul fiscal republicat, în contextul încălcării art.110 din Tratatul de instituire a Comunității Europene este cu atât mai neîntemeiată în condițiile în care cadrul legislativ vizând instituirea taxei pe poluare a fost modificat radical prin O.U.G. nr.50/2008, în baza căreia i s-a și stabilit taxa contestată.

Referitor la jurisprudența Curții Europene de Justiție 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, *Denkavit 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 societés 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."

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 la art. 4 se 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”**

Contestatarul 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.

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 formulată de domnul X va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de X lei, reprezentând taxa pe poluare stabilită prin Decizia nr. X/2011.

Având în vedere că semnatura de pe contestația formulată este diferită față de semnatura de primire din decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. X/2011, prin adresa nr. X/2011, confirmată de primire la data de X.2011 s-a solicitat acestuia să precizeze numele și prenumele persoanei care a semnat contestația, iar dacă aceasta a fost formulată printr-un împuternicit să prezinte actul de împuternicire în original sau în copie legalizată așa cum este stipulat în prevederile legale invocate, urmând ca **în termen de 5 zile de la primire să fie depuse cu adresa de înaintare la sediul DGFP-MB din str. Dimitrie Gerota, nr. 13, sector 2, București.**

La această solicitare, contestatarul nu a răspuns, astfel că, în subsidiar, se constată și faptul că respectiva contestație apare ca fiind formulată de o **persoană lipsită de calitatea de a contesta.**

Pentru considerentele arătate și în temeiul O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, HG nr. 686/2008, Tratatul Comunității Europene, ratificat prin Legea nr. 157/2005, art.4 din Legea nr. 9/06.01.2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule art. 1 alin (1) și (3), art. 5, și art. 216 alin. (1) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală republicată, art. 115 alin. (4) din Constituția României, Deciziile nr. 948/2008 din 23/09/2008 și nr. 1596 din 26.11.2009 ale Curții Constituționale.

## **DECIDE**

Respinge ca neintemeiata contestatia formulata de domnul x impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x/.2011, prin care Administratia Finantelor Publice sector 4 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.