

# **STUDII JURIDICE**

## **Analiză jurisprudențială privind taxa specială de primă înmatriculare și taxa de poluare**

*Dragoș Călin, judecător  
Curtea de Apel București*

---

*The car registration tax is subject to many critics, originating from the European Commission, legal authors and practitioners, but also from consumers, since its coming into force as levy by Law No. 571/2003 on the Fiscal Code. The critics were directed both against incompatibility of the said tax with the provisions of Article 90 of the EC Treaty and the fact it is illegally charged, as there is not any fiscal administrative act for its typification.*

*The pollution tax established by Emergency Government Ordinance No. 50/2008, in its original version, in force by 15.12.2008, is compatible with the provisions of the EC Treaty and with the principles provided in the case-law of the ECJ, as the criteria employed were already accepted by the ECJ as objective in nature and that may be used in a tax scheme sufficiently precise, including elements linked with the pollution norm (CO<sub>2</sub>), engine type, engine capacity and a scale of tax reduction by taking into account the depreciation of the vehicle.*

*The destination of that pollution tax reflects the environment protection objective, as it is qualified as revenue for the Environment Fund, as opposite with the earlier version of the special tax, qualified as revenue for the state budget. The amounts collected are managed by the Environment Fund Administration, in order to finance certain projects and programmes on environment protection.*

*With that nature, the pollution tax did not discriminate against imported goods and the taxpayer was able to bring the matter in courts if he might assess the depreciation in value calculated on the basis of a fixed rate of taxation did not reflect the reality.*

*Concerning the version of the Emergency Government Ordinance No. 50/2008, as amended by Emergency Government Ordinance No. 218/2008, a double discrimination occurs: on one hand, between second-hand vehicles already registered in a Member State of the European Union and second-hand vehicles registered in Romania, but also, on other hand, between a certain class of new*

vehicles, having the features of those produced in Romania, and the rest of new vehicles.

That sort of discrimination was brought by the legislator with a clear purpose of protecting the national industry, objective incompatible with the requirements of the EU area with free movement of goods, workers and capital.

**T**axa specială de primă înmatriculare a determinat numeroase aprecieri critice, atât din partea Comisiei Europene, a doctinarilor și practicienilor dreptului, cât mai ales a consumatorilor, încă de la momentul introducerii sale ca taxă fiscală, prin Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal<sup>118</sup>.

Aprecierile critice au vizat atât incompatibilitatea acestei taxe cu dispozițiile art. 90 din Tratatul CE<sup>119</sup> cât și nelegalitatea încasării ei, față de faptul că nu exista un act administrativ fiscal prin care să fie individualizată<sup>120</sup>.

#### Varianta inițială din Codul fiscal

Legea nr. 343/2006, cu aplicare de la data de 01.01.2007, prevedea, la punctul 202 că în Codul fiscal, după articolul 214 se introduce un nou capitol, capitolul II<sup>1</sup> "Taxe speciale pentru autoturisme și autovehicule", cu articolele 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup>, cu următorul cuprins:

#### "CAPITOLUL II<sup>1</sup>

Taxe speciale pentru autoturisme și autovehicule

Nivelul taxei speciale

Art. 214<sup>1</sup> - (1) Intră sub incidența taxei speciale autoturismele și autovehiculele, inclusiv comerciale, cu excepția celor special echipate pentru persoanele cu handicap.

(2) Nivelul taxei speciale este prevăzut în anexa nr. 4 care face parte integrantă din prezentul titlu.

(3) Sumele datorate bugetului de stat drept taxe speciale se calculează în lei, după cum urmează:

Taxa specială = A x B x C x (100-D)<sup>121</sup>,  
100

(4) Nivelul coeficienților de corelare și de reducere a taxei speciale este prevăzut în anexa nr. 5 care face parte integrantă din prezentul titlu.

(5) Vechimea autoturismului/autovehiculului rulat se calculează în funcție de data fabricării acestuia.

Exigibilitatea și plata taxei speciale la bugetul de stat

Art. 214<sup>2</sup>. - Taxele speciale se plătesc cu ocazia primei înmatriculări în România.

Scutiri

<sup>118</sup> Legea nr.343/2006 a fost publicată în M. Of., Partea I, nr. 662 din 1 august 2006

<sup>119</sup> Lucian Gherman, *Taxa auto – între taxa de primă înmatriculare și taxa de poluare – soluții jurisprudențiale*, material prezentat în cadrul colocviului "Taxa auto din perspectiva dreptului comunitar", organizat de Centrul de Studii de Drept European al Institutului de Cercetări Juridice din cadrul Academiei Române la București, 20 martie 2009; Cosmin Flavius Costăș, comentariu la Hotărârea CJCE din 05.12.2006 asupra acțiunilor preliminare formulate de Hajdu-Bihar Megyei Birsag și Bacs Kiskun Megyei Birsag în cauzele reunite C-290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth, în Sergiu

Deleanu, Gyula Fabian, Cosmin Flavius Costăș și Bogdan Ioniță, *Curtea de Justiție Europeană, Hotărâri comentate*, Editura Wolters Kluvers, București 2007 pag.485-488

<sup>120</sup>A se vedea Viorel Papu, *Mijloace juridice de recuperare a taxei de primă înmatriculare*, <http://www.juridice.ro/note-studii-opinii/mijloace-recuperare-taxe-prim-inmatriculare.html>

<sup>121</sup> Unde: A = capacitatea cilindrică; B = taxa prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 4; C = coeficientul de corelare a taxei prevăzută în coloana 2 de la anexa nr. 5; D = coeficientul de reducere a taxei în funcție de deprecierea autoturismului/autovehiculului, prevăzută în coloana 3 de la anexa nr. 5.

Art. 214<sup>3</sup>. - Sunt scutite de plata taxelor speciale autoturismele, atunci când sunt:

a) încadrate în categoria vehiculelor istorice, definite conform prevederilor legale în vigoare;

b) provenite din donații sau finanțate direct din împrumuturi nerambursabile, precum și din programe de cooperare științifică și tehnică, acordate instituțiilor de învățământ, sănătate și cultură, ministerelor, altor organe ale administrației publice, structurilor patronale și sindicale reprezentative la nivel național, asociațiilor și fundațiilor de utilitate publică, de către guverne străine, organisme internaționale și organizații nonprofit și de caritate.”

**Legea nr. 343/2006** a fost modificată, înainte de intrarea sa în vigoare, prin Ordonanța de urgență nr. 110 din 21 decembrie 2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal<sup>122</sup>, aprobată prin *Legea nr. 372/2007*<sup>123</sup>.

În vederea efectuării unor corelații legislative imperios necesare pentru aplicarea, începând cu 1 ianuarie 2007, a prevederilor Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, prevederi referitoare la impozitul pe profit, impozitul pe venit, impozitul pe veniturile microîntreprinderilor, taxa pe valoarea adăugată și taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, se impune adoptarea în regim de urgență a prezentului act normativ.

Având în vedere urgența adoptării prezentului act normativ sub forma unei ordonanțe de urgență, determinată de faptul că, potrivit prevederilor art. 4 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, orice modificare sau completare adusă acestuia după data de 1 ianuarie 2007 intră în vigoare cu începere din prima zi a anului următor, ținând seama și de necesitatea creării cadrului normativ care să

permită aplicarea prevederilor Legii nr.343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal, începând cu 1 ianuarie 2007, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

Art. I 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, se modifică și se completează după cum urmează:

**6.** Alineatele (1), (2) și (3) ale articolului 2141 vor avea următorul cuprins:

“Art. 214 indice 1

(1) Intră sub incidența taxei speciale autoturismele și autovehiculele comerciale cu masa totală maximă autorizată de până la 3,5 tone inclusiv, cu excepția celor special echipate pentru persoanele cu handicap și a celor aparținând misiunilor diplomatice, oficiilor consulare și membrilor acestora, precum și altor organizații și persoane străine cu statut diplomatic, care își desfășoară activitatea în România. Nivelul taxei speciale este prevăzut în anexa nr. 4 care face parte integrantă din prezentul titlu. Pentru autoturismele și autoturismele de teren a căror primă înmatriculare în România se realizează după data de 1 ianuarie 2007 și pentru care accizele au fost plătite cu ocazia importului sau a achiziționării de pe piața internă în cursul anului 2006, taxa specială nu se mai datorează.

(2) Intră sub incidența taxei speciale și autovehiculele comerciale cu masa totală maximă autorizată de peste 3,5 tone, inclusiv cele destinate transportului de persoane cu un număr de peste 8 locuri pe scaune în afara conducătorului auto, cu excepția autovehiculelor speciale destinate lucrărilor de drumuri, de salubritate, pentru industria petrolului, a macaralelor, precum și a autovehiculelor destinate a fi utilizate de forțele armate, forțele de securitate a statului,

<sup>122</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 1028 din 27 decembrie 2006

<sup>123</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 899 din 28 decembrie 2007

poliție, jandarmerie, poliție de frontieră, de serviciile de ambulanță, medicină și pompieri. Nivelul taxei speciale este prevăzut în anexa nr. 4.1 care face parte integrantă din prezentul titlu.

(3) Sumele datorate bugetului de stat drept taxe speciale se calculează în lei, după cum urmează:

Taxa specială =  $A \times B \times C \times (100-D)/100$ , unde:

A = capacitatea cilindrică;

B = taxa prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 4 sau, după caz, în coloana 2 din anexa nr. 4.1;

C = coeficientul de corelare a taxei prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 5;

D = coeficientul de reducere a taxei în funcție de deprecierea autoturismului/ autovehiculului, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 5.”

7. După anexa nr. 4 de la titlul VII “Accize și alte taxe speciale” se introduce o nouă anexă, anexa nr. 4.1, cu următorul cuprins:

“Anexa Nr. 4.1 Nivelul taxei speciale pentru autovehiculele din categoriile\*) N2, N3, M2 și M3 \*) Categoriile sunt definite în Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR2.”

8. La anexa nr. 5 de la titlul VII “Accize și alte taxe speciale”, pozițiile 1 și 2 aferente coloanei 1 “Vârsta autoturismului/ autovehiculului” se modifică și vor avea următorul cuprins: “până la 1 an inclusiv” și, respectiv, “1 an - 2 ani inclusiv”.

**Art. II** Prezenta ordonanță de urgență intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2007.

În luna martie 2007<sup>124</sup>, Comisia Europeană a decis să trimită României o cerere sub forma unei „*scrisori de somare*” pentru modificarea normelor privind taxa de înmatriculare auto, care creează discriminări între autovehiculele la mâna a doua importate în România din alte state membre. Comisia a considerat că legislația privind taxa auto din România nu este în conformitate cu Tratatul CE.

În temeiul legislației române, taxa aplicată autovehiculelor uzate nu este redusă proporțional cu valoarea de depreciere reală a unor autovehicule similare, deja înmatriculate pe piața națională. Dimpotrivă, valoarea taxei crește numai pe baza vechimii autovehiculului. Având în vedere că taxa de înmatriculare auto din România este percepută numai la intrarea autovehiculului pe piața din România, autovehiculele cele mai impozitate sunt, implicit, autovehiculele la mâna a doua importate, inclusiv cele din alte state membre. În opinia Comisiei, asemenea modalități de aplicare a taxei sunt contrare articolului 90 TCE (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene)<sup>125</sup>, astfel cum a fost interpretat de Curtea Europeană de Justiție<sup>126</sup>.

<sup>124</sup> [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/common/infringements/infringement\\_cases/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/infringements/infringement_cases/index_en.htm)

<sup>125</sup> A se vedea versiunea consolidată a Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 30.03.2010

<sup>126</sup> [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm)

Curtea de Justiție a Comunităților Europene a afirmat, în repetate rânduri, că statele membre pot impune taxe de înmatriculare asupra autovehiculelor second-hand importate, cu condiția ca

respectivele taxe să respecte dispozițiile articolului 90 din Tratatul CE. Astfel, niciun stat membru nu trebuie să aplice produselor originare din alte state membre taxe mai mari decât cele care se aplică produselor naționale similare.

De asemenea, Curtea a hotărât 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 CJCE *Nunes Tadeu*, C-345/93, *Comisia/Danemarca*, C-47/88 și *Comisia/Republica Elenă*, C-375/95).

**Comisia a considerat și că sistemul de impozitare contestat din România nu reușește să răspundă preocupărilor legate de protecția mediului.** Numai factorul referitor la vechime nu reușește să reflecte în mod corespunzător performanța ecologică a diferitelor autovehicule și sporește exclusiv taxa aplicabilă autovehiculelor uzate care provin din alte state membre. În temeiul dreptului comunitar, statele membre pot încuraja acțiunile care conduc la o mai bună protecție a mediului. Cu toate acestea, criteriile

aplicate în acest sens trebuie să fie obiective și pertinente pentru a evita orice discriminare împotriva mărfurilor care provin din alte state membre. Legislația română privind taxa de înmatriculare auto nu reușește să îndeplinească standardul de neutralitate completă și, astfel, trebuie modificată pentru a fi în conformitate cu Tratatul CE<sup>127</sup>.

În noiembrie 2007, Comisia Europeană a trecut la *a doua etapă* a procedurii de încălcare a dreptului comunitar deschise împotriva României

---

Spre exemplu, taxa de înmatriculare pentru un autovehicul de 5 ani importat într-un stat membru nu poate depăși valoarea impozitului inclus în valoarea reziduală a unui autovehicul uzat similar, înmatriculat acum 5 ani în acel stat membru.

Proceduri similare privind încălcarea dreptului comunitar referitoare la impozitarea discriminatorie a autovehiculelor au fost inițiate împotriva Ciprului, Poloniei și Ungariei, în momentul aderării acestora la UE. CJCE a constatat recent că sistemele de impozitare din Polonia și Ungaria sunt incompatibile cu articolul 90 din Tratatul CE, oferindu-le astfel contribuabililor mijloacele de a solicita în fața instanțelor naționale rambursarea valorii taxelor colectate ilegal - 18 ianuarie 2007, hotărârea din cauza C-313/05, *Maciej Brzeziński împotriva Dyrektor Izby Celnej w Warszawie*; 5 octombrie 2006, hotărârea din cauzele reunite *Ákos Nádasdi împotriva Vám-és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága (C-290/05)* și *Ilona Németh împotriva Vám-és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága (C-333/05)*

<sup>127</sup> Guvernul României a arătat că, dacă nu s-ar fi întreprins măsuri corespunzătoare prin introducerea unei taxe ecologice, consecințele directe și imediate ar fi fost: facilitarea intrării în România a unui număr foarte mare de autovehicule second-hand cu vechime mai mare de 10 ani, în condițiile în care vârsta medie a parcului auto din România este de peste 13 ani, iar în structura acestuia autoturismele cu norma de poluare non-euro, euro 1 și euro 2, reprezentau în 2005 aprox. 90%. Spre deosebire de alte țări cu economii în tranziție (Bulgaria, Polonia), care în 2007 au achiziționat peste

jumătate de milion de mașini mai vechi de zece ani, potrivit Raportului Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor din cadrul Ministerului de Interne și Reformei Administrative, reiese că în anul 2007 în România, în condițiile aplicării taxei auto, au fost înmatriculate pentru prima dată 437 000 autoturisme, din care 124 000 autoturisme second-hand și restul de 313 000 autoturisme noi, care reprezintă peste 70% din totalul autoturismelor introduse în România; multe din autovehiculele vechi achiziționate din cauza prețurilor foarte mici, ar fi ajuns în scurt timp deșeurii care ar fi afectat grav calitatea mediului și a vieții populației, în special în marile orașe confruntate cu probleme serioase de blocaje a traficului auto, lipsa locurilor de parcare, emisii de noxe, accidente de circulație etc.; impactul negativ asupra bugetului de stat obligat să asigure costuri suplimentare în vederea dezmembrării sau casării acestor autoturisme. La nivelul Uniunii Europene se discută tot mai intens asupra unei directive de scoatere din circulație începând cu anul 2011 a autoturismelor non-euro. În aceste condiții, România va asigura de la bugetul de stat toate costurile de casare și dezmembrare a autoturismelor non-euro; îndepărtarea de obiectivele de protecție a mediului angajate de țara noastră. România este semnatară a Protocolului de la Kyoto și s-a angajat ca în perioada 2008 – 2012 să reducă cu 8% emisiile de gaze cu efect de seră față de anul de bază 1989 și să reducă progresiv, până în anul 2010, emisiile naționale de SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> și compuși organici volatili până la un plafon acceptabil.

**Art. 110 din Tratatul privind  
Funcționarea Uniunii Europene  
interzice discriminarea fiscală  
între produsele importate și cele  
provenind de pe piața internă a  
Uniunii și care sunt de natură  
similară.**

cu privire la taxa de înmatriculare a autovehiculelor. Ca urmare a răspunsului nesatisfăcător primit din partea autorităților române, Comisia Europeană a emis un aviz motivat, solicitând în mod oficial României să își modifice legislația. În cazul în care, în termen de două luni, în temeiul art. 226 din Tratatul CE, normele naționale relevante nu sunt modificate astfel încât să respecte avizul motivat, Comisia poate decide să sesizeze Curtea Europeană de Justiție.

În acest context, *Tribunalul Arad - Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal, prin sentința civilă nr. 2563 din 7 noiembrie 2007, pronunțată în dosar nr. 3663/108/2007, a dat semnalul soluționării acestui conflict al legislației naționale cu dreptul comunitar prin intermediul instanțelor judecătorești interne*<sup>128</sup>.

Instanța de contencios administrativ a admis acțiunea reclamantei SC MI SRL formulată împotriva pârâtei Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și a anulat actele administrativ fiscale nr. 11694P/AD/17 august 2007 și nr. 12276P/AD/3

septembrie 2007 ale pârâtei, obligând pârâta să dispună restituirea sumei de 6287 lei reprezentând taxă specială pentru autoturism achitată de reclamantă prin ordinul de plată BCR nr. 57/20 iulie 2007, precum și dobânda legală, de la data plății până la restituirea efectivă.

În motivare, s-a reținut că, prin cererea înregistrată la 3 octombrie 2007, reclamanta a chemat în judecată pe pârâtă, solicitând anularea actelor administrativ fiscale nr. 11694 din 17 august 2007 și nr. 12276 din 3 septembrie 2007 și obligarea pârâtei la restituirea taxei speciale pentru autoturisme în cuantum de 6287 lei, achitată în mod nelegal de către reclamantă, actualizată cu rata dobânzii legale până la data plății.

Printr-un alt capăt de cerere, nesuținut de către reclamantă, s-a solicitat și suspendarea judecării cauzei în temeiul art. 234 din Tratatul Comunității Europene și declanșarea unei acțiuni preliminare prin care să se pună întrebări, de către instanță, Curții de Justiție a Comunităților Europene, în legătură cu existența compatibilității între dispozițiile art. 214<sup>1</sup> – 214<sup>3</sup> din Codul fiscal român, cu art. 90 paragraful 1 din Tratatul Comunității Europene (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene).

În motivarea cererii reclamanta arăta că, în cursul lunii iulie 2007, a achiziționat din Germania un autoturism second-hand marca Volkswagen Pasat, fabricat în anul 2002, iar pentru a-l înmatricula în România, a fost obligată să plătească taxa de 6287 lei.

---

<sup>128</sup> <http://www.juridice.ro/comentarii/jurisprudenta-taxa-prima-inmatriculare-desfiintata.html>, cu un comentariu Cosmin Flavius Costaș

Plata acestei taxe este obligație legală derivată din reglementările codului fiscal, capitolul „Taxa specială pentru autoturisme și autovehicule”, reglementare în vigoare de la 1 ianuarie 2007 și care contravine Tratatului Comunității Europene, care, prin art. 90 (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene), interzice statelor membre să instituie taxe contrare principiilor tratatului. În speță, este încălcat principiul nediscriminării produselor importate cu produsele interne, din analiza aplicării taxei rezultând că aceasta este percepută numai pentru autoturismele înmatriculate în Comunitatea Europeană și reînmatriculate în România, în timp ce pentru autoturismele deja înmatriculate în România, la o nouă înmatriculare, taxa nu mai este percepută.

Tribunalul Arad a considerat că, esențial pentru rezolvarea problemelor de drept deduse judecării, este acceptarea aplicării în cauză a dispozițiilor art. 148 alin. 2 din Constituția României, care statuează că prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne. Alineatul 4 al aceluiași articol, prevede că, între alte instituții, autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din alin. 2 menționat.

Analizând dispozițiile art. 90 paragraful 1 din Tratatul Comunității Europene (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene), invocat de reclamantă, instanța constată că acesta prevede că „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”.

În consecință, prevederile menționate din Tratat limitează libertatea statelor în materie fiscală de a restricționa libera circulație a mărfurilor prin interzicerea taxelor discriminatorii și protecționiste. Astfel, art. 90 paragraful 1 (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) interzice discriminarea fiscală între produsele importate și cele provenind de pe piața internă și care sunt de natură similară. Esențialul acestei taxe interzise este că perceperea ei este determinată de traversarea graniței de către autoturismul supus taxei, dintr-o țară comunitară, în România.

În privința reglementării interne, se remarcă faptul că taxa specială pentru autoturisme și autovehicule a fost introdusă în Codul fiscal prin Legea nr. 343/2006, sub forma unui nou impozit, cu aplicabilitate de la 1 ianuarie 2007, inițial pentru toate autovehiculele, iar după modificarea Legii nr. 343/2006, prin O.U.G. nr. 110/2006, a fost restrânsă la toate autoturismele și autovehiculele, inclusiv cele comerciale, prevăzându-se categorii de persoane exceptate (cele cu handicap, misiuni diplomatice etc.), cât și situații de scutire de la plata taxei, în cazul vehiculelor istorice etc.

Potrivit reglementării în vigoare la data importului autoturismului de către reclamantă, taxa specială pentru autoturisme se datorează cu ocazia primei înmatriculări în România a unui autoturism sau autovehicul comercial, enumerat la art. 214<sup>1</sup> din Codul fiscal.

Cuantumul taxei speciale datorată bugetului statului se calculează după formula prevăzută de art. 214<sup>1</sup> alin. 3, în funcție de capacitatea cilindrică, vechimea autovehiculului și unii coeficienți de corelare ori de reducere a taxei prevăzuți în anexele speciale

ale legii. Esențialul rămâne că taxa specială nu este percepută pentru autoturismele deja înmatriculate în România, și aceasta stat comunitar de la 1 ianuarie 2007, fiind percepută numai pentru autoturismele înmatriculate în celelalte state comunitare, și reînmatriculate în România, după aducerea acestora în țară.

Diferența de aplicare a taxei demonstrată în modul arătat, introduce un regim juridic 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 reînmatricularea autovehiculelor înmatriculate deja în România, taxa nu se mai percepe.

Între principiile dreptului comunitar, obligatorii pentru instanțele judecătorești române, astfel cum s-a menționat prin referirile la art. 148 alin. 2 și 4 din Constituție, se regăsește supremația dreptului comunitar, în speță a art. 90 paragraful 1 din Tratat (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) și prin modificarea Codului fiscal și introducerea taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, legiuitorul a încălcat în mod direct dispozițiile menționate ale Tratatului.

Ca urmare a efectului direct al art. 90 par. 1 din Tratat (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) pentru ordinea juridică internă a României, instanța judecătorească este dator să constate că art. 214<sup>1</sup> -214<sup>3</sup> din Codul fiscal sunt reglementări contrare și că nu pot fi menținute în continuare ca aplicabile în cauza de față. Neputând fi aplicabile în dreptul intern, aceste reglementări

impun concluzia că taxa specială achitată pentru reînmatricularea autoturismului de către reclamantă, în cuantum de 6287 lei, a fost încasată în contul bugetului statului, cu încălcarea art. 90 (1) al Tratatului (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene), inclusiv a Tratatului de aderare a României și Bulgariei la Uniunea Europeană, ratificat de România prin Legea nr. 157/2005, care prevede că de la data aderării, dispozițiile tratatelor originare, înainte de aderare, sunt obligatorii pentru România și se aplică în condițiile stabilite prin Tratat și prin actul de aderare.

Apărarea pârâtei potrivit căreia acțiunea este inadmisibilă, întrucât nu se solicită anularea unui act administrativ fiscal de plată a taxei este neîntemeiată și speculativă. Într-adevăr, reclamanta a achitat taxa conformându-se dispozițiilor citate din Codul fiscal, precum și a unei calculații privind taxele speciale pentru autoturisme, stabilită de Ministerul Finanțelor și care este afișată, în formă electronică, în mod public. Astfel cum pârâta confirmă, operațiunea tehnică de înmatriculare a autoturismelor second-hand importate dintr-un stat membru al Uniunii Europene nu este posibilă fără plata taxei. Într-adevăr, nici un organ administrativ din România, nici cel care înmatriculează autoturisme, nici cel care încasează taxa și nici Ministerul Finanțelor care administrează bugetul statului, nu emite un act fiscal, titlu de creanță, care să o materializeze. În consecință, însăși obligația de plată a taxei, de natură legală și condiționarea înmatriculării de dovada plății acesteia, echivalează cu existența unui act administrativ de obligare la plată care nu are un suport

material, ci doar așa cum s-a arătat, o bază legală de reglementare și calcul și o calculație efectivă, afișată electronic de Ministerul Finanțelor.

A considera că reclamanta nu poate contesta încălcarea dreptului comunitar prin reglementarea și perceperea în acest mod a taxei speciale pentru autoturisme, în lipsa unui titlu de creanță cu suport material, ar echivala cu negarea dreptului reclamantei de a avea acces liber la justiție și ar contraveni art. 21 alin. 1 din Constituția României care statuează că orice persoană se poate adresa justiției pentru apărarea drepturilor, libertăților și intereselor sale legitime, în timp ce nici o lege nu poate îngredi exercitarea acestui drept.

Din aserțiunile anterioare rezultă că art. 90 paragraful 1 din Tratat (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) face parte, de la data de 1 ianuarie 2007, din ordinea internă de drept a României și astfel reclamanta, persoană juridică română, se poate adresa autorităților administrative precum și instanțelor judecătorești în scopul de a-i restabili drepturile conferite de această reglementare comunitară de bază și care i-au fost încălcate prin aplicarea reglementărilor dreptului național cu caracter contrar de către autoritățile administrative cu ocazia reînmatriculării în România a autoturismului cumpărat în luna iulie 2007 din Germania.

Prin urmare, actul administrativ-fiscal vătămător pentru reclamantă, îl constituie însăși plata taxei speciale pentru autoturism, iar demersul prealabil administrativ la care este obligată reclamanta prin dispozițiile Legii contenciosului administrativ și ale Codului de procedură fiscală, sunt asigurate prin cererile de restituire a

taxei depuse de către reclamantă la Administrația Finanțelor Publice Arad la 1 și respectiv 24 august 2007.

*Sentința civilă nr. 2563 din 7 noiembrie 2007 pronunțată de Tribunalul Arad - Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal, a rămas irevocabilă prin decizia civilă nr. 188/20.02.2008 a Curții de Apel Timișoara.*

Cu motivări asemănătoare, cvasi-totalitatea instanțelor române au adoptat aceeași soluție.

Spre exemplu, sentința civilă nr. 175/05.02.2009 pronunțată de Tribunalul Tulcea, Sentința civilă nr. 1865/14.08.2008 pronunțată de Tribunalul Tulcea, sentința civilă nr. 922/CA/14.11.2008 pronunțată de Tribunalul Timiș, sentința civilă nr. 531/CA/07.10.2008 pronunțată de Tribunalul Sibiu, sentința civilă nr. 618/15.04.2008 pronunțată de Tribunalul Harghita, sentința civilă nr. 125/27.02.2009 pronunțată de Tribunalul Dâmbovița, sentința civilă nr. 450/30.06.2008 pronunțată de Tribunalul Vrancea, decizia civilă nr. 641/28.05.2008 a Curții de Apel Timișoara, decizia civilă nr. 1188/15.10.2008 a Curții de Apel Ploiești, sentința civilă nr. 1964/07.11.2008 pronunțată de Tribunalul Caraș-Severin, sentința civilă nr. 451/08.04.2008 pronunțată de Tribunalul Caraș-Severin, decizia civilă nr. 133/29.01.2009 a Curții de Apel Timișoara, decizia nr. 479/12.03.2009 a Curții de Apel Suceava, sentința civilă nr. 2104/21.11.2008 pronunțată de Tribunalul Caraș-Severin, decizia civilă nr. 58/12.01.2009 pronunțată de Curtea de Apel București, decizia civilă nr. 321/CA/28.09.2009 pronunțată de Curtea de Apel București, sentința civilă nr.

163/09.01.2009 pronunțată de Judecătoria Sectorului 5 București<sup>129</sup>.

În acest sens, reținem considerentele *deciziei civile nr. 377/09.02.2009 a Curții de Apel București - Secția a VIII-a Contencios Administrativ și Fiscal*, în care instanța consideră că trebuie să sublinieze accepțiunea pentru sintagma *prevederi legale*; acestei noțiuni nu i se subsumează doar legislația națională, ci - reținând prevederile art. 148 alin. 2 din Constituția României, potrivit căroră „ca urmare a aderării, 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 prevederilor actului de aderare” - și legislația comunitară, astfel cum este aceasta interpretată jurisprudențial de CJCE, legislație cu caracter obligatoriu și care prevalează asupra reglementării din dreptul național.

*Referitor la aplicabilitatea necondiționată a prevederilor Codului de procedură fiscală, Curtea subliniază că obligația de aplicare cu prioritate a reglementărilor comunitare nu incumbă doar jurisdicțiilor naționale, ci și celorlalte puteri ale statului în exercitarea propriilor atribuții.*

Prin urmare, în aprecierea caracterului legal/nelegal al taxei percepută de pârâta recurentă, trebuie ca ea să se raporteze la legislația comunitară, neputându-se deroba de aceasta prin invocarea respectării reglementării interne, fără a proceda, ca pas imediat următor, la cercetarea

conformității acestei reglementări cu reglementările comunitare primare și, finalmente, la a da eficiență efectului direct al acestora din urmă.

Efectul direct al alin. 1 al art. 90 din Tratat (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) a fost recunoscut de CJCE în cauza C-57/65 *Lütticke GmbH v. Hauptzollamt Sarrelouis*, în care a statuat că textul menționat produce efecte directe și dă naștere unor drepturi individuale pe care instanțele naționale trebuie să le protejeze.

De asemenea, în cauza ***Amministrazione delle Finanze dello Stato v Simmenthal SpA*** C-106/77, CJCE a statuat că o instanță națională chemată să aplice, în limitele jurisdicției sale, prevederile comunitare, este obligată să confere efect deplin acestora, chiar refuzând aplicarea legislației naționale în măsura în care aceasta vine în conflict cu reglementarea comunitară, chiar adoptată ulterior, fără să fie nevoie să solicite sau să aștepte abrogarea prevederii neconforme fie pe cale legislativă, fie pe calea controlului de constituționalitate.

Prin urmare, critica recurentei vizând nedeclararea reglementării fiscale naționale ca neconstituțională nu poate fi considerată una validă, în raport de invocata jurisprudență a CJCE.

Instanța de fond și-a fundamentat constatarea nelegalității percepției taxei speciale de înmatriculare pe încălcarea prevederilor art. 90 alin. 1 din Tratat (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene), text potrivit căruia „*Nici un stat membru nu*

---

<sup>129</sup> Soluția s-a pronunțat de o instanță incompetentă material

poate să impună, în mod direct sau indirect, asupra produselor altor state membre, impozite interne de orice natură în plus față de cele impuse direct sau indirect asupra produselor interne similare”.

Pentru a aprecia asupra incidenței acestui text în privința taxei speciale de înmatriculare, astfel cum a fost aceasta reglementată în legislația națională, Curtea analizează mai întâi jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene în cauze privind reglementări similare ale altor state membre (cauza C-345/93 *Nunes Tadeu*, cauza C-393/98 *Gomes Valente*, cauza C-101/00 *Tulliasiamies și Antti Siilin*, cauza C-313/05 *Brzezinski* și cauzele conexe C-290/05 și C-333/05 *Ákos Nádasdi și Németh Ilona*).

Instanța comunitară a statuat astfel că art. 90 din Tratat (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) trebuie interpretat în sensul că interzice impunerea unei taxe precum cea în discuție, *dacă* această taxă:

- este percepută la prima înmatriculare pe teritoriul unui Stat membru a autovehiculelor second-hand,
- valoarea acesteia, determinată exclusiv de caracteristicile tehnice ale autovehiculului (tipul motorului, capacitatea acestuia) și de clasificarea de mediu, este calculată fără luarea în considerare a deprecierei reale a vehiculului, astfel încât *excede valoarea reziduală a aceleiași taxe, încorporată în valoarea de piață a autovehiculelor second-hand similare deja înmatriculate în statul membru respectiv.*

Astfel, atunci când o taxă asupra unui autovehicul nou reprezintă o anumită proporție din prețul său (x%), taxa reziduală cuprinsă în prețul său de

revânzare, după depreciere, va reprezenta aceeași proporție (x%) din acest din urmă preț.

Sau, cu alte cuvinte, taxa de înmatriculare pentru un autovehicul de x ani importat într-un stat membru nu poate depăși valoarea taxei inclusă în valoarea reziduală a unui autovehicul uzat similar, înmatriculat în urmă cu x ani în acel stat membru.

*Principiul care se desprinde din jurisprudența invocată a CJCE este acela că art. 90 alin. 1 (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) este încălcat atunci când taxa percepută pentru bunurile importate și cea percepută pentru produse similare deja existente pe piața națională a statului membru în discuție, sunt calculate de o manieră diferită pe baza unor criterii diferite, care conduc, fie și doar în anumite cazuri, la o impunere mai împovărătoare asupra bunurilor importate.*

Nu interesează deloc în aprecierea legalității taxei dacă o taxă similară a fost percepută sau nu în țara de origine (sau dacă ea este reglementată), întrucât - așa cum s-a arătat mai sus - jurisprudența comunitară raportează eventuala discriminare la autoturismele second-hand deja înmatriculate în statul membru importator, mai exact la impunerea diferențiată de către același stat.

Revenind la taxa specială de înmatriculare reglementată de legislația națională, *Curtea de Apel București reține că aceasta a fost calculată, în speță, potrivit art. 214<sup>1</sup> alin. 3 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal (în vigoare la momentul de referință), în raport de capacitatea cilindrică a vehiculului, de norma de poluare și de vechimea autovehiculului, adică în raport de criterii obiective, similare, spre*

*pildă, celor prevăzute de legislația ungară examinată de CJCE în cauzele conexe C-290/05 și C-333/05 Ákos Nádasi și Németh Ilona.*

Pentru a verifica compatibilitatea reglementării naționale în materie cu prevederile art. 90 alin. 1 din Tratat (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene), prin prisma mai sus citatei jurisprudențe a CJCE, *trebuie, în concret, să se compare valoarea întregă a taxei cu valoarea reziduală a aceleiași taxe după trecerea unei perioade de depreciere a autovehiculului.* Iar pentru aceasta este necesar să se presupună că o astfel de perioadă de timp a trecut. Totodată, trebuie observat că în momentul în care se instituie o nouă taxă, o astfel de perioadă de timp încă nu a trecut, astfel că lipsește unul din termenii de comparație.

Prin urmare, trebuie evaluată taxa specială de înmatriculare instituită de legea română, astfel cum era ea reglementată la momentul impunerii ei în speță. Neavând însă reperul mai sus pomenit, este necesar pentru aceasta să facem o proiecție teoretică în timp și să determinăm dacă din această perspectivă există o impunere discriminatorie a autovehiculelor second-hand importate din alte state membre.

*O comparație între autovehiculele second-hand importate și cele înmatriculate în România anterior introducerii taxei nu este relevantă.* Mai degrabă, efectul taxei de înmatriculare asupra autovehiculelor second-hand importate din alt stat membru trebuie comparat cu efectul taxei de înmatriculare reziduale asupra autovehiculelor second-hand similare deja înmatriculate în România, însă după adoptarea reglementării, cu privire la

care s-a născut obligația de plată a taxei la un stadiu anterior.

Modul de calcul al taxei de primă înmatriculare, astfel cum a fost aplicat reclamantului intimat, este detaliat în art. 214<sup>1</sup> alin. 3 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal.

La prima lectură a acestui mod de calcul, ar părea că aplicarea coeficientului D, intitulat „de reducere a taxei în funcție de deprecierea autoturismului/autovehiculului”, duce la calcularea unei taxe care ține cont de deprecierea vehiculului, reducându-se proporțional.

La o analiză mai atentă se observă însă că, prin aplicarea coeficientului C, intitulat „de corelare a taxei”, nu doar că este anulat efectul de micșorare al coeficientului D, dar, mai mult, se observă că taxa de primă înmatriculare crește pe măsura deprecierei continue a autovehiculului.

Procedând la proiecția teoretică în timp, în vederea verificării dacă taxa specială de înmatriculare din legislația românească respectă cerințele de compatibilitate cu dreptul comunitar enunțate de CJCE, să luăm exemplul unui autovehicul nou, cu capacitate cilindrică de 1734 cmc, euro 3, fabricat în 2007.

Aplicând formula de calcul prevăzută mai sus pentru ipoteza importării și înmatriculării lui în 2007, unde  $A = 1734$  cmc;  $B = 0,6$  euro/1 cmc (pentru euro 3 și capacitate cilindrică între 1601 și 2000);  $C = 0,9$  (până la 6 luni inclusiv), iar  $D = 15\%$  (pentru vechime până la 6 luni inclusiv), rezultă o taxă specială de 795,9 euro.

Calculând aceeași taxă pentru un vehicul second-hand similar, singura diferență fiind deci aceea de vechime, luând spre exemplu o vechime de un an a autovehiculului, pentru ipoteza

teoretică a importării acestuia în anul imediat următor, 2008, aplicând aceeași formulă de mai sus, unde  $A = 1734$  cmc;  $B = 0,6$  euro/1 cmc (pentru euro 3 și capacitate cilindrică între 1601 și 2000);  $C = 1,8$  (pentru vechime între 6 luni și doi ani inclusiv), iar  $D = 25\%$  (pentru o vechime între 6 luni și doi ani inclusiv), rezultă o taxă specială de 1404,54 de euro, deci mai mare, aproape dublă.

Se poate observa astfel, cu ușurință, că taxa de primă înmatriculare, astfel cum este stabilită potrivit legislației române, nu doar că nu descrește odată cu deprecierea ei în timp, ci ea crește direct proporțional cu aceasta, ceea ce o face nevalabilă în toate situațiile ipotetice posibile.

Chestiunea imediat următoare care trebuie clarificată este aceea a măsurii acestei nevalidități și a modului în care ea poate fi determinată.

Motivul de nevaliditate este nerespectarea art. 90 alin. 1 din Tratat (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene), iar jurisprudența CJCE arată că taxa este invalidă doar în măsura în care excede taxa reziduală încorporată în valoarea de piață a autovehiculelor second-hand similare deja înmatriculate în statul membru respectiv.

Spre pildă, în exemplul mai sus oferit, partea de taxă care excede taxa de primă înmatriculare la importul autovehiculului nou, în 2007, adică  $1404,54 \text{ €} - 795,9 \text{ €} = 608,64 \text{ €}$ , este în

mod cert nelegală; ar rămâne de determinat, pe baza unor criterii previzibile, cât din taxa rămasă, de 795,9 €, care este taxa întreagă, depășește taxa reziduală încorporată în valoarea de piață la momentul percepției ei, în raport de deprecierea vehiculului.

Or, în lipsa unor repere oferite de legiuitorul român, în lipsa unor criterii sau modalități legale, previzibile, de determinare a măsurii deprecierei reale a autovehiculelor în perioada de timp ce constituie vechimea sa, Curtea de Apel București apreciază că instanța de fond în mod cu totul întemeiat a procedat la anularea întregii taxe percepută reclamantului.

Acest tip de litigii a presupus mai multe forme, prima fiind cauzele în care instanța de contencios administrativ este sesizată anterior plății taxei<sup>130</sup>.

Spre exemplu, prin sentința nr. 966/CAF/2008 pronunțată la data de 12.06.2008, Tribunalul Alba a admis acțiunea reclamantului și a obligat pârâtul să înmatriculeze autoturismul fără plata taxei reglementată de art. 214<sup>1</sup> din Codul fiscal.

Instanța a reținut că obligația instituită în sarcina reclamantului conform art. 7 alin. 1 lit. j din Ordinul MAI nr. 1501/2006<sup>131</sup> nu trebuie îndeplinită de acesta, întrucât taxa specială pentru autoturisme și autovehicule prevăzută de art. 214<sup>1</sup> - 214<sup>3</sup> din Codul fiscal și pct. 31<sup>1</sup> - 31<sup>2</sup> din Normele Metodologice

<sup>130</sup> A se vedea pe larg Lucian Gherman, *Taxa auto – între taxa de primă înmatriculare și taxa de poluare – soluții jurisprudențiale*, material prezentat în cadrul coloquiului "Taxa auto din perspectiva dreptului comunitar", organizat de Centrul de Studii de Drept European al Institutului de Cercetări Juridice din cadrul Academiei

Române la București, 20 martie 2009

<sup>131</sup> „Înmatricularea permanentă sau înmatricularea temporară se efectuează pe baza următoarelor documente:

j) începând cu data de 1 ianuarie 2007, dovada plății taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, stabilită potrivit legii;”

de aplicare a Codului fiscal este contrară dispozițiilor art. 90 paragraful 1 din Tratatul CE (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) iar față de dispozițiile CJCE în *cauza Simmenthal* (1976), judecătorul național este obligat să aplice normele comunitare, în mod direct, dacă acestea contravin normelor interne, fără a solicita sau aștepta eliminarea acestora pe cale administrativă sau a unei alte proceduri constituționale.

*Majoritatea acțiunilor au fost însă formulate de reclamânți după plata taxei, dar formulele de sesizare a instanței au fost diverse, petenții oscilând între solicitările de anulare a actului administrativ și restituire a taxei nelegal încasate și cele care priveau doar restituirea taxei.*

Spre exemplu, prin *sentința nr. 963/CAF/2008 pronunțată la data de 12.06.2008, Tribunalul Alba* a admis în parte acțiunea reclamantei, a obligat părțile să restituie reclamantei suma de 10.517,09 lei cu titlu de taxă de primă înmatriculare și a respins solicitarea de anulare a adreselor nr. 4417/05.02.2008 emisă de Administrația Finanțelor Publice Cugir și nr. 103317/12.03.2008 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice Alba.

S-a reținut că nici adresa nr. 4417/05.02.2008, emisă de Administrația Finanțelor Publice Cugir ca răspuns la cererea prin care reclamanta a solicitat restituirea taxei achitate, și nici adresa nr. 103317/12.03.2008 emisă de Direcția Generală a Finanțelor Publice Alba nu sunt acte administrative în

*sensul prevăzut de art. 2 alin. 1 lit. c) din Legea nr. 554/2004 întrucât nu au fost emise în vederea organizării executării legii sau a executării în concret a legii și nu sunt de natură să producă vreo consecință juridică, respectiv să dea naștere, să modifice sau să stingă raporturi juridice.*

Prin acele adrese, autoritățile fiscale i-au comunicat pur și simplu reclamantei punctul de vedere al acestora cu privire la taxa de primă înmatriculare și la posibilitatea restituirii sumei achitate cu acest titlu.

Reclamanta a solicitat anularea lor nu pentru că aceasta ar avea ca efect imediat restituirea taxei ci pentru a sancționa refuzul de restituire al acestei taxe.

Prin *sentința civilă nr. 343/CA/2008 pronunțată la data de 26.05.2008, Tribunalul Sibiu* a admis acțiunea reclamantului, a anulat actul administrativ fiscal atacat și a obligat organul fiscal la restituirea sumei achitate cu titlul de taxă specială pentru autoturism și autovehicule.

Instanța a calificat actul prin care a fost efectuată calculația de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Mediaș ca un fiind act administrativ fiscal, cu toate că acesta nu îndeplinea cerințele prevăzute de art. 43 din Codul de procedură fiscală.

Prin *sentința civilă nr. 535/CA/2008 pronunțată la data de 05.10.2008, Tribunalul Sibiu* a admis acțiunea reclamantului, a anulat chitanța care face dovada plății taxei speciale, ca fiind act administrativ fiscal și s-a dispus obligarea organului fiscal la restituirea sumei plătite<sup>132</sup>.

<sup>132</sup> *Lucian Gherman* consideră criticabilă sentința respectivă pe motiv că a fost calificat un act constatator al plății – chitanța - ca fiind un act administrativ fiscal, în condițiile în care aceasta nu se poate înscrie în definiția prevăzută de art. 43 din Codul de procedură fiscală. Cea

dintâi dovedește executarea obligației de plată a creanței fiscale în timp ce actul administrativ fiscal este cel care individualizează, în condițiile legii, datoria fiscală și în mod implicit, precede emiterea chitanței

Totodată, prin *sentința civilă nr. 1730/CA/2008 pronunțată la data de 16.07.2008, Tribunalul Hunedoara* a stabilit că *actul administrativ fiscal vătămător pentru reclamant îl constituie însăși plata taxei speciale* pentru autoturism. Noțiunea de *taxă cu efect echivalent* rezultă din jurisprudența Curții care constată ca fiind orice taxă pecuniară impusă unilateral asupra mărfurilor în temeiul faptului că trec frontiera, oricare ar fi denumirea și modul de aplicare al acesteia (a se vedea în acest sens hotărârile din 17 iulie 1997, *Haahr Petroleum C-90/94*, din 02 aprilie 1998, *Outokumpu, C-213/96*, precum și cea din 05 octombrie 2006, *Nadasdi și Nemeth, C-290/05 și C-333/05*).

Alături de aceste texte este citat și art.90 din Tratatul CE (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene), care reprezintă o completare a dispozițiilor privind suprimarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent. Această dispoziție are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre (vezi hotărârile din 15 iunie 2006 *Air Liquide Industries Belgium C-393/04 și C-41/05* încă nepublicată în *Recueil*, pct.55 și *Nadasdi et Nemeth*, pct.45).

În ce privește *autoturismele noi*, niciodată înmatriculate în România sau în alt stat al Uniunii Europene, *taxa specială este calculată în mod identic, indiferent de țara în care sunt produse, respectiv raportat la capacitatea cilindrică a autovehiculului*, se reține

prin *decizia nr. 409/05.03.2009 pronunțată de Curtea de Apel Suceava*.

Dispozițiile art. 90 alin.1 TCE (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene) interzic orice discriminare între produsele naționale și produsele altor state membre, prin urmare și o discriminare determinată de o diferență între impozitele *aplicate „produselor altor state membre”* și impozitele *„interne de orice natură care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare”*.

Ca urmare, discriminarea la care se referă acest text legal are în vedere o comparație între nivelul de impozitare a produselor altor state membre ale Uniunii Europene, în comparație cu nivelul de impozitare a produselor de pe piața internă a Statului Român.

Este necontestat în cauză că taxa de primă înmatriculare se plătește de către toți particularii care doresc să înmatriculeze pentru prima dată un autovehicul în România, indiferent de unde provine acesta, însă taxa de primă înmatriculare se aplică, potrivit art. 214<sup>1</sup> din Codul fiscal, numai autovehiculelor care nu sunt deja înmatriculate în România.

Ca urmare, cum Tratatul C.E., prin art. 90 alin. 1 (articolul 110 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene), urmărește asigurarea unei egalități de tratament între produse similare și nu interzice aplicarea de taxe sau impozite de către Statele Membre, *Curtea de Apel Suceava constată că art. 214 ind. 1 din Codul fiscal nu încalcă dispozițiile Tratatului, decât în ceea ce privește autoturismele rulate deja înmatriculate în alt stat membru al Uniunii Europene și nu în ceea ce privește autoturismele noi niciodată înmatriculate*.

De asemenea, prin *Decizia nr. 1252/CA/25.11.2008, Curtea de Apel Alba*

*lulia a reținut că, pentru a analiza motivul de recurs privitor la greșita aplicare a normelor comunitare și înlăturare a celor interne trebuie stabilit dacă s-a dovedit în cauză că autoturismul provine din Uniunea Europeană, pentru că doar acest fapt atrage aplicarea art.90 alin.1 din Tratatul UE.*

*Tratatul Uniunii Europene prin art. 90 alin. 1 stabilește că nici un stat membru nu poate să impună, în mod direct sau indirect, asupra produselor altor state membre, impozite interne de orice natură în plus față de cele impuse direct sau indirect asupra produselor interne similare. Mai mult, nici un stat membru nu poate să impună asupra produselor altor state membre impozite interne de natură să acorde protecție indirectă altor produse.*

Probele administrate în cauză au relevat faptul că reclamanta a cumpărat bunul din România și nu este vorba de un autoturism second-hand, ci de unul nou.

*Scopul normei comunitare a fost acela de a asigura libera circulație a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea practicilor protecționiste rezultate din aplicarea unor impozite interne de orice natură prin care se discriminează produsele provenite din alte state. Din interpretarea textului Tratatului, cât și a jurisprudenței CJCE, rezultă că taxa stabilită prin art. 214 indice 1 din Codul fiscal este discriminatorie numai în ce privește autoturismele folosite care provin din Uniunea Europeană, însă nu și în ce privește autoturismele noi, pentru care există aceleași criterii de calculare a taxei indiferent că provin din alte state membre ale Uniunii Europene sau din România.*

Comparând norma comunitară cuprinsă în art. 90 din Tratat cu legislația internă - art. 214 indice 1 și 214 indice 2 din Codul fiscal – se poate stabili că în cazul *autoturismelor noi* *cuantumul taxei este aplicat după aceleași criterii*, astfel că *legislația internă nu este contrară dreptului comunitar* și se constată că prevederile dreptului intern au aplicabilitate în cauză, fiind greșit înlăturate de prima instanță, iar taxa achitată de reclamantă este legală și nu trebuia restituită.

*Totodată, prin sentința civilă nr. 2671/23.06.2009, Curtea de Apel București - Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal, s-a reținut că taxa specială pentru primă înmatriculare nu este solicitată în considerarea trecerii graniței, ci se aplică tuturor autovehiculelor, indiferent de proveniență, cu ocazia primei înmatriculări.*

Este adevărat că, prin modul de redactare există o diferențiere în ceea ce privește autovehiculele *second-hand* achiziționate de pe piața internă față de autovehiculele *second-hand* achiziționate din comunitate, în sensul că doar pentru cele din urmă se percepe această taxă, cele achiziționate de pe piața internă fiind deja înmatriculate.

În speță, însă, reclamantul nu a achiziționat un autovehicul *second-hand*, ci unul nou, or, pentru astfel de autovehicul, taxa este identică, indiferent dacă autovehiculul este achiziționat de pe piața internă sau de pe piața comunitară. În aceste condiții, taxa de primă înmatriculare nu poate fi considerată drept o taxă cu efect echivalent unor taxe vamale și nici nu se poate susține caracterul discriminatoriu al acesteia.

**Ordonanța de urgență a  
Guvernului nr. 50 din 21 aprilie 2008  
pentru instituirea taxei pe poluare  
pentru autovehicule<sup>133</sup>**

Aceasta 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, 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.

În *Nota de fundamentare* se arată că taxa specială pentru autovehicule, cu un pronunțat caracter de taxa pe poluare, introdusă în România începând cu data de 1 ianuarie 2007 este un instrument având ca principal scop modificarea comportamentului de deteriorare a mediului. Taxa specială auto se plătește cu ocazia primei înmatriculări a autovehiculelor pe teritoriul României și este considerată o alternativă de tranziție, instituită ca urmare a faptului că, după aderarea la Uniunea Europeană în conformitate cu principiul liberei circulații a mărfurilor între statele membre, România a renunțat la actele normative care

restricționau înmatricularea autovehiculelor cu norma de poluare mare<sup>134</sup>.

Față de sistemul actual de calcul al taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, reglementat la Titlul VII din Codul fiscal, Comisia Europeană a considerat că se încalcă principiile Tratatului de instituire a Comunității Europene, în sensul că se aplică un regim discriminatoriu pentru autovehiculele second-hand achiziționate din alte state membre.

Luând în considerare criticile opiniei publice, recomandările Comisiei Europene, unele nemulțumiri exprimate de societatea civilă și reprezentanții partidelor politice, Guvernul României a luat decizia de reconsiderare a filosofiei taxei pe poluarea auto.

Comisia Europeană nu a contestat niciodată instituirea taxei ca atare, ci a solicitat reșezarea modalității de calcul în sensul armonizării legislației românești cu cea europeană, invocând necesitatea respectării prevederilor art.90 din Tratat, potrivit cărora nici un stat membru nu trebuie să supună în mod direct sau indirect produsele din alte state membre unor impozite interne de orice natura ar fi acestea, superioare celor care se aplica în mod direct sau indirect produselor naționale similare.

---

<sup>133</sup> Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 327 din 25 aprilie 2008

<sup>134</sup> Absența unor instrumente economice care să includă în preț și costurile sociale (costurile generate de poluarea aerului și cea sonoră, costurile provocate de accidente, costurile care apar din pricina timpului pierdut în blocările de trafic etc.) duce la subevaluarea unor bunuri și transmite semnale și stimulente eronate, conducând la folosirea ineficientă și risipirea resurselor.

Este dificil de estimat valoarea economică a externalităților, iar anumite externalități nici nu pot fi evaluate, ca, de exemplu, pierderea unei vieți într-un accident de mașină. Cu toate acestea, costurile externe ale transportului rutier în Uniunea Europeană arată ca fiind mari, UE cheltuiind în medie 4,2% din PIB în fiecare an (EEA, 1996). Pentru țările cu economii în tranziție, cazul României, acești indicatori urcă masiv pe măsură ce mașinile sunt mai vechi și mai poluante decât în vest.

#### **Art. 1**

(1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

(2) Din sumele colectate potrivit prezentei ordonanțe de urgență se finanțează programe și proiecte pentru protecția mediului, după cum urmează:

- a) Programul de stimulare a înnoirii parcului auto național;
- b) Programul național de îmbunătățire a calității mediului prin realizarea de spații verzi în localități;
- c) proiecte de înlocuire sau completare a sistemelor clasice de încălzire cu sisteme care utilizează energie solară, energie geotermală și energie eoliană;
- d) proiecte privind producerea energiei din surse regenerabile: eoliană, geotermală, solară, biomasă, microhidrocentrale;
- e) proiecte privind împădurirea terenurilor degradate sau defrișate;
- f) proiecte de renaturare a terenurilor scoase din patrimoniul natural;
- g) proiecte de realizare a pistelor pentru bicicliști.

#### **Art. 2**

În înțelesul prezentei ordonanțe de urgență, următoarele expresii semnifică:

- a) autovehicul nou - orice autovehicul care nu a mai fost niciodată vândut anterior într-un alt scop decât al revânzării sau livrării sale și care astfel nu a mai fost niciodată înmatriculat;
- b) RNTR2 - Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 din 18 aprilie 2003, cu modificările și completările ulterioare;
- c) scoatere din parcul auto național - exportul autovehiculelor în afara teritoriului comunitar, transferul și înmatricularea pe teritoriul altui stat membru, predarea autovehiculelor în vederea dezmembrării, precum și distrugerea accidentală a

autovehiculelor și predarea acestora în vederea dezmembrării;

d) autoritate fiscală competentă - autoritatea fiscală teritorială în a cărei evidență este înregistrat contribuabilul ca plătitor de impozite și taxe.

#### **Art. 3**

(1) Intră sub incidența taxei autovehiculele din categoriile M1 - M3 și N1 - N3, astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.

(2) Fac excepție de la prevederile alin. (1):

- a) autovehiculele 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) autoturismele echipate și destinate conducerii de către persoanele cu handicap fizic grav și accentuat, astfel cum aceste persoane sunt definite în Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările ulterioare, care posedă permis de conducere;
  - c) autovehiculele destinate a fi utilizate de forțele armate, forțele de securitate a statului, de poliție, de jandarmerie, de poliția de frontieră, de pompieri;
  - d) autovehiculele definite conform RNTR2 destinate serviciilor de ambulanță și medicină, autovehiculele speciale echipate corespunzător pentru acordarea ajutorului de urgență, precum și autovehiculele speciale destinate serviciilor de descarcerare;
  - e) autovehiculele a căror caroserie sau al căror șasiu a fost înlocuită/înlocuit, cu condiția ca aceste autovehicule să fi fost anterior înmatriculate pe teritoriul României.
- (3) Excepțiile prevăzute la alin. (2) lit. b) se aplică numai pentru achiziționarea unui singur autoturism în decurs de 5 ani și atunci când autoturismul este în proprietatea persoanei cu handicap.
- (4) Dovada echipării speciale a autovehiculelor o reprezintă menționarea acestui fapt de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în cartea de identitate a vehiculului.
- (5) Autovehiculele dotate cu cutie de viteze care poate funcționa în regim automat nu intră în categoria celor adaptate sau echipate special și nu sunt exceptate de la plata taxei.

(6) În categoria autovehiculelor prevăzute la alin. (2) lit. d) se încadrează numai acele autovehicule dotate cu echipamente speciale necesare efectuării serviciilor de ambulanță și medicină și care sunt înscrise în evidența stațiilor de ambulanță, a serviciilor mobile de urgență și de reanimare. În aceeași categorie intră și autovehiculele dotate cu echipamente speciale necesare efectuării serviciilor de ambulanță și medicină, deținute de operatorii economici.

#### 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.

#### Art. 5

(1) Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.

(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

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

(4) Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu.

(5) Dovada plății taxei va fi prezentată cu ocazia înmatriculării autovehiculului aflat în una dintre situațiile prevăzute la art. 4.

#### Art. 6

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

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

1. pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 4 sau Euro 3, taxa se calculează

pe baza emisiilor de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) și a taxei specifice exprimate în euro/1 gram CO<sub>2</sub>, prevăzute în anexa nr. 1, și a normei de poluare și a taxei specifice exprimate în euro/1 cmc, prevăzute în anexa nr. 2, și a cotei de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4, după formula:

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

unde:

A = valoarea combinată a emisiilor de CO<sub>2</sub>, exprimată în grame/km;

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO<sub>2</sub>, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 1;

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

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

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

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

unde:

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

c) formula prevăzută la lit. b) se aplică și pentru autovehiculele din categoria M1 cu norma de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 pentru care legislația comunitară nu prevede măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub>;

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

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

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

(3) Cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare față de cota fixă, în funcție de abaterile de la situația standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, în condițiile prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

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

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

#### **Art. 7**

Stabilirea, verificarea, colectarea și executarea silită, inclusiv soluționarea contestațiilor privind taxa datorată de către contribuabili, se realizează de către autoritatea fiscală competentă, potrivit prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

#### **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 prevederile 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.

(3) Restituirea se efectuează la cererea contribuabilului, în baza următoarelor documente:

a) documentul care atestă că solicitantul a fost ultimul proprietar al autovehiculului scos din parcul auto național;

b) dovada radierii din circulație a autovehiculului;

c) documentul care atestă faptul că autovehiculul a fost transferat în alt stat membru sau declarația vamală de export, după caz;

d) certificatul de distrugere a vehiculului, după caz.

(4) Cererea de restituire se depune la autoritatea fiscală competentă.

#### **Art. 9**

(1) Nu se plătește taxa pe poluare pentru autovehicule atunci când acestea sunt:

a) încadrate în categoria vehiculelor istorice, definite conform prevederilor legale în vigoare;

b) acordate instituțiilor de învățământ, sănătate și cultură, ministerelor, altor organe ale administrației publice, structurilor patronale și sindicale reprezentative la nivel național, asociațiilor și fundațiilor de utilitate publică, de către guverne străine, organisme internaționale și organizații nonprofit și de caritate, prin donații sau finanțate direct din împrumuturi nerambursabile, precum și din programe de cooperare științifică și tehnică;

c) confiscate sau intrate potrivit legii în proprietatea privată a statului și acordate cu titlu gratuit în conformitate cu prevederile legale în vigoare;

d) destinate competițiilor sportive, definite conform prevederilor legale în vigoare.

(2) În cazul autovehiculelor echipate cu motor diesel prevăzute cu filtru de particule, fapt confirmat de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", cuantumul taxei se reduce cu 25%.

#### **Art. 10**

(1) Suma reprezentând taxa poate fi contestată atunci când persoana care urmează să înmatriculeze un autovehicul rulat poate face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4.

(2) Evaluarea nivelului de depreciere se va face pe baza elementelor avute în vedere la stabilirea cotei de reducere prevăzute la art. 6 alin. (3).

(3) În caz de contestare, caracteristicile autovehiculului rulat prevăzute la alin. (2) se stabilesc, la cererea contribuabilului, prin expertiză tehnică efectuată contra cost de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", pe baza procedurii prevăzute de normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

(4) Tariful privind efectuarea expertizei tehnice se stabilește de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în funcție de operațiunile aferente expertizei și nu poate depăși costul acestora.

(5) Rezultatul expertizei tehnice se consemnează într-un document eliberat de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", care cuprinde informațiile corespunzătoare fiecăruia dintre elementele prevăzute la alin. (2) și cota de reducere care decurge din acestea.

(6) Documentul privind rezultatul expertizei tehnice eliberat de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" se prezintă de către plătitorul taxei autorității fiscale competente.

(7) La primirea documentului prevăzut la alin. (6), autoritatea fiscală competentă va proceda la recalcularea sumei de plată reprezentând taxa, care poate conduce la restituirea diferenței de taxă față de cea plătită cu ocazia înmatriculării.

(8) Persoana nemulțumită de răspunsul primit la contestație se poate adresa instanțelor de judecată competente, potrivit legii.

(9) În cazuri bine întemeiate, autoritatea fiscală competentă poate solicita efectuarea unei contraexpertize.

#### **Art. 11**

Taxa rezultată ca diferență între suma achitată de contribuabil în perioada 1 ianuarie 2007 - 30 iunie 2008, cu titlu de taxă specială pentru autoturisme și autovehicule, și cuantumul rezultat din aplicarea prezentelor

prevederi privind taxa pe poluare pentru autovehicule se restituie pe baza procedurii stabilite în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

#### **Art. 12**

În termen de 30 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență în Monitorul Oficial al României, Partea I, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile împreună cu Ministerul Economiei și Finanțelor și Ministerul Transporturilor vor elabora norme metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență, care vor fi aprobate prin hotărâre a Guvernului.

#### **Art. 13**

Anexele nr. 1 - 4 fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență.

#### **Art. 14**

(1) Prezenta ordonanță de urgență intră în vigoare la data de 1 iulie 2008.

(2) La data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență se abrogă art. 214 indice 1 – 214 indice 3 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.

În *Nota de fundamentare*, s-a mai arătat că, prin noul sistem de taxare se vor asigura condițiile necesare respectării obiectivelor de protecție a mediului prevăzute în *Protocolul de la Kyoto*.

De asemenea, noul sistem de taxare se înscrie și pe linia instrumentelor de piață pentru promovarea vehiculelor cu consum redus de carburant și nivel redus de emisii, în spiritul politicii europene în domeniul energiei și a mediului. În domeniul energiei și schimbărilor climatice, Consiliul European din 2008 a avut o primă discuție asupra pachetului legislativ cu privire la schimbările climatice și energia din surse regenerabile, prezentat de Comisie la 23 ianuarie 2008.

Documentul conține propunerea Comisiei de partajare, între statele membre, a angajamentelor asumate de Uniunea Europeană, în Consiliul European din martie 2007, în reducerea emisiilor de gaz cu efect de seră și creșterea ponderii energiilor regenerabile.

*În domeniul taxării autoturismelor și al autovehiculelor nu există încă o directivă europeană care să impună taxarea autovehiculelor pe baza unor criterii unice. Aceasta este și explicația faptului ca încă 16 State Membre practică sisteme de taxare a mașinilor (Ungaria, Grecia, Danemarca, Spania, Belgia, Olanda, Cipru, Austria, Finlanda), modalitatea de calcul fiind cea care diferă de la un stat la altul<sup>135</sup>.*

*Un tip de litigiu adus în fața instanțelor, în cadrul dosarelor având ca obiect restituirea taxei de primă înmatriculare, îl reprezintă invocarea de organele fiscale a apărărilor bazate pe dispozițiile art. 11 din O.U.G. nr.50/2008. Un alt fel de litigiu viza situația în care, după ce a plătit taxa de primă înmatriculare, contribuabilul se adresează organului fiscal pentru a-i restitui taxa iar acesta uzează de procedura reglementată de art. 11 din O.U.G. nr.50/2008 și îi restituie diferența dintre taxa achitată și taxa de poluare calculată ulterior.*

*Aproape unanim, instanțele judecătorești au decis ca aceste*

*dispoziții nu pot fi aplicate. În acest sens s-a statuat prin decizia nr. 177/R/10.03.2009 pronunțată de Curtea de Apel Brașov, decizia nr. 1020/CA/30.09.2008 pronunțată de Curtea de Apel Alba Iulia, sentința civilă nr. 89/CA/27.02.2009 pronunțată de Tribunalul Bistrița Năsăud, decizia nr. 214/09.02.2009 pronunțată de Curtea de Apel Ploiești, decizia nr. 409/11.03.2009 pronunțată de Curtea de Apel Ploiești, sentința civilă nr. 1087/28.10.2009 pronunțată de Tribunalul Dâmbovița, decizia civilă nr. 392/12.03.2009 pronunțată de Curtea de Apel Timișoara, decizia civilă nr. 394/12.03.2009 pronunțată de Curtea de Apel Timișoara, decizia civilă nr. 232/18.02.2009 pronunțată de Curtea de Apel Timișoara, decizia civilă nr. 1204/13.11.2008 pronunțată de Curtea de Apel Timișoara, decizia civilă nr. 112/15.01.2009 pronunțată de Curtea de Apel Cluj.*

*Prin decizia civilă nr. 1145/14.05.2008 pronunțată de Curtea de Apel Cluj, Secția Comercială, de Contencios Administrativ și Fiscal, s-a reținut că taxa specială a fost încasată în baza legislației fiscale interne în vigoare anterior datei de 1 iulie 2008 și a fost apreciată ca fiind contrară normelor comunitare. Într-o atare ipoteză, se aplică principiul conform căruia când un stat membru a impus*

---

<sup>135</sup> Se arată și că există un proiect de directivă privind taxarea autoturismelor, care se află în dezbaterile Consiliului European, față de care Parlamentul European și-a exprimat sprijinul, solicitând Comisiei Europene urgentarea măsurilor de elaborare și adoptare a acesteia. Ținând cont de faptul că obiectivul strategic al Comunității constă în reducerea emisiilor poluante ce provin de la autoturisme,

în proiectul de directivă este prevăzută o taxare a acestora bazată pe elementul CO<sub>2</sub>. Acest regim se propune a se aplica începând cu 1 ianuarie 2011. În acest sens, în proiectul de directivă se prevede ca statele membre trebuie să ia toate măsurile corespunzătoare pentru implementarea prevederilor acesteia cel târziu până la data de 31 decembrie 2010.

sau aprobat o taxă contrară dreptului comunitar este obligat să restituie taxa percepută prin încălcarea acestuia.

Din această perspectivă, reclamantul intimat are dreptul la restituirea integrală a taxei speciale încasată în temeiul unor dispoziții legale contrare normelor comunitare.

În astfel de situații, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a decis că statele membre trebuie să asigure rambursarea taxelor colectate cu încălcarea prevederilor art. 90 din Tratat, cu respectarea principiilor ce guvernează autonomia procedurală și îmbogățirea fără justă cauză. Totodată, a mai decis că în astfel de cauze pot fi plătite și daune pentru pierderile suferite<sup>136</sup>.

Din această perspectivă, nu se poate reține justificat că Statul Român are un temei legal de reținere a unei părți din taxa încasată ilegal anterior datei de 1 iulie 2008 pe care s-o compenseze în parte cu o altă taxă ce urmează a fi percepută în temeiul unui alt act normativ adoptat ulterior raportului juridic de drept material fiscal în baza căruia s-a încasat nelegal taxa specială.

Curtea de Apel Cluj mai reține, în context, că noua taxă instituită de O.U.G. nr. 50/2008 este stabilită pe alte principii decât taxa specială anterioară, are alt mod de calcul și altă destinație.

Așa fiind, se apreciază că nu este posibilă, pe de o parte admiterea recursului și respingerea acțiunii reclamantului menținând ca legală taxa specială încasată sub imperiul normelor din Codul fiscal pe considerentul

incidenței și efectelor produse de O.U.G. nr. 50/2008 dar pe de altă parte nici nu se poate admite recursul cu consecința îndrumării reclamantului să urmeze procedura anevoioasă și plină de riscuri în scopul restituirii integrale a taxei prin aplicarea noului act normativ.

A admite această teză ar însemna ca soluția dată acțiunii reclamantului să nu fie integrală și eficace, de vreme ce pârâta neagă în continuare că taxa specială s-a perceput în baza unei norme legale interne contrare dreptului comunitar.

Nu în ultimul rând, Curtea de Apel Cluj reține că restituirea doar a diferenței între taxa specială încasată anterior pe baza unei norme legale abrogată la 1 iulie 2008 și taxa de poluare ce urmează a se percepe în temeiul actului normativ aplicabil după această dată pune problema aplicării noului act normativ și pentru trecut, respectiv taxa specială încasată ilegal s-ar valida prin aplicarea retroactivă a unui alt act normativ inactiv la data nașterii și consumării raportului juridic de drept material fiscal, ceea ce evident contravine principiului neretroactivității legii consacrat de art. 15 alin. 1 din Constituție.

Din această perspectivă, aplicarea O.U.G. nr. 50/2008 nu poate paraliza demersul reclamantului și nici nu poate pune sub semnul îndoielii legalitatea și temeinicia sentinței recurate.

Curtea de Apel București, Secția a VIII-a Contencios Administrativ și Fiscal, prin decizia civilă nr.363/09.02.2009, a reținut că noua taxă

<sup>136</sup> A se vedea CJCE, cauza nr. C-68/79 *Hans Just I/S c. Ministère danois des impôts et accises* precum și cauza conexasă nr. C-290/05

și C-333/05 *Ákos Nádasdi și Ilona Németh* paragrafele 61-70).

instituită de O.U.G. nr.50/2008 este stabilită pe alte principii decât taxa specială anterioară, are alt mod de calcul și alta destinație. O.U.G. nr.50/2008 nu poate fi aplicabil situației în speță, cât timp la data intrării în vigoare a acestei ordonanțe autoturismul achiziționat de reclamant nu se mai află la prima înmatriculare. În absența unei reglementări comunitare în domeniu, rambursarea poate fi solicitată numai cu respectarea condițiilor, de fond și formă, stabilite de diferitele legislații naționale, înțelegându-se că aceste condiții nu ar putea fi mai puțin favorabile decât cele referitoare la reclamațiile asemănătoare de natură internă și nici nu ar face imposibilă sau excesiv de dificilă exercitarea drepturilor conferite prin ordinea juridică comunitară<sup>137</sup>. Ca atare, sunt aplicabile prevederile naționale sub aspectul modalității de restituire a sumelor percepute cu încălcarea normelor comunitare, așadar și sub aspectul cuantumului de restituit. În acest sens, sunt aplicabile prevederile O.G. nr.92/2003 republicată privind Codul de procedură fiscală.

*Prin decizia nr. 769/13.10.2008, Curtea de Apel Bacău, Secția Comercială, de Contencios Administrativ și Fiscal a arătat că aplicarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 nu poate fi făcută litigiului de față fără a se încălca principiul constituțional al neretroactivității legii; noul act normativ nu se poate aplica unei situații juridice născute anterior. Reclamantului, care a achitat taxa specială pentru autoturisme și autovehicule în iulie 2007,*

nu i se poate imputa diferența dintre această taxă și taxa de poluare instituită printr-o ordonanță adoptată în iulie 2008.

Pe de altă parte, sunt de reținut dispozițiile art. 4 din Codul fiscal, potrivit cărora *orice modificare și completare a Codului se face numai prin lege, iar intrarea în vigoare a acestor modificări și completări se face cu începere din prima zi a anului următor celui în care a fost adoptată prin lege.* Prin urmare, modificările aduse Codului fiscal prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 nu pot intra în vigoare înainte de 1.01.2009.

Pârâta, în calitate sa de autoritate publică, adică de organ de stat, nu poate invoca împotriva particularilor dispoziții legale interne contrare dreptului comunitar, dat fiind efectul direct vertical al dispozițiilor tratatelor originare. Potrivit art. 2 din Actul privind condițiile de aderare a României la Uniunea Europeană, de la data aderării dispozițiile tratatelor originare sunt obligatorii pentru România și se aplică în condițiile stabilite prin aceste tratate și prin Tratatul de aderare.

Această reglementare intervenită în cursul soluționării cauzei este contrară dispozițiilor art. 6 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

Astfel Curtea Europeană a Drepturilor Omului în cauza *Stan Greek Refineries și Stratis Andreatis vs. Grecia* a reținut ingerința puterii legislative prin intervenția legiuitorului într-un moment în care procedura judiciară în care statul era parte, se afla pe rolul instanței, ceea ce a violat dreptul la un proces echitabil punând

<sup>137</sup> A se vedea, în special, hotărârea din 14 decembrie 1995, *Peterbroeck*, C-312/93, punctul

12, și hotărârea din 8 februarie 1996, *FMC s.a.*, C-212/94, considerentul 71

cealaltă parte într-o poziție dezavantajoasă. *Principiul preeminenței dreptului și noțiunea de proces echitabil se opun oricărei ingerințe a puterii legislative în administrarea justiției.*

În jurisprudența Tribunalului Alba<sup>138</sup> s-a reținut că *exigibilitatea taxei intervine la momentul primei înmatriculări a unui autovehicul în România, atât în ceea ce privește taxa de primă înmatriculare cât și în ceea ce privește taxa de poluare.*

Instanțele au stabilit<sup>139</sup> că organul fiscal este obligat să restituie și diferența reținută ca și taxă de poluare întrucât *exigibilitatea taxei intervine la momentul primei înmatriculări a unui autovehicul în România, atât în ceea ce privește taxa de primă înmatriculare cât și în ceea ce privește taxa de poluare.*

*Prin sentința nr. 129/CAF/2009 pronunțată la data de 05.02.2009, Tribunalul Alba, Secția Comercială și Contencios Administrativ a dispus obligarea pârâtei la restituirea valorii reziduale a taxei de poluare plătită cu ocazia înmatriculării unui autoturism în România, în conformitate cu dispozițiile art. 8 din O.U.G. nr.50/2008.*

Analizând conflictul juridic dedus judecății, instanța constată că acesta are la bază interpretarea diferită a dispozițiilor art. 7 alin. 1 și 2 din H.G. nr.686/2008<sup>140</sup>.

Reclamantul a plătit taxa de primă înmatriculare reglementată de art. 214 indice 1- art. 214 indice 3 din Codul fiscal la data de 10.12.2007, astfel că organul fiscal apreciază că nu îndeplinește cerințele art. 7 alin. 2 din H.G. nr.686/2008.

Însă, la analiza acestei situații trebuie avute în vedere și dispozițiile art. 11 din OUG nr. 50/2008.

Așadar, întrucât i-a fost restituită doar suma de 2.222 lei din totalul de 5.072 lei instanța apreciază că, față de dispozițiile suscitade diferența de 2850 lei a fost *convertită* din taxa de primă înmatriculare în taxă de poluare, la un moment *ulterior* datei de 01.07.2008. Ca urmare reclamantul apare ca fiind plătitor al taxei de poluare în mod *indirect*, astfel că îi sunt aplicabile dispozițiile art. 7 alin. 2 din H.G. nr.686/2008.

Alta ar fi fost situația în cazul în care autoturismul reclamantului era înmatriculat *anterior anului 2007* iar pentru acesta nu ar fi fost achitată nici taxa de primă înmatriculare. În această ipoteză, nu ar fi beneficiat nici de dispoziția tranzitorie reglementată de art. 11 din O.U.G. nr.50/2008, astfel că în mod evident nu i s-ar fi aplicat nici dispozițiile art. 7 alin. 2 din H.G. nr.686/2008.

Însă, în situația dedusă judecății, *refuzul* autorității de restituire a valorii reziduale este *nejustificat* și bazat pe o

<sup>138</sup> Sentințele pronunțate în dosarele nr. 7614/107/2008, 3786/107/2008, 2784/107/2008, citate de Lucian Gherman, *Taxa auto – între taxa de primă înmatriculare și taxa de poluare – soluții jurisprudențiale*, material prezentat în cadrul colocviului "Taxa auto din perspectiva dreptului comunitar", organizat de Centrul de Studii de Drept European al Institutului de Cercetări Juridice din cadrul Academiei Române la București, 20 martie 2009

<sup>139</sup> Sentința nr. 272/CAF/2009 pronunțată de Tribunalul Alba la data de 18.03.2009 în dosar nr. 708/107/2009

<sup>140</sup> (1) Atunci când un autovehicul pentru care s-a plătit taxa în România este scos ulterior din parcul auto național se restituie, la cererea contribuabililor, valoarea reziduală a taxei.

(2) Prevederile alin. (1) se aplică pentru taxele plătite începând cu data de 1 iulie 2008.

interpretare mult prea restrictivă a dispoziției art. 7 alin. 2 din H.G. nr.686/2008, fără a se lua în considerare, într-o interpretare teleologică și dispozițiile art. 11 din O.U.G. nr.50/2008.

*O soluție diferită a fost pronunțată de Tribunalul Caraș-Severin, prin sentința civilă nr. 1239/16.09.2008. S-a constatat că O.U.G. nr.50/2008 ține seama de normele și jurisprudența comunitară și prevede modalități de despăgubire a persoanelor care au plătit o taxă de primă înmatriculare mai mare decât taxa de poluare calculată în baza O.U.G. nr.50/2008.*

*Ca atare, acțiunea a fost respinsă, ca inadmisibilă, reclamantul fiind îndemnat să solicite diferența în baza procedurii prevăzute de Normele metodologice de aplicare a O.U.G. nr.50/2008.*

*Curtea de Apel Iași, Secția contencios administrativ și fiscal, prin decizia nr. 516/CA din 17 noiembrie 2008 a decis că O.U.G. nr.50/2008 a fost adoptată mai înainte ca acțiunea reclamantului să fi fost soluționată în mod irevocabil, iar prin prevederile ei legiuitorul a înțeles să stingă prin restituirea sumelor încasate toate litigiile născute din încălcarea Tratatului C.E., în perioada cuprinsă între data de 1 ianuarie 2007 și data de 30 iunie 2008, ce corespunde timpului în care art. 214 indice 1 -214 indice 3 din Codul fiscal au fost în vigoare au produs efecte juridice. Instanța consideră că soluția compensării, chiar și după data pronunțării hotărârii recurate, este în concordanță cu dispozițiile art. 116 din Codul de procedură fiscală, cu atât mai mult cu cât, conform infogramei nr. 5899/26.06.2008, a Reprezentanței Permanente a României pe lângă U.E.,*

*Comisia a apreciat că normele metodologice privind taxa de poluare a autovehiculelor sunt conforme cu criteriile comunitare. În atare condiții, s-a dat eficiență dispozițiilor O.U.G. nr.50/2008, în sensul că a considerat procedura instituită prin art. 11 din Normele metodologice de aplicare a O.U.G. nr.50/2008 ca fiind pe deplin aplicabilă și cazului dedus judecării, întrucât aceasta se referă în mod expres și imperativ la toate situațiile născute în perioada 1 ianuarie 2007 – 30 iunie 2008, din faptul plății taxei speciale pentru autoturisme.*

*Desigur, a admite această teză ar însemna ca soluția dată acțiunii reclamantului să nu fie integrală și eficace, de vreme ce pârâta neagă în continuare că taxa specială s-a perceput în baza unei norme legale interne contrare dreptului comunitar.*

*Restituirea doar a diferenței între taxa specială încasată anterior pe baza unei norme legale abrogată la 1 iulie 2008 și taxa de poluare ce urmează a se percepe în temeiul actului normativ aplicabil după această dată pune problema aplicării noului act normativ și pentru trecut, respectiv taxa specială încasată ilegal s-ar valida prin aplicarea retroactivă a unui alt act normativ inactiv la data nașterii și consumării raportului juridic de drept material fiscal, ceea ce evident contravine principiului neretroactivității legii consacrat de art. 15 alin. 1 din Constituție. Împrejurarea că la nivelul Uniunii Europene s-a decis că taxa de poluare ce urmează a se percepe prin aplicarea dispozițiilor O.U.G. nr. 50/2008 nu este contrară Tratatului nu are nici o influență asupra dreptului reclamantului de a cere și obține restituirea integrală a taxei de primă înmatriculare percepută în baza*

*unor norme juridice anterioare acestei ordonanțe de urgență și care au fost declarate ca neconforme cu prevederile Tratatului.*

Litigiul s-a născut sub imperiul vechilor dispoziții, în vigoare la data plății taxei de către reclamant și nu i se poate aplica în prezent o nouă taxă de poluare, conform principiului constituțional al *neretroactivității legii*.

*În ce privește soluțiile pronunțate cu privire la taxa de poluare instituită de O.U.G. nr. 50/2008, în acțiuni privind restituirea taxei achitată în perioada 01.07.2008 – 15.12.2008, reținem două curente.*

*I. Prin sentința civilă nr. 2320/05.12.2008, irevocabilă prin nerecurare, Tribunalul Cluj, Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale a admis acțiunea formulată de reclamantul PRF și a obligat pârâta Instituția Prefectului Județului Cluj – Serviciul Public Comunitar Regim de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor să înmatriculeze autoturismul aparținând reclamantului, marca BMW 318 i, seria șasiu AABM2N2111J88E0, culoare negru, an de fabricație 1991, fără plata taxei de poluare prevăzută de O.U.G. nr. 50/2008.*

În motivare, s-a reținut că autoturismul a fost fabricat în anul 1991 și înmatriculat pentru prima dată în Germania, la data de 30.09.1991. *A fost cumpărat de reclamant la data de 22.08.2008, care s-a prezentat, în luna următoare, la autoritățile române, în vederea înmatriculării autoturismului pentru prima dată în România. Cererea reclamantului a fost respinsă pe motiv că nu există dovada achitării taxei de poluare reglementată de O.U.G. nr.50/2008.*

Analizând dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008, *cu modificările ulterioare*, Tribunalul Cluj reține că, pentru un autoturism produs în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene nu se percepe la o nouă înmatriculare taxă de poluare, dacă a fost anterior înmatriculat tot în România. *Dar se percepe această taxă de poluare la autoturismul produs în țară sau în alt stat membru UE, dacă este înmatriculat pentru prima dată în România.*

Reglementată în acest mod, taxa pe poluare diminuează sau este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second-hand deja înmatriculate într-un alt stat membru: cumpărătorii sunt orientați din punct de vedere fiscal să achiziționeze autovehicule second-hand deja înmatriculate în România.

*Ca urmare a adoptării O.U.G. nr.218/2008, intenția legiuitorului de a influența alegerea consumatorilor a devenit mai evidentă: a fost înlăturată taxa de poluare pentru autoturismele noi, Euro 4, capacitate cilindrică mai mică de 2.000 cm<sup>3</sup> (or, este de notorietate că în România sunt produse autoturisme cu aceste caracteristici) care se înmatriculează pentru prima dată în România în perioada 15.12.2008–31.12.2009, astfel încât consumatorii sunt direcționați fie spre un autoturism nou, fie spre un autoturism second-hand deja înmatriculat în România. *Se protejează astfel producția internă, aspect ce reiese explicit din preambulul O.U.G. nr.208/2008 și O.U.G. nr.218/2008, potrivit căruia "Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt 4 locuri de muncă în industria furnizoare".**

Tribunalul Cluj<sup>141</sup> apreciază, fără putință de tăgadă, că O.U.G. nr.50/2008 este contrară art. 90 din Tratatul de Instituire a Comunității Europene, întrucât este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second-hand deja înmatriculate într-un alt stat membru al Uniunii Europene, precum cel pentru care s-a achitat taxa de poluare în acest litigiu (Germania), favorizând astfel vânzarea autoturismelor second-hand deja înmatriculate în România și, mai recent, vânzarea autoturismelor noi produse în România. Or, după aderența României la Uniunea Europeană, acest lucru nu este admisibil când produsele importate sunt din alte țări membre ale UE, atât timp cât norma fiscală națională diminuează sau este susceptibilă să diminueze, chiar și potențial, consumul produselor importate, influențând astfel alegerea consumatorilor (CJCE, hotărârea din 7 mai 1987, cauza 193/85, *Cooperativa Co-Frutta SRL c. Amministrazione delle finanze dello Stato* – în speță, taxă menită să descurajeze importul de banane în Italia).

Asupra încălcării art. 90 din Tratat prin crearea unui tip similar de diferență de tratament s-a pronunțat Curtea de la Luxemburg prin hotărârea din 11 august 1995, cauzele reunite C-367/93 la C-377/93, *F.G. Roders BV ș.a. c. Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen* (discriminare între vinurile din Luxemburg și vinurile din fructe provenite din alte state membre), sau prin hotărârea din 7 mai 1987, cauza 184/85, *Comisia c. Italia* (bananele

importate în Italia și fructele cultivate în Italia).

Tribunalul Cluj mai remarcă un alt tip de discriminare - între persoanele care au solicitat înmatricularea autoturismelor anterior datei de 1 iulie 2008 și cele care înmatriculează autoturisme ulterior: doar aceste din urmă persoane plătesc taxa de poluare, deși este evident că poluează și autoturismele primei categorii de persoane cele înmatriculate ulterior. Discriminarea este realizată de legiuitor, care a legat plata taxei pe poluare de faptul înmatriculării, deși din preambulul O.U.G. nr. 50/2008 rezultă că s-a urmărit asigurarea protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului, ceea ce implica instituirea unei taxe de poluare pentru toate autoturismele aflate în trafic, potrivit principiului *poluatorul plătește*.

*Această soluție este criticabilă, din mai multe puncte de vedere.*

*În primul rând, instanța se pronunță cu referire la acte normative care nu erau în vigoare la data prezentării reclamantului la autoritățile române, în vederea înmatriculării autoturismului pentru prima dată în România, respectiv O.U.G. nr.208/2008 și O.U.G. nr.218/2008.*

*În al doilea rând, principiile stabilite de CJCE în cauzele conexe Nadasdi și Nemeth, C-290/05 și C-333/05 nu sunt interpretate în nici un fel, prin raportare la taxa de poluare. O.U.G. nr. 50/2008 abrogă art. 214 indice 1 – art. 214 indice 3 din Legea nr. 571/2003*

---

<sup>141</sup> Pentru o motivare identică, a se vedea și decizia nr. 236/R din 18 februarie 2010 pronunțată de Curtea de Apel Târgu Mureș,

Secția Comercială, de contencios administrativ și fiscal

*privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare, ca atare nu mai este vorba de norme de natură fiscală, cuprinse în Codul fiscal. Taxa nouă instituită are, potrivit art. 1 din O.U.G. nr.50/2008, scopul de protecție a mediului și, din acest motiv, constituie baza finanțării integrale a unor proiecte de protecție a mediului, fiind justificată rezonabil.*

*În al treilea rând, tipul de discriminare între persoanele care au solicitat înmatricularea autoturismelor anterior datei de 1 iulie 2008 și cele care înmatriculează autoturisme ulterior, ce ar reieși din succesiunea în timp a legilor, reprezintă un raționament eronat.*

*Prin decizia Curții Constituționale nr.261 din 20 martie 2007<sup>142</sup>, s-a constatat că nu se poate face o comparație între persoanele care au beneficiat de indemnizație pentru creșterea copilului anterior intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 148/2005 cu cele care urmau să beneficieze de aceasta indemnizație și după data intrării în vigoare a acestei ordonanțe. Legiuitorul este în drept ca, în diferite perioade de timp, să stabilească în mod diferit condițiile de acordare a acestor drepturi, precum și cuantificarea lor, tuturor beneficiarilor acordându-li-se*

*drepturile prevăzute de reglementările legale în vigoare în perioada în care sunt îndreptățiți să le primească.*

*Corelativ, legiuitorul este în drept ca, în diferite perioade de timp, să stabilească în mod diferit condițiile de obligare a unui contribuabil la plata unor taxe sau impozite.*

*În ultimul rând, așa cum rezultă din dispozițiile art. 3 alin. 1 din O.U.G. nr.50/2008, toate autovehiculele care nu au mai fost niciodată înmatriculate în România sunt supuse taxei de poluare, exceptările prevăzute de art. 3 alin. 2 din ordonanță vizând nu proveniența, ci destinația autovehiculelor.*

*Criteriile utilizate au fost deja recunoscute de CJCE ca fiind obiective și care pot fi folosite într-un sistem de taxare bazat pe o grilă de impozitare, suficient de precis, acesta conținând elemente legate de norma de poluare, emisia de CO<sub>2</sub>, capacitatea cilindrică dar și o grilă de reducere a taxei<sup>143</sup>.*

*Prin sentința civilă nr. 692/CA/16 decembrie 2008 pronunțată de Tribunalul Sibiu, Secția comercială și de contencios administrativ s-a admis acțiunea formulată de reclamantul M.R., în contradictoriu cu Statul Român prin Ministerul Finanțelor Publice, Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Sibiu și Administrația Finanțelor Publice Copșa Mică, și s-a dispus anularea Deciziei nr.9953/*

<sup>142</sup> Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 283 din 27 aprilie 2007

<sup>143</sup> Pentru un punct de vedere diferit, a se vedea Cosmin Flavius Costăș, *Incompatibilitatea succesivă a reglementărilor privind taxa auto cu dreptul comunitar*, material prezentat în cadrul colocviului "Taxa auto din perspectiva dreptului comunitar", organizat de Centrul de Studii de Drept European al Institutului de Cercetări Juridice din cadrul Academiei Române la

București, 20 martie 2009. Autorul consideră că, din moment ce taxa de poluare se datorează doar pentru „produsele importate” (autoturisme second-hand înmatriculate într-un alt stat membru), iar nu și pentru „produsele naționale” (autoturisme second-hand deja înmatriculate în România), este evident faptul singurul obiectiv al taxei de poluare este diminuarea consumului produselor importate

13.08.2008 emisa de Administrația Finanțelor Publice Copșa Mică, privind taxa de poluare și, pe cale de consecință a obligat pârâtele la restituirea sumei de 8102 lei achitata prin chitanța seria TS4A nr.7780662 pentru autoturismul cu seria cărții de identitate G 538223, plus dobânda legală.

S-a reținut că *taxa specială instituită prin O.U.G. nr.50/2008 încalcă normele comunitare*, în condițiile în care art.25 din Tratatul CE prevede „între statele membre sunt interzise taxele vamale la import și la export sau taxele cu efect echivalent. Aceasta interdicție se aplică, de asemenea, taxelor vamale cu caracter fiscal”.

De asemenea, în art.28 CE se mai prevede că „între statele membre sunt interzise restricțiile cantitative la import, precum și orice măsuri cu efect echivalent”.

Termenul de „taxe cu efect echivalent” a fost interpretat de Curtea de Justiție a Comunităților Europene ca incluzând și orice sarcină pecuniară, deoarece aceasta nu trebuie impusă la frontieră, cât timp este instituită pe motiv de import.

Conform prevederilor art.90 din Tratatul CE, „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. De asemenea, nici un stat membru nu aplică produselor altor state membre impozite interne de natură să protejeze indirect alte sectoare de produse”.

Pe de altă parte, Comisia Europeană a criticat taxa de poluare aplicată în mod similar în statul austriac, motivat de faptul ca „nu s-ar putea accepta invocarea unor motive privind protecția sănătății sau mediului pentru refuzarea înmatriculării unor autovehicule de import, în condițiile în care autovehiculele de ocazie asemănătoare din punct de vedere tehnic înmatriculate pe teritoriul național sunt exceptate de la obligația respectării unor asemenea cerințe, în cazul unei noi înmatriculări în urma transferului proprietății”.

Rezultă așadar că, *prin taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr.50/2008, s-a produs o discriminare fiscală între bunurile importate și cele indigene, în condițiile în care taxa este percepută doar autoturismelor care urmează a fi înmatriculate pentru prima dată în România, în timp ce autoturismele vândute și reînmatriculate în țară nu se află sub incidența acestei norme legislative*<sup>144</sup>.

<sup>144</sup> A se vedea și sentința civilă nr. 271 din 02.04.2009 pronunțată de Tribunalul Dâmbovița, Secția comercială și de contencios administrativ în dosarul nr. 502/120/2009, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 1007 din 23.06.2009 pronunțată de Curtea de Apel Ploiești, Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal; decizia civilă nr. 209/CA din 18.02.2009 pronunțată de Curtea de Apel Alba Iulia – Secția de contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 3781/107/2008; decizia civilă nr. 506/CA/15.04.2009 pronunțată de aceeași instanță în dosar nr. 3895/85/2008; sentința civilă nr. 1425/CA din 05.08.2009 pronunțată de Tribunalul

Hunedoara – Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 3507/97/2009, irevocabilă prin nerecurare; sentința civilă nr. 1054 din 05.06.2008 pronunțată de Tribunalul Harghita – Secția civilă în dosarul nr. 867/196/2008, irevocabilă prin respingerea recursului; sentința civilă nr. 110 din 22.01.2009 pronunțată de Tribunalul Harghita – Secția civilă în dosar nr. 3259/96/2008, irevocabilă; decizia civilă nr. 461/R din 16.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel Brașov – Secția de contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 639/62/R/2008; sentința civilă nr. 419/CA din 07.07.2009 pronunțată de Tribunalul Satu Mare – secția comercială și de

*Și această soluție este criticabilă, eventualul caracter discriminatoriu al dispozițiilor O.U.G. nr.50/2008 putându-se aprecia doar prin raportare la autovehiculele intrate în România și cu privire la care s-a perceput taxa de poluare, iar nu cu privire la autovehiculele înmatriculate în România înainte de 01.01.2007 și nici cu privire la autovehiculele înmatriculate în perioada 01.01.2007–01.07.2008, supuse taxei de primă înmatriculare.*

*Nu are importanță nici momentul aducerii autoturismului în țară, ci este esențial momentul în care proprietarul achită taxa sau solicită înmatricularea fără taxa, când se naște practic raportul de drept fiscal.*

*Prin decizia civilă nr. 870 din 22.10.2009, pronunțată de Curtea de Apel Galați, a fost menținută hotărârea prin care Tribunalul Brăila<sup>145</sup> a decis că taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr.50/2008 (variante inițială) este incompatibilă cu dreptul comunitar și a obligat Administrația Finanțelor Publice Însurăței la restituirea taxei de poluare.*

S-a constatat că dispozițiile art. 25, 28 și 90 din Tratatul CE urmăresc eliminarea taxelor vamale, a taxelor cu efect echivalent, a restricțiilor cantitative și a măsurilor fiscale interne care ar împiedica în vreun fel asupra liberei circulații a mărfurilor. În această

ambianță, trebuie observat că, potrivit reglementării naționale, taxa de poluare se datorează doar de către proprietarii autoturismelor înmatriculate pentru prima dată în România, nu și de către proprietarii autoturismelor deja înmatriculate în România, cu ocazia schimbării proprietarilor și a noii înmatriculări.

Dispozițiile art. 90 din Tratatul CE urmăresc garantarea neutralității depline a impozitelor interne cu privire la concurența dintre produsele interne și produsele importate.

Taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr.50/2008 este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme deja înmatriculate într-un alt stat membru, orientând astfel fiscal cumpărătorii fie spre autoturisme second-hand deja înmatriculate în România, fie spre autoturisme noi produse în România.

Conform jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene (*Comisia c. Grecia*, cauza C-375/95; *Haahr Petroleum*, cauza C-90/94), dispozițiile fiscale naționale nu pot fi considerate compatibile cu dreptul comunitar decât în măsura în care exclud orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor impozite mai mari decât produsele naționale similare și sunt în mod evident nediscriminatorii. Această situație nu

---

contencios administrativ în dosarul nr. 563/83/2009, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 612/CA din 19.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel Oradea – Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal; sentința civilă nr. 298 din 06.05.2009 pronunțată de Tribunalul Satu Mare – Secția comercială și de contencios administrativ în dosarul nr. 3477/83/2008, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 614/19.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel

Oradea – Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal; decizia civilă nr. 659/CA din 23.06.2009 pronunțată de Curtea de Apel Iași – Secția de contencios administrativ în dosarul nr. 45/99/2009; **sentința civilă nr. 1004** din 07.10.2009 pronunțată de Tribunalul Galați - Secția comercială, maritimă și fluvială și de contencios administrativ.

<sup>145</sup> Sentința civilă nr. 319/FCA/30.04.2009

poate fi reținută în speță întrucât doar produsele importate sunt taxate, deși taxa se intitulează „de poluare” și ar trebui să vizeze toate autoturismele care poluează.

În aceste condiții, făcând aplicarea *mutatis mutandis* a hotărârii pronunțate de Curtea de Justiție a Comunităților Europene în cauza *Comisia c. Austria*, C-524/07 (*discriminarea autoturismelor importate, prin impunerea unor condiții de înmatriculare mult mai stricte decât pentru autoturismele deja înmatriculate în Austria*), Tribunalul Brăila a apreciat că dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008 contravin dreptului comunitar<sup>146</sup>.

*Prin hotărârea CJCE din 11 decembrie 2008, în cauza Comisia Comunităților Europene/Republica Austria, s-a reținut că, prin impunerea obligației ca, în vederea primei înmatriculări în Austria, autovehiculele înmatriculate anterior în alte state membre care, din cauza vechimii, nu au făcut obiectul unei proceduri comunitare de omologare, să respecte valori limită în materie de emisii poluante și de zgomot mai stricte decât cele pe care trebuiau să le respecte inițial, în special valorile prevăzute de Directivele 93/59/CEE a Consiliului din 28 iunie 1993 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la autovehicule și 92/97/CEE a Consiliului din 10 noiembrie*

1992 de modificare a Directivei 70/157/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la nivelul sonor admis și la sistemul de evacuare al autovehiculelor, în condițiile în care vehiculele cu aceleași caracteristici și care sunt deja autorizate să circule în Austria nu sunt supuse acestei cerințe cu ocazia reînmatriculării în acest stat membru, Republica Austria nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 28 CE.

Republica Austria nu demonstrează că obiectivul de reducere a numărului de vehicule, care nu sunt echipate cu un dispozitiv de reducere a emisiilor poluante și a zgomotului ar putea fi realizat prin măsuri nediscriminatorii mai puțin restrictive, care să fie, de altfel, de natură să contribuie activ la reducerea parcului național cu astfel de vehicule, cum ar fi instituirea unui sistem de impozitare în funcție de vechimea vehiculelor sau a poluării produse de acestea ori stabilirea de stimulente pentru distrugerea vehiculelor vechi.

Acest stat membru s-a limitat la explicarea faptului că punerea în aplicare a unor astfel de măsuri nu era prea costisitoare și, prin urmare, era justificată de numărul mic de vehicule care nu sunt echipate cu un dispozitiv de reducere a emisiilor poluante și a zgomotului, preferând să limiteze importul unor astfel de vehicule.

CJCE concluzionează că Republica Austria nu a demonstrat că măsura este proporțională cu obiectivul de protecție a mediului urmărit.

---

<sup>146</sup> Curtea de Apel Constanța, Secția comercială, maritimă și fluvială, contencios administrativ și fiscal, prin decizia nr. 480 din 30.10.2009, a constatat că taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr.50/2008 este destinată să diminueze introducerea în România a unor

autoturisme deja înmatriculate într-un alt stat membru, orientând astfel fiscal cumpărătorii fie spre autoturisme second-hand deja înmatriculate în România, fie spre autoturisme noi, produse în România.

Din acest punct de vedere, în ce privește legislația române, sesizarea CJCE ar fi putut determina pronunțarea unei soluții de instanța europeană, situația fiind totuși diferită.

*Prin decizia civilă nr. 560/CA din 05.11.2009, pronunțată de Curtea de Apel Oradea, s-a dispus anularea deciziei de calcul a taxei de poluare nr. 88900 din 8 iulie 2008, emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Oradea și a fost obligată pârâta la restituirea sumei de 3486 lei, achitată cu chitanța seria TS4B nr.2196050 din 29 aprilie 2008, reprezentând taxa de poluare.*

În motivare, s-a reținut că determinarea taxei de poluare se realizează conform art.6 din O.U.G. nr.50/2008, pe baza unor criterii obiective (tipul motorului, capacitatea cilindrică) și capacitatea din punct de vedere al poluării, luându-se în considerare și deprecierea autoturismului, conform coeficienților descriși în anexa 4.

Este însă nefondată aprecierea instanței de fond în sensul că taxa de poluare instituită de dispozițiile O.U.G. nr.50/2008 nu poate fi asimilată impozitelor interne, deoarece este percepută pentru asigurarea protecției mediului tuturor proprietarilor de autoturisme care, prin înmatricularea acestora în România, înțeleg să utilizeze pe teritoriul României, contribuind astfel la protejarea poluării mediului.

Această taxa de poluare nu este percepută pentru autoturismele deja înmatriculate în România stat

comunitar de la 01.01.2007, fiind percepută exclusiv pentru autoturismele înmatriculate în celelalte state comunitare și reînmatriculate în România, după aducerea lor în țară. Pentru autovehiculele deja înmatriculate în România, taxa nu se mai percepe cu ocazia vânzării ulterioare, ceea ce demonstrează că această taxă de poluare se aplică doar ca urmare a achizițiilor intracomunitare și este o taxă cu echivalent taxelor vamale la import.

Practic, prin instituirea taxei de poluare, indiferent de modalitatea de determinare a sa, conform art.6 din O.U.G. nr.50/2008 și clasificarea din punct de vedere al poluării, se constituie o discriminare a regimului fiscal aplicabil la înmatriculare unui autoturism în România, reprezentând, în fapt, o taxă similară taxei de primă înmatriculare stabilite de art.214 alin.1-3 din Codul fiscal, singura diferență fiind denumirea, modificată din taxă specială de primă înmatriculare în taxa de mediu.

S-a reținut și că, prin avizul motivat din data de 28.11.2007, Comisia Europeană a solicitat reșezarea modalității de calcul a taxei de primă înmatriculare, în sensul armonizării legislației românești cu cea europeană.

În plus, Comisia Europeană a solicitat, în luna iunie 2009, României, informații în legătură cu legislația privind aplicarea taxei de poluare pentru autoturisme, suspectând că actuala legislație românească are efecte protecționiste asupra industriei auto naționale<sup>147</sup>.

<sup>147</sup> A se vedea și decizia civilă nr. 496/R din 14.05.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați - Secția contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 348/113/2009; decizia civilă nr. 497/

R din 14.05.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați - Secția contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 7597/121/2008; decizia civilă nr. 478/R din 07.05.2009 pronunțată de Curtea de

*Această soluție este, la rândul său, criticabilă, întrucât instanța se pronunță practic cu referire la acte normative care nu erau în vigoare la data prezentării reclamantului la autoritățile române, în vederea înmatriculării autoturismului pentru prima dată în România, respectiv O.U.G. nr.208/2008 și O.U.G. nr.218/2008, față de care au existat acțiunile Comisiei Europene.*

*Totodată, eventualul caracter discriminatoriu al dispozițiilor O.U.G. nr.50/2008 poate fi analizat doar prin raportare la autovehiculele intrate în România și cu privire la care s-a*

*perceput taxa de poluare, iar nu cu privire la autovehiculele înmatriculate în România înainte de 01.01.2007.*

*Prin sentința nr. 1547/CAF/2008 pronunțată la data de 18.12.2008, Tribunalul Alba, Secția comercială și contencios administrativ a respins acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamantul A. N. împotriva pârâtului Prefectul Județului Alba – Serviciul Public Comunitar Permise de Conducere și Înmatriculare a Autovehiculelor.*

Reclamantul a arătat că, în cursul lunii iulie 2008 a achiziționat din Italia

Apel Galați - Secția contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 106/91/2009; sentința civilă nr. 871 din 20.07.2009 pronunțată de Tribunalul Galați – Secția comercială, maritimă și fluvială și de contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 3512/121/2009, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 1168 din 26.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați – Secția de contencios administrativ și fiscal; sentința civilă nr. 836 din 29.06.2009 pronunțată de Tribunalul Galați - Secția comercială, maritimă și fluvială și de contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 2950/121/2009, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 785/R din 08.10.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați – Secția de contencios administrativ și fiscal; sentința civilă nr. 806 din 25.06.2009 pronunțată de Tribunalul Galați - Secția comercială, maritimă și fluvială și de contencios administrativ și fiscal, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 1020/R din 05.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați – Secția de contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 2833/121/2009; sentința civilă nr. 758 din 15.06.2008 pronunțată de Tribunalul Galați – Secția comercială în dosarul nr. 2972/121/2009, rămasă irevocabilă prin decizia nr. 926/29.10.2009 a Curtea de Apel Galați – Secția de contencios administrativ și fiscal; sentința civilă nr. 605 din 14.05.2009 pronunțată de Tribunalul Galați - rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 982 din 13.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați – Secția de contencios administrativ și fiscal; sentința civilă nr. 770 din 19.06.2009 pronunțată de Tribunalul Galați – Secția

comercială, maritimă și fluvială și de contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 1861/121/2009, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 1033/R din 05.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați – Secția de contencios administrativ și fiscal; decizia civilă nr. 667 din 18.06.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați – Secția de contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 35/113/2009 la care se află atașată sentința civilă nr. 1245/CA din 27.02.2009 pronunțată de Tribunalul Brăila – Secția comercială și de contencios administrativ; decizia civilă nr. 498/R din 14.05.2009 pronunțată de Curtea de Apel Galați – Secția contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 265/113/2009; sentința civilă nr. 2326 din 01.07.2008 pronunțată de Tribunalul Teleorman - Secția conflicte de muncă, asigurări sociale și contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 762/87/2008, rămasă irevocabilă; sentința civilă nr. 2357 din 01.07.2008 pronunțată de Tribunalul Teleorman - Secția conflicte de muncă, asigurări sociale și contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 1092/87/2007, rămasă irevocabilă; sentința civilă nr. 1779/12.05.2009 a Tribunalului București – secția IX Contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 8055/3/2009, rămasă irevocabilă; sentința civilă nr. 166/F din 02.03.2009 pronunțată de Tribunalul Ialomița în dosarul nr. 1562/98/2008, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 1638 din 15.06.2009 pronunțată de Curtea de Apel București Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 3874/2/2008.

un autoturism second-hand marca SAAB iar pentru a-l înmatricula în România a depus toate actele la Serviciul Public Comunitar Permise de Conducere și Înmatriculare a Auto-vehiculelor .

Prin adresa nr. 51385/PI din 18.11.2008, acest serviciu îi comunică reclamantului că nu poate înmatricula autoturismul, întrucât nu a fost achitată taxa de poluare.

*Tribunalul Alba* reține că, potrivit art. 1 alin. 1 din O.U.G. nr.50/2008 (act normativ în vigoare din 01.07.2008), ordonanța de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea *taxei pe poluare* pentru autovehicule, 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 O.U.G. nr. 50/2008: 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.

Reclamantul susține că dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008 cu privire la taxa de poluare sunt în contradicție cu

dispozițiile art. 25, 28, 90 paragraf 1 din Tratatul privind instituirea Comunității Europene.

Art. 25 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene interzice între statele membre *taxele vamale la import și export sau taxele cu efect echivalent, inclusiv cu privire la taxele vamale cu caracter fiscal.*

Art. 28 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene interzice între statele membre *restricțiile cantitative la import, precum și orice măsuri cu efect echivalent.*

Conform art. 90 paragraful 1 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene nici un stat membru, nu aplică, direct sau indirect, produsele altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.

Prin hotărârea pronunțată în cauza *Weigel* (2004) CJCE a stabilit că *obiectivul reglementării comunitare este asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele comunitare în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre .*

Așadar, rolul acestei reglementări este de a interzice discriminarea fiscală între produsele importate și cele similare autohtone.

*Tribunalul Alba* constată că în cauză sunt aplicabile în mod direct dispozițiile din dreptul comunitar, care au prioritate față de dreptul național.

Astfel, prin Legea nr. 157/2005 de ratificare a Tratatului de aderare a României și Bulgariei la Uniunea Europeană, statul nostru și-a asumat obligația de a respecta dispozițiile din tratatele originare ale Comunității, dinainte de aderare.

Prin hotărârea pronunțată în cauza *Costa/Enel* (1964), CJCE 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 originală 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, prin acea decizie a fost definită relația dintre dreptul comunitar și dreptul național al statelor membre, în sensul că dreptul comunitar este o ordine juridică independentă care are prioritate de aplicare chiar și în fața dreptului național ulterior.

De asemenea, în cauza *Simmenthal* (1976), CJCE a stabilit că judecătorul național este obligat să aplice normele comunitare, în mod direct, dacă acestea contravin normelor interne, fără a solicita sau aștepta eliminarea acestora pe cale administrativă sau a unei alte proceduri constituționale.

*Problema care este supusă dezbaterei este aceea de a stabili dacă taxa de poluare este contrară normelor din tratat invocate de reclamant.*

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 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 atare situație, susținerea reclamantului privitoare la încălcarea art. 25 din tratat este nefondată, taxa de poluare fiind datorată pentru înmatriculare, astfel că urmează a fi înlăturată.*

*Nici încălcarea art. 28 din Tratat nu poate fi reținută, cât timp O.U.G. nr.50/2008 nu cuprinde dispoziții privitoare la diferențierea taxei pe criterii cantitative.*

În ceea ce privește art. 90 din Tratat, trebuie reținut că CJCE a apreciat cu ocazia soluționării acțiunii preliminare în cauzele reunite C-290/2005 *Nadasdi* și C-333/2005 *Nemeth* că o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație înainte de intrarea în vigoare a legii privind taxele de înmatriculare (în speță, de poluare) nu este relevantă. În scopul de a asigura neutralitatea impozitării interne prin respectarea regulilor de concurență între autoturismele uzate aflate deja pe piața națională și autoturismele similare importate este **necesar** să fie comparate efectele taxei pentru vehiculele nou-importate dintr-un alt stat membru decât statul în cauză (în speță Ungaria) cu efectele valorii reziduale a taxei care afectează vehiculele similare înmatriculate deja în statul respectiv și cărora, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această taxă.

S-a concluzionat că art. 90 par.1 din Tratatul CE trebuie interpretat ca interzicând o taxă de poluare percepută cu ocazia primei înmatriculări, atâta timp cât valoarea taxei, determinată exclusiv prin raportare la caracteristicile tehnice ale autoturismului (tipul motorului, capacitatea cilindrică) și clasificarea din punct de vedere al poluării, este calculată fără a se lua în calcul deprecierea autoturismului, de o asemenea manieră încât, atunci când

se aplică autoturismelor second-hand importate din statele membre, aceasta excede valoarea taxei incluse în valoarea reziduală a unor autoturisme second-hand similare care au fost deja înregistrate în statul membru în care sunt importate.

Așa cum rezultă din cuprinsul O.U.G. nr.50/2008 (varianta în vigoare la momentul solicitării de înmatriculare formulată de reclamant), spre deosebire de actul normativ maghiar, actul normativ român *respectă exigențele de compatibilitate cu art. 90 paragraful 1 din Tratatul CE.*

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).*

Pe de altă parte așa cum rezultă din **art. 8**, 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 prevederile 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, cât timp taxa de poluare percepută pentru prima înmatriculare a autoturismului SAAB cumpărat de reclamant este egală cu valoarea reziduală a taxei pentru un autoturism SAAB identic cu cel cumpărat de reclamant, scos din parcul auto național în aceeași zi cu cea în care s-a solicitat înmatricularea primului, exigențele stipulate de CJCE cu ocazia soluționării acțiunii preliminare în cauzele reunite C-290/2005 Nadasdi și C-333/2005 Nemeth sunt respectate.*

Față de aceste împrejurări, *Tribunalul Alba reține că taxa de poluare reglementată de O.U.G. nr.50/2008 (prima variantă, în vigoare la momentul solicitării de înmatriculare formulată de reclamant) nu poate fi caracterizată ca fiind contrară art. 90 paragraful 1 din Tratatul CE.*

Ca urmare, refuzul pârâtului de înmatriculare este perfect justificat.

*Curtea de Apel Suceava, Secția comercială, contencios administrativ și fiscal, prin decizia nr. 1402 din 3.07.2009, verificând identitatea de tratament dintre diversele feluri de autoturisme supuse taxei de poluare, constată neutralitatea acesteia și compatibilitatea cu dispozițiile art. 90 alin. 1 din Tratatul Comunității Europene.*

Atât prin cererea introductivă de instanță cât și prin recurs, recurentul a reclamat incompatibilitatea dreptului național, O.U.G. nr.50/2008 cu dispozițiile dreptului comunitar, respectiv cu art. 90 alin. 1 TCE.

Așadar, dacă art. 23 stabilește faptul că sunt interzise, în relațiile dintre statele membre, taxele vamale la import și export și a oricăror taxe cu efect echivalent, art. 90 alin. 1 TCE

interzice taxarea internă discriminatorie. Mai exact, așa cum a arătat Curtea de Justiție a Comunităților Europene în cauza C- 393/04 și C-41/05 *Dir Liquide Industries Belgium*, par.55 „art. 90 reglementează dispozițiile referitoare la stabilirea taxelor vamale și a măsurilor cu efect echivalent. Scopul acestuia este acela de a asigura liberă circulație a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricăror forme de protecție care pot rezulta din aplicarea unor impozite interne care discriminează produsele provenite din alte state membre”.

Taxa de poluare introdusă prin dispozițiile O.U.G. nr.50/2008, reprezentând o exprimare a suveranității statale, sub forma dreptului de a stabili taxe și impozite, ceea ce constituie obiectul analizei nu poate fi decât verificarea identității de tratament dintre diversele feluri de autoturisme supuse taxei de poluare, mai exact, a neutralității taxei.

Iar această analiză nu poate să înceapă decât de la a observa că verificarea neutralității taxei se face prin compararea efectelor taxei asupra autovehiculelor importate dintr-un stat membru cu efectele taxei impuse unor autovehicule similare înmatriculate deja în statul membru, căroră deja le-a fost aplicată taxa. Aceasta pentru că, așa cum afirmă Curtea de Justiție a Comunităților Europene în cauza C-290/2005, *Akos Nadasdi*, „o comparație cu autoturismele second-hand plasate în circulație în statul membru înainte de intrarea în vigoare a legii privind taxele de înmatriculare nu este relevantă. 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*”. Și nu este inutil de observat că această hotărâre a Curții a fost pronunțată la cererea unei instanțe din Ungaria, țară care, la data intrării în UE, se afla în aceeași poziție ca și România, aceea de a nu fi avut anterior o taxă de primă înmatriculare (sau echivalentă), așa încât valoarea reziduală a acesteia să fie inclusă în prețul autoturismelor aflate în circulație cu care intră în concurență autoturismele second-hand nou importate (acestea din urmă fiind dezavantajate prin faptul că includ valoarea reziduală a taxei, având teoretic un preț mai ridicat).

*Prin urmare, eventualul caracter discriminatoriu al dispozițiilor O.U.G. nr.50/2008 poate fi analizat doar prin raportare la autovehiculele intrate în România și cu privire la care s-a perceput taxa de poluare, iar nu cu privire la autovehiculele înmatriculate în România înainte de 01.01.2007 și nici cu privire la autovehiculele înmatriculate în perioada 01.01.2007–01.07.2008, supuse taxei de primă înmatriculare. Așa încât, speculațiile recurentului cu privire la favorizarea vânzării de autoturisme second-hand deja înmatriculate în România nu pot fi luate în considerare, trimiterea la cauza C-193/85 fiind, de asemenea, nerelevantă.*

Acestea fiind premisele, Curtea de Apel Suceava a trebuit să analizeze în fapt, dacă taxa de poluare impusă autovehiculelor second-hand importate dintr-un stat membru depășește sau nu cuantumul valorii reziduale a taxei de primă înmatriculare deja încorporată în valoarea autovehiculelor similare deja înmatriculate în România.

Din această perspectivă, comparația poate fi făcută *exempli gratia* între un autoturism înmatriculat în România

după 01.07.2008, cu plata taxei de poluare introdusă prin O.U.G. nr.50/2008 și un alt autoturism second-hand importat din statele membre și înmatriculat în România la data de 01.11.2008. (de asemenea, în baza aceluiași raționament al Curții după modificarea O.U.G. nr.50/2008, comparația poate privi două autoturisme înmatriculate sub același regim fiscal, astfel încât dublarea sau triplarea taxei de poluare nu încalcă norme comunitare decât dacă este însoțită de o exceptare a anumitor autovehicule de la plata acestei taxe sau de impunerea unor categorii de autovehicule la o taxă mai mică sau mai mare, după caz).

*Iar analiza, potrivit raționamentului Curții de Justiție a Comunităților Europene din cauza C-47/1988, Comisia c. Danemarca, trebuie să pornească de la premisa că valoarea autovehiculului nou este compusă din prețul acestuia, la care se adaugă taxa de primă înmatriculare.*

Raportul dintre cele două componente se păstrează constant pe toată durata de funcționare a autovehiculului. Spre exemplu, la momentul la care valoarea autovehiculului a scăzut cu 50%, atât valoarea reziduală a prețului plătit cât și valoarea reziduală a taxei de primă înmatriculare plătite, se vor diminua cu același procent, respectiv cu 50%.

În consecință, o taxă de primă înmatriculare nediscriminatorie pentru un autovehicul similar (ca vechime, motorizare), dar importat dintr-un stat membru trebuie să aibă un quantum de cel mult 50% din valoarea taxei de primă înmatriculare plătite pentru același autovehicul în stare nouă.

Sigur, evaluarea deprecierei unui autoturism poate fi extrem de dificilă,

*ceea ce a condus legiuitorul român la utilizarea unei grile de calcul, care însă nu este incompatibilă cu dreptul comunitar. Aceasta pentru că, așa cum a reținut Curtea de Justiție a Comunităților Europene în cauza C-393/1998, Antonio Gomes Valente c. Fazenda Publica, deprecierea exactă a unui autovehicul nu poate fi calculată decât printr-o expertiză individuală. Cu toate acestea, întrucât un astfel de sistem este prea împovărător pentru statul membru ce impune o astfel de taxă, Curtea a admis totuși și posibilitatea impunerii taxei de primă înmatriculare, potrivit unei grile fixe de impozitare, ce ar putea să aibă în vedere diverse criterii în baza cărora să se poată realiza un calcul al deprecierei autovehiculului cât mai apropiată de realitate (vechimea autovehiculului, numărul de kilometri parcurși, tipul de motor, starea autovehiculului, modelul autovehiculului etc.). Curtea a apreciat că și un astfel de sistem va fi compatibil cu art. 90 CE doar dacă garantează în absolut toate cazurile (fără nici o excepție) că taxa aplicată nu depășește quantumul valorii reziduale deja încorporate în valoarea autovehiculelor similare deja înmatriculate în statul membru respectiv.*

Curtea a mai precizat că un astfel de sistem poate garanta neutralitatea absolută a taxei, dacă respectă trei cerințe:

- a. să nu creeze o discriminare între bunurile importate și cele autohtone;*
- b. sistemul să fie suficient de precis, astfel încât în baza acestuia să se poată realiza un calcul al deprecierei autovehiculului cât mai aproape de realitate;*
- c. cel căruia i se impune taxa să aibă la dispoziție o cale de atac în fața*

instanțelor naționale în ipoteza în care consideră că valoarea deprecierei calculate în baza grilei fixe de impozitare nu corespunde realității. Pentru exercitarea eficientă a dreptului la acțiune, cel interesat ar trebui să cunoască factorii în funcție de care au fost stabilite procentele de depreciere.

Analizând din această perspectivă O.U.G. nr.50/2008, Curtea de Apel Suceava observă că actul normativ în discuție respectă cerințele impuse de raționamentul instanței comunitare și în consecință nu contravine Tratatului.

Astfel, așa cum rezultă din dispozițiile art. 3 alin. 1 din O.U.G. nr.50/2008, toate autovehiculele sunt supuse taxei de poluare, exceptările prevăzute de art. 3 alin. 2 din ordonanță vizând nu proveniența, ci destinația autovehiculelor.

Sistemul este suficient de precis, acesta conținând elemente legate de norma de poluare, emisa de CO<sub>2</sub>, capacitatea cilindrică dar și o grilă de reducere a taxei, extrem de vastă prin categorii de „vârstă” a autovehiculelor, aptă să producă un calcul al deprecierei autoturismului foarte aproape de rezultatul pe care o expertiză individuală l-ar putea revela. Iar aceste criterii au fost deja recunoscute de CJCE ca fiind criterii obiective care pot fi folosite într-un sistem de taxare bazat pe o grilă de impozitare (cauza C-290/2005, Akos Nadasdi, par.52).

În fine, cel care consideră că valoarea deprecierei calculată pe baza grilei fixe de impozitare nu corespunde realității, are în dispozițiile art. 10 din ordonanță o cale eficace de a contesta măsura deprecierei, respectiv o procedură judiciară în cadrul căreia poate obține expertizarea tehnică a caracteristicilor autovehiculului rulat.

Apreciem că taxa de poluare instituită de O.U.G. nr. 50/2008, în varianta inițială, în vigoare până la data de 15.12.2008 este conformă cu dispozițiile Tratatului CE și cu principiile jurisprudențiale stabilite de CJCE, întrucât criteriile utilizate au fost deja recunoscute de CJCE ca fiind obiective și pot fi folosite într-un sistem de taxare bazat pe o grilă de impozitare, suficient de precis, conținând elemente legate de norma de poluare, emisa de CO<sub>2</sub>, tipul motorului, capacitatea cilindrică, dar și o grilă de reducere a taxei, luându-se în considerare și deprecierea autoturismului.

Destinația acestei taxe de poluare reflectă caracterul de protecție a mediului, făcându-se venit la bugetul Fondului pentru Mediu, spre deosebire de veche taxă specială, care era venit la bugetul statului. Sumele se gestionează de Administrația Fondului pentru mediu, fiind utilizate în scopul finanțării unor proiecte și programe pentru protecția mediului.

În această formă taxa de poluare nu crea o discriminare între bunurile importate și cele autohtone, iar contribuabilul avea la dispoziție o cale de atac în fața instanțelor naționale în ipoteza în care consideră că valoarea deprecierei calculate în baza grilei fixe de impozitare nu corespunde realității.

Necesitatea protejării mediului înconjurător permite statelor să adopte minime măsuri protecționiste, cu respectarea anumitor criterii obiective, care se degajă din practica Curții. Taxa de poluare instituită de O.U.G. nr.50/2008 respecta condițiile privind protecția sănătății și vieții oamenilor, animalelor sau a plantelor, respectă principiile precauției acțiunii preventive, principiul poluatorul plătește, iar

*restricția impusă nu constituia un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție mascată privind relațiile comerciale dintre statele membre ale Uniunii Europene*<sup>148</sup>.

**Modificările aduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 208 din 4 decembrie 2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule**<sup>149</sup>

Având în vedere:

- analiza rezultatelor bugetare derulate pe parcursul primelor 10 luni ale anului 2008;  
- concluziile analizei gradului de adâncire a crizei financiare și economice în luna octombrie 2008, care relevă o scădere importantă a piețelor auto și a producției industriei furnizoare, precum și măsurile de

susținere a sectorului de automobile afectat de criza financiară internațională;

- faptul că Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt patru locuri de muncă în industria furnizoare,

ținând cont de faptul că toate aceste elemente constituie situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată și totodată având în vedere că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată,

în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

**Art. I**

Anexele nr. 1, 2 și 3 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru

<sup>148</sup> A se vedea și sentința nr. 137/20.01.2009 pronunțată de Tribunalul Dolj, Secția Contencios administrativ și fiscal; sentința civilă nr. 1303/CA din data de 25.06.2009 pronunțată de Tribunalul Hunedoara – Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 1016/97/2009, irevocabilă; sentința civilă nr. 892/CA din 06.05.2009 pronunțată de Tribunalul Hunedoara – Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 147/97/2009, rămasă irevocabilă; sentința civilă nr. 473/CA din data de 21.05.2009 pronunțată de Tribunalul Hunedoara – Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 1678/109/2009, rămasă irevocabilă prin nerecurare; decizia civilă nr. 1019/CA din data de 06.10.2009 pronunțată de Curtea de Apel Alba Iulia – Secția de contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 1213/85/2009; decizia civilă nr. 914/CA din data de 30.06.2009 pronunțată în dosarul nr. 7555/107/2008 de Curtea de Apel Alba Iulia – Secția de contencios administrativ și fiscal; decizia din 26 martie 2009 pronunțată de Curtea de Apel București prin care s-a modificat în tot sentința civilă nr. 2354 din 30.06.2008 pronunțată de Tribunalul Teleorman – Secția conflicte de muncă, asigurări sociale, contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 1318/87/2008, în sensul respingerii acțiunii; decizia civilă nr. 1645 din data de 11.05.2009 pronunțată de Curtea de Apel Cluj – Secția comercială, de contencios administrativ și fiscal în dosarul nr.

4110/117/2008; decizia civilă nr. 1402 din data de 13.07.2009 pronunțată de Curtea de Apel Suceava – Secția comercială, de contencios administrativ și fiscal în dosarul nr. 628/40/2009; sentința civilă nr. 656 din data de 02.07.2009 pronunțată de Tribunalul Covasna în dosarul nr. 336/119/2009, irevocabilă; sentința civilă nr. 126/CF din data de 18.11.2008 pronunțată de Tribunalului Neamț - Secția comercială și de contencios administrativ, rămasă irevocabilă prin decizia civilă nr. 497 din data de 14.05.2009 pronunțată de Curtea de Apel Bacău – Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal în dosar nr. 3388/103/2008; sentința civilă nr. 40/CF din 03.03.2009 a Tribunalului Neamț – Secția comercială și de contencios administrativ pronunțată în dosar nr. 3895/103/2008, rămasă irevocabilă prin nerecurare; sentința civilă nr. 42/CF din data de 03.03.2009 a Tribunalului Neamț – Secția comercială și de contencios administrativ pronunțată în dosar nr. 4292/103/2008, rămasă irevocabilă prin nerecurare, toate citate de Canache Păcurețu Ion, *Considerații teoretice și practice în legătură cu admisibilitatea acțiunilor pentru restituirea taxei de poluare achitată în conformitate cu dispozițiile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.50/2008 privind instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, modificată și completată*, material publicat pe [www.mpublish.ro](http://www.mpublish.ro)

<sup>149</sup> Publicată în Monitorul Oficial Partea I nr. 825 din 8 decembrie 2008

instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr. 1, 2 și 3 la prezenta ordonanță de urgență.

#### **Art. II**

Autovehiculele a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm<sup>3</sup> și care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene începând cu data de 15 decembrie 2008 se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule, stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.

#### **Art. III**

Prevederile art. II se aplică până la data de 31 decembrie 2009 inclusiv.

### **Modificările aduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218 din 10 decembrie 2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule<sup>150</sup>**

Având în vedere:

- concluziile analizei gradului de adâncire a crizei financiare și economice în luna octombrie, care relevă o scădere importantă a piețelor auto și a producției industriei furnizoare, precum și măsurile de susținere a sectorului de automobile, afectat de criza financiară internațională;

- faptul că Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt 4 locuri de muncă în industria furnizoare, ținând cont de faptul că toate aceste elemente constituie situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată și totodată având în vedere că aceste elemente vizează interesul public și

constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

#### **Art. I**

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 825 din 8 decembrie 2008, se abrogă.

#### **Art. II**

Anexele nr. 1, 2 și 3 la 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, se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr. 1, 2 și 3 care fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență.

#### **Art. III**

(1) Autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.

(2) Autovehiculelor M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și tuturor autovehiculelor N1 cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată în afara Uniunii Europene și care se înmatriculează în România, li se aplică taxele prevăzute în anexele nr. 1 și 2.

#### **Art. IV**

(1) În cazul taxelor pe poluare pentru autovehicule plătite potrivit Ordonanței de

---

<sup>150</sup> Publicată în Monitorul Oficial Partea I nr. 836 din 11 decembrie 2008

urgentă a Guvernului nr. 208/2008, diferența între taxa stabilită potrivit respectivei ordonanțe de urgență și taxa stabilită potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, în vigoare până la data publicării Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 208/2008, se restituie. Procedura de restituire se va stabili prin ordin comun al ministrului mediului și dezvoltării durabile și al ministrului economiei și finanțelor în termen de 30 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Între data intrării în vigoare a prevederilor art. I din prezenta ordonanță de urgență și 14 decembrie 2008 inclusiv se aplică nivelurile taxei prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008, astfel cum era în vigoare înainte de modificarea sa prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 208/2008.

(3) Procedura de înmatriculare a autovehiculelor se consideră inițiată la data depunerii documentelor prevăzute la art. 5 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008. Contribuabililor li se aplică regimul juridic în vigoare la data depunerii documentelor prevăzute la art. 5 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008.

(4) Prevederile art. 11 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 se aplică raportat la nivelul taxei pe poluare pentru autovehicule în vigoare la data de 1 iulie 2008.

#### **Art. V**

Art. II și III intră în vigoare la data de 15 decembrie 2008.

### **Modificările aduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 7 din 18 februarie 2009 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule**<sup>151</sup>

Având în vedere faptul că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind

modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule a avut un impact negativ în plan social, discriminând în mod nejustificat persoanele care au achiziționat autovehicule în vederea înmatriculării anterior datei de 15 decembrie 2008 în considerarea unui anumit nivel al taxei pe poluare, luând în considerare faptul că acest aspect reclamă adoptarea unui cadru legislativ cu caracter reparator, fundamentat și pe criza economică mondială, cu implicații în economia națională și implicit la nivel de cetățean, ținând cont că toate aceste elemente constituie situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată și vizează totodată interesul public, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

#### **Art. I**

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, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 8, alineatul (1) va avea următorul cuprins:

#### **“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, calculată în raport cu prevederile legale în vigoare la momentul înmatriculării autovehiculului în România, potrivit prevederilor alin. (2).”

2. Anexele nr. 1, 2 și 4 se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr. 1, 2 și 3 care fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență.

#### **Art. II**

(1) Pentru autovehiculele achiziționate în vederea înmatriculării în România înainte de data de 15 decembrie 2008 și care nu au fost înmatriculate în România până la data intrării

<sup>151</sup> Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 103 din 19 februarie 2009

în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență se aplică nivelul taxei pe poluare pentru autovehicule prevăzut în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, în vigoare până la data publicării Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 208/2008\*) pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule.

(2) Pentru autovehiculele achiziționate în vederea înmatriculării în România înainte de data de 15 decembrie 2008 și care au fost înmatriculate în România ulterior acestei date, cu plata taxei pe poluare pentru autovehicule calculate potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, diferența dintre taxa plătită și taxa stabilită potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, în vigoare până la data publicării Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 208/2008, se restituie, la cerere, în termen de 45 de zile de la data depunerii cererii de restituire însoțite de documentația necesară.

#### **Art. III**

Prin autovehiculele achiziționate în vederea înmatriculării în România înainte de data de 15 decembrie 2008, în sensul prevederilor art. II alin. (1), se înțelege:

a) autovehiculele pentru care a fost lansată comanda fermă anterior datei de 15 decembrie 2008 și pentru care se face dovada plății integrale sau a unui avans;

b) autovehiculele ce au fost introduse în țară și pentru care se face dovada cu carnet de TIR/CMR/CIM și/sau dovada radierii din țara de proveniență, documente emise înainte de 15 decembrie 2008;

c) autovehiculele pentru care s-a eliberat dovada de înmatriculare provizorie de către autoritățile din țara de proveniență a autovehiculului, emisă înainte de 15 decembrie 2008.

#### **Art. IV**

Pentru a beneficia de prevederile art. II alin. (1), persoana fizică sau juridică prezintă autorității fiscale competente pentru calculul

taxei pe poluare, în vederea luării în evidență, în termen de 20 de zile calendaristice de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, o cerere însoțită de unul dintre documentele prevăzute la art. III lit. a) sau b), iar în situația prevăzută la art. III lit. c), documentul va fi însoțit și de declarația pe proprie răspundere, în formă autentică, din care să reiasă că autovehiculul a fost achiziționat anterior datei de 15 decembrie 2008 în vederea înmatriculării în România.

#### **Art. V**

În vederea calculării cuantumului taxei datorate potrivit art. II alin. (1), cererea și documentele prevăzute la art. IV, înregistrate la autoritatea fiscală competentă, se completează, în termen de maximum 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, cu documentele prevăzute la art. 3 alin. (2) din anexa la 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.

#### **Art. VI**

Termenele prevăzute la art. IV și V sunt termene de decădere.

#### **Art. VII**

Procedura de restituire se stabilește prin ordin comun al ministrului mediului și al ministrului finanțelor publice, în termen de 30 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență.

#### **Art. VIII**

Nu se supun prevederilor prezentei ordonanțe de urgență persoanele care au achiziționat autovehicule în vederea înmatriculării în România după data de 15 decembrie 2008 și care au achitat taxa pe poluare până la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

---

\*) Abrogată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008

pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 836 din 11 decembrie 2008.

Prin *decizia nr. 802 din 19 mai 2009*<sup>152</sup>, *Curtea Constituțională* a respins, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în ansamblu, și, în special, a celor ale art. 11 din aceeași ordonanță de urgență<sup>153</sup>, excepție ridicată de G.G. în dosarul nr. 5.255/120/2008 al Tribunalului Dâmbovița - Secția comercială și de contencios administrativ.

În motivarea excepției de neconstituționalitate se arată că instituirea taxei pe poluare este neconstituțională, întrucât este percepută anticipat, nu are niciun fel de finalitate pentru mediul înconjurător și încalcă principiul potrivit căruia poluatorul plătește<sup>154</sup>. Se apreciază că ordonanța de urgență nu oferă suficiente garanții pentru ca sumele de bani colectate să se facă

venit la Fondul de mediu. Se mai susține că taxa în cauză are caracter retroactiv și că este reglementată printr-un act cu putere inferioară legii. Totodată, sunt încălcate și exigențele constituționale referitoare la condițiile de adoptare a ordonanțelor de urgență.

Examinând excepția de neconstituționalitate și dispozițiile legale criticate, prin raportare la prevederile constituționale invocate, Curtea Constituțională constată că obligația pozitivă a statului român de a asigura un cadru legislativ adecvat pentru exercitarea dreptului la un mediu sănătos este realizată tocmai prin prevederile ordonanței de urgență criticate; acest act normativ taxează, în funcție de anumite criterii, autovehiculele pentru poluarea pe care o produc. De altfel, sub aspect fiscal, o atare taxă este expresia la nivel legal a textului constituțional al art. 35.

<sup>152</sup> Publicată în Monitorul Oficial Partea I nr. 428 din 23 iunie 2009

<sup>153</sup> Obiectul excepției de neconstituționalitate, astfel cum a fost formulat, îl constituie dispozițiile Ordonanței 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, în ansamblu, și art. 11 din aceeași ordonanță de urgență, în special, și, în consecință, prin prezenta decizie, Curtea se va pronunța cu privire la constituționalitatea acestor dispoziții. Acest din urmă text are următorul cuprins:

“Taxa rezultată ca diferență între suma achitată de contribuabil în perioada 1 ianuarie 2007 - 30 iunie 2008, cu titlu de taxă specială pentru autoturisme și autovehicule, și quantumul rezultat din aplicarea prezentelor prevederi privind taxa pe poluare pentru autovehicule se restituie pe baza procedurii stabilite în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.”

<sup>154</sup> Cosmin Flavius Coștaș, în studiul *Incompatibilitatea succesivă a reglementărilor*

*privind taxa auto cu dreptul comunitar*, material prezentat în cadrul colocviului “Taxa auto din perspectiva dreptului comunitar”, organizat de Centrul de Studii de Drept European al Institutului de Cercetări Juridice din cadrul Academiei Române la București, 20 martie 2009, arată că *principiul „poluatorul plătește” este aplicat discriminatoriu*. Acesta este reinterpretat de Guvern și transformat în principiul „unii poluatori plătesc”. Astfel, deși este evident că toate autoturismele și autovehiculele aflate în parcul auto din România poluează, doar autoturismele înmatriculate în România după data de 1.07.2008 plătesc o taxă considerată de guvernanți drept o taxă de mediu. În această situație, este evident faptul că se instituie o discriminare, care nu poate fi justificată în mod rezonabil și obiectiv, între două categorii de persoane: deținătorii de autoturisme înmatriculate în România înainte de 1.07.2008, care poluează și nu plătesc taxă de poluare și deținătorii de autoturisme înmatriculate după data de 1.07.2008, care poluează în egală măsură și plătesc taxă de poluare.

*Curtea Constituțională, prin Decizia nr. 249 din 6 martie 2008, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 273 din 7 aprilie 2008, a reținut că este competentă să se pronunțe asupra proporționalității și echității impozitelor, taxelor sau oricăror alte contribuții fiscale. În consecință, raportat la cauza de față, Curtea reține că, deși principiul enunțat de autorul excepției - poluatorul plătește - nu este de rang constituțional, din punct de vedere al echității, o atare taxă trebuie plătită de către poluator, situație care se regăsește în ipoteza normelor legale criticate. De asemenea, se constată că, prin taxa pe poluare, legiuitorul nu a anticipat cantitativ poluarea pe care o realizează autovehiculul respectiv pentru ca în funcție de aceasta să regularizeze sau nu taxa, ci a stabilit o taxă calculată în funcție de gradul prestabilit de poluare al vehiculului. În cauza de față, nu suntem în fața unei taxe plătite anticipat, ci a uneia care este exigibilă la prima înmatriculare a autovehiculului. Astfel, nu se poate reține nicio încălcare a principiului constituțional al așezării juste a sarcinilor fiscale prevăzută de art. 56 alin. (2) din Constituție.*

Cu privire la pretinsa încălcare a dispozițiilor art. 139 alin. (3) din Constituție, se constată că textul ordonanței de urgență criticate cuprinde suficiente prevederi care să asigure și să garanteze afectarea specială a sumelor de bani rezultate din plata taxei pe poluare. Astfel, art. 1 alin. (1) prevede că taxa pe poluare constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului. Totodată, alineatul 2 al aceluiași articol

prevede programele și proiectele pentru protecția mediului finanțate din plata taxei pe poluare. Mai departe, art. 5 alin. (4) prevede că taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu. Desigur, nerespectarea cu intenție de către funcționarii statului a prevederilor acestei ordonanțe de urgență sub aspectul afectării speciale a sumelor de bani încasate constituie infracțiune și se pedepsește potrivit art. 302 indice 1 din Codul penal.

În ceea ce privește critica de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 11 din ordonanța de urgență, Curtea constată că și aceasta este neîntemeiată. Astfel, Curtea Constituțională, prin Decizia nr. 499 din 7 aprilie 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 341 din 21 mai 2009, a stabilit, în esență, că taxa instituită inițial prin art. I din Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 662 din 1 august 2006, *avea un pronunțat caracter de taxă pe poluare, o atare concluzie fiind întărită de faptul că anexa nr. 4 din lege stabilea că valoarea taxei depinde de capacitatea motorului, de standardele de emisie și de vârsta autovehiculului.* Prin urmare, Legea nr. 343/2006 are un obiect concret de reglementare, și anume instituirea unui venit la bugetul de stat sub forma unui impozit indirect, materia impozabilă constituind-o autovehiculele înmatriculate pentru prima dată în România, scopul declarat al acestei reglementări fiind acela de protecție a mediului.

Art. 1 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 nu cuprinde

dispoziții de natură a duce la concluzia că instituie o nouă taxă, ci doar redefinește taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, astfel cum rezultă din prevederile art. 4 și art. 14 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008. *Redefinirea unei taxe printr-un act normativ distinct față de cel inițial nu echivalează cu instituirea unei noi taxe, atât timp cât natura juridică a celor două taxe este identică.*

*Faptul că inițial taxa a fost definită ca taxă specială pentru autoturisme și autovehicule și, ulterior, a fost definită drept taxă pe poluare nu poate acredita ideea că se instituie taxa pe poluare pentru trecut, câtă vreme taxa fusese deja plătită, iar art. 11 din ordonanța de urgență viza numai restituirea sumei plătite în plus față de cuantumul datorat, nu și situația în care, prin noua reglementare, cuantumul taxei s-ar fi majorat. De asemenea, nici faptul că veniturile realizate prin plata acestei taxe sunt afectate unui fond sau altul nu este un motiv de a se susține că legiuitorul a reglementat două taxe distincte din moment ce ambele reglementări normative vizează o taxă pe poluare. Astfel, natura juridică a taxei a rămas nealterată - taxă pe*

*poluare -, ceea ce s-a modificat a fost doar modalitatea de calcul al acesteia, și anume cuantumul ei.*

De altfel, cuantumul taxei a fost din nou modificat prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 7/2009, reducându-l cu o treime, fapt ce nu echivalează cu concluzia că ar fi vorba de reglementarea unei alte taxe.

De asemenea, se reține că textul contestat reprezintă o normă de procedură care dă posibilitatea contribuabilului ce a achitat o sumă mai mare în raport cu cea datorată să își recupereze suma plătită în plus, normă, care, de altfel, îi este și favorabilă.

*Nu putem fi de acord cu motivarea Curții Constituționale, în sensul că nu se instituie o nouă taxă, ci doar se redefinește taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, astfel cum rezultă din prevederile art. 4 și art. 14 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008.*

*Noua taxă instituită de O.U.G. nr.50/2008 este stabilită pe alte principii decât taxa specială anterioară, are alt mod de calcul și altă destinație, deci natura juridică a celor două taxe nu este identică și nu poate fi vorba de redefinirea unei taxe<sup>155</sup>.*

---

<sup>155</sup> Cosmin Flavius Coștaș, în studiul *Incompatibilitatea succesivă a reglementărilor privind taxa auto cu dreptul comunitar*, material prezentat în cadrul coloquiului "Taxa auto din perspectiva dreptului comunitar", organizat de Centrul de Studii de Drept European al Institutului de Cercetări Juridice din cadrul Academiei Române la București, 20 martie 2009, arată că *taxa de poluare nu este o taxă de mediu*. Astfel, *taxele de mediu (taxele ecologice)* pot fi definite ca totalitatea contribuțiilor obligatorii percepute în considerarea unei materii impozabile susceptibile de a aduce atingere mediului, indiferent dacă acestea sunt colectate la bugetul de stat, la bugetele locale sau într-un fond special

destinat protecției mediului. În cazul taxei de poluare instituită prin O.U.G. nr. 50/2008 caracterul de „taxă ecologică” lipsește cu desăvârșire întrucât: valoarea taxei scade cu cât autoturismul este mai vechi și poluează mai mult; faptul generator al obligației de a plăti taxa nu îl reprezintă aptitudinea autovehiculului de a polua, ci prima înmatriculare a acestui autoturism în România. Prin urmare, trebuie reținut faptul că nu ne aflăm în prezența unei veritabile taxe ecologice, din moment ce scopul acesteia nu este combaterea poluării prin taxarea mai pronunțată a autoturismelor care poluează mai mult, ci doar colectarea de venituri la bugetul de stat.

*Dacă ar fi așa, ar însemna să se recunoască faptul că încasarea taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule s-a făcut într-un temei legal în perioada 1 ianuarie 2007 - 30 iunie 2008, deși reglementarea era total contrară dreptului comunitar, neputând produce vreun efect juridic<sup>156</sup>.*

*Prin decizia nr. 1596 din 26 noiembrie 2009<sup>157</sup>, Curtea Constituțională a respins, ca neîntemeiată, excepția 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, excepție ridicată de Alina Tuș, Gabriel Vasile Silaghi și Gheorghită-Viorel Rogoz-Popescu în dosarele nr. 9.468/30/2008, nr. 9.469/30/2008 și nr. 3.614/3/2009 ale Tribunalului Timiș - Secția comercială și de contencios administrativ și Tribunalului București - Secția a IX-a contencios administrativ și fiscal.*

*În motivarea excepției de neconstituționalitate se arată că ordonanța de urgență criticată este discriminatorie, întrucât nu se aplică persoanelor fizice sau juridice, de drept privat sau de drept public, utilizatoare a autovehiculelor deja înmatriculate, în pofida faptului că și autoturismele deja înmatriculate reprezintă un factor poluator. În acest condiții, se apreciază că există o discriminare între persoanele care dețin deja autoturisme înmatriculate și cele ce își înmatriculează autoturismele ulterior intrării în vigoare a taxei*

*speciale, respectiv a taxei pe poluare. De asemenea, s-a considerat că textul legal care instituie taxa pe poluare este retroactiv, că taxa pe poluare nu putea fi introdusă în Codul fiscal pe calea adoptării unei ordonanțe de urgență, act inferior legii, iar ordonanța de urgență în sine încalcă libertatea individuală, dar și exigențele art. 115 alin. (4) și (6) din Constituție. În fine, s-a apreciat că întreaga ordonanță de urgență contravine art. 148 din Constituție, precum și art. 90 paragraful 1 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, întrucât taxa pe poluare, așa cum este reglementată, diminuează sau este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second-hand deja înmatriculate într-un alt stat membru, cumpărătorii fiind orientați din punct de vedere fiscal să achiziționeze autovehicule deja înmatriculate în România. În acest sens, sunt invocate o serie de hotărâri ale Curții de Justiție a Comunităților Europene.*

*Analizând excepția de neconstituționalitate ridicată, Curtea Constituțională a constatat că nu este de competența sa analiza conformității unei dispoziții de drept național cu textul Tratatului de instituire a Comunității Europene (Tratatul CE) prin prisma art. 148 din Constituție. O atare competență, și anume aceea de a stabili dacă există o contrarietate între legea națională și Tratatul CE, aparține instanței de judecată, care, pentru a ajunge la o concluzie corectă și legală, din oficiu sau la cererea părții, poate formula o întrebare preliminară în*

<sup>156</sup>A se vedea în acest sens Cosmin Flavius Costaș, *Taxa de poluare. Regim juridic* în Revista Romana de Drept al Afacerilor nr. 5/2008 pag. 13-33

<sup>157</sup> Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 37 din 18 ianuarie 2010

sensul art. 234 din Tratatul de instituire a Comunității Europene la Curtea de Justiție a Comunităților Europene. În situația în care Curtea Constituțională s-ar considera competentă să se pronunțe asupra conformității legislației naționale cu cea europeană, s-ar ajunge la un posibil conflict de jurisdicții între cele două instanțe, ceea ce, la acest nivel, este inadmisibil<sup>158</sup>.

Prin decizia nr.1178 din 17 septembrie 2009<sup>159</sup>, Curtea Constituțională a respins, ca inadmisibilă, excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art.4 lit.a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, precum și a ordonanței de urgență în ansamblul său, excepție ridicată din oficiu de Tribunalul București - Secția a IX-a contencios administrativ și fiscal în dosarele nr.2104/3/2009 și nr.150/3/2009.

În motivarea excepției de neconstituționalitate, s-a arătat că dispozițiile legale criticate sunt discriminatorii, întrucât nu prevăd obligația persoanelor fizice sau juridice, de drept privat sau de drept public, utilizatoare ale autovehiculelor deja înmatriculate, de a contribui pecuniar la bugetul Fondului pentru mediu, în pofida faptului că și autoturismele deja înmatriculate reprezintă un factor poluator. În aceste condiții, se apreciază că există o

discriminare între persoanele care dețin deja autoturisme înmatriculate și cele ce își înmatriculează autoturismele ulterior intrării în vigoare a taxei speciale, respectiv a taxei pe poluare.

Analizând excepția de neconstituționalitate ridicată, Curtea Constituțională a constatat că textul de lege criticat în mod punctual, precum și ordonanța de urgență în ansamblul său, nu prevăd obligația plății taxei pe poluare decât la prima înmatriculare a autovehiculului. Or, în mod firesc, pentru autovehiculele înmatriculate înainte de intrarea în vigoare a taxei speciale și, ulterior, a taxei pe poluare, nu se plătește taxa în cauză. O asemenea chestiune ține de opțiunea legiuitorului, care, în considerarea anumitor factori, în viitor va putea adopta o soluție legislativă diferită în sensul sugerat prin motivarea excepției de neconstituționalitate.

În aceste condiții, Curtea Constituțională a constatat că, în mod evident, critica de neconstituționalitate formulată vizează necesitatea completării unei eventuale omisiuni legislative. Însă, raportat la critica de neconstituționalitate, Curtea reține că, potrivit art.2 alin.(3) din Legea nr. 47/1992, instanța constituțională nu poate modifica sau completa soluția legislativă criticată, o atare competență aparținând legiuitorului originar sau delegat.

---

<sup>158</sup> A se vedea și Decizia 239 din 9 martie 2010, similară, prin care s-a respins, ca fiind inadmisibilă, excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 4 lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, excepție ridicată de C.V.G., R.A.I.N., I.G. și P.V. în dosarele nr. 1.014/115/2009, nr. 1.010/115/2009, nr. 1.051/

115/2010 și nr. 1.009/115/2009 ale Tribunalului Caraș-Severin - Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 241 din 15 aprilie 2010

<sup>159</sup> Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.665 din 06 octombrie 2009

Prin decizia nr. 65 din 19 ianuarie 2010<sup>160</sup>, Curtea Constituțională a respins, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 3 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, excepție ridicată de Andrei Grigore în Dosarul nr. 3.363/302/2009 al Judecătoriei Sectorului 5 București - Secția a II-a civilă.

În motivare, s-a arătat că susținerile autorului excepției referitoare la încălcarea principiilor egalității și al nediscriminării, precum și a drepturilor de care beneficiază persoanele cu handicap sunt întemeiate tocmai pe această caracteristică tehnică a autovehiculelor dotate cu cutie de viteze care poate funcționa în regim automat, apreciată de autorul excepției ca fiind echivalentă cu o modalitate de adaptare sau echipare specială a unui autovehicul necesară persoanelor cu handicap, adaptare ce atrage exceptarea de la plata taxei pe poluare.

Potrivit art. 3 alin. (1) lit. b) din ordonanța de urgență atacată, fac excepție de la plata taxei autovehiculele special modificate în scopul conducerii de către persoanele cu handicap, precum și autovehiculele special modificate în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat, iar, conform alin. (4) al aceluiași articol, "modificările speciale aduse autovehiculelor se înscriu de către Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în cartea de identitate a vehiculului. Lista modificărilor speciale aduse autovehiculelor va fi aprobată prin ordin al ministrului

transporturilor și infrastructurii."

Soluția legislativă potrivit căreia autovehiculele dotate cu cutie de viteze care poate funcționa în regim automat nu sunt exceptate de la plata taxei pe poluare este pe deplin justificată, având în vedere că aceste caracteristici tehnice nu se înscriu în categoria modificărilor speciale, astfel definite de lege, pentru a atrage exceptarea de la plata taxei.

Așa fiind, Curtea a constatat că nu se poate susține în mod întemeiat că opțiunea legiuitorului în această materie operează o discriminare în defavoarea persoanelor cu handicap.

Prin decizia nr. 137 din 25 februarie 2010<sup>161</sup>, Curtea Constituțională a respins, ca inadmisibilă, excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art.4 lit.a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, excepție ridicată de S.V.K., C.T. A.C.T., G.L., I.M., A.D.V., N.G., C.T., P.R.J., P.D., G.M.S. și S.C. "C.F. Automobile" - S.R.L. din Reșița în dosarele nr.784/115/2009, nr.1.013/115/2009, nr.383/115/2009, nr.740/115/2009, nr.879/115/2009, nr.1.532/115/2009, nr.1.050/115/2009, nr.1.011/115/2009, nr.786/115/2009, nr.782/115/2009, nr.790/115/2009, nr.839/115/2009, nr.860/115/2009 și nr.607/115/2009 ale Tribunalului Caraș-Severin - Secția comercială și de contencios administrativ și fiscal.

În motivarea excepției de neconstituționalitate, s-a arătat că textul legal criticat încalcă prevederile art.90 din Tratatul de instituire a Comunităților

<sup>160</sup> Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 88 din 9 februarie 2010

<sup>161</sup> Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 182 din 22 martie 2010

Europene, întrucât taxa pe poluare este percepută numai pentru autoturismele înmatriculate în Comunitatea Europeană și reînmatriculate în România, în timp ce pentru autoturismele deja înmatriculate în România, la o nouă înmatriculare, taxa nu mai este percepută. Astfel, această taxă pe poluare este, în realitate, o taxă vamală și că, prin aplicarea art.90 din Tratat, "instanța este datoare să constate că prevederile Ordonanței nr.50/2008 sunt reglementări contrare legislației europene și că nu pot fi menținute în continuare ca aplicabile".

Curtea Constituțională a constatat că toate aceste aspecte converg spre a demonstra faptul că sarcina aplicării cu prioritate a reglementărilor comunitare obligatorii în raport cu prevederile legislației naționale revine instanței de judecată. *Este o chestiune de aplicare a legii, și nu de constituționalitate. Curtea constată că, în raporturile dintre legislația comunitară și cea națională (cu excepția Constituției), se poate vorbi numai de prioritate de aplicare a celei dintâi față de cealaltă, chestiune ce intră în competența instanțelor judecătorești.*

Mai mult, Curtea reține că, în cazul în care s-ar accepta punctul de vedere contrar, în sensul că instanța constituțională poate stabili constituționalitatea sau neconstituționalitatea unui text de lege raportat la prevederile unui act comunitar, ar încălca, în mod evident, competențele Curții de Justiție a Uniunii Europene, din moment ce

aceasta are competența să interpreteze tratatele (art.267 din tratat)<sup>162</sup>.

*La 25 iunie 2009, Comisia Europeană considera că prevederile legislației românești, conform cărora taxa pe poluare se suspendă pentru anumite autovehicule, însă crește pentru anumite mașini de ocazie provenite din alte state membre, ar putea duce la discriminarea acestor mașini de ocazie, protejând industria națională a autovehiculelor noi<sup>163</sup>.*

Această solicitare a fost transmisă sub forma unei „*scrisori de somare*”, prima etapă a procedurii de încălcare a dreptului comunitar prevăzută în articolul 226 din Tratatul CE.

În cazul României, Comisia Europeană nu a putut sesiza Curtea de Justiție a Uniunii Europene deoarece, după notificările succesive preliminare, adresate de Comisie statului român, au fost modificate reglementările naționale (chiar dacă prin modificările legislative naționale nu erau respectate reglementările comunitare), procedura fiind luată din nou de la început, de fiecare dată.

Conform legislației românești în vigoare din februarie 2009, autovehiculele din categoria EURO 4, cu o capacitate cilindrică de cel mult 2 000 cmc sunt scutite de plata taxei pe poluare în România dacă se înmatriculează pentru prima dată în orice stat din Uniunea Europeană în perioada 15 decembrie 2008 – 15 decembrie 2009. Aceeași legislație prevede totodată dublarea nivelului taxelor

<sup>162</sup> Pentru același raționament, a se vedea și decizia nr. 408 din 13 aprilie 2010 pronunțată de Curtea Constituțională, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 381 din 9 iunie 2010

<sup>163</sup> [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm), [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/common/infringements/infringement\\_cases/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/infringements/infringement_cases/index_en.htm)

aplicabile altor autovehicule care fac obiectul acestei taxe.

*Comisia Europeană a reținut că, prin modul în care este formulată, legislația românească pare a avea un efect protecționist la nivelul industriei naționale a autovehiculelor noi.*

În conformitate cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție Europene, statele membre pot prevedea taxarea diferențiată a unor produse similare, cu condiția ca aceasta să se bazeze pe criterii obiective și să nu aibă ca efect protejarea producției naționale. În opinia Comisiei, *criteriul „primei înmatriculări” nu este o cerință pe deplin obiectivă, deoarece nu ține seama de calitatea intrinsecă a mașinilor, iar în anumite cazuri, acesta ar putea duce la discriminarea mașinilor de ocazie provenite din alte state membre.*

În urma aplicării cerinței de „primă înmatriculare”, *toate mașinile noi înmatriculate în perioada stabilită de legislația românească, care intră direct pe piața mașinilor de ocazie din această țară, circulă fără să fie supuse acestei taxe. Pe de altă parte, mașinile de o calitate asemănătoare, care urmează să fie înregistrate în România în aceeași perioadă, dar nu pentru prima dată, și care intră în concurență directă cu produsele naționale, vor fi supuse unei taxe substanțiale.*

Prin *decizia civilă nr. 2421/08.10.2009, Curtea de Apel Cluj, Secția Comercială, de contencios administrativ și fiscal*<sup>164</sup> a obligat Instituția Prefectului Județului Cluj - Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehicu-

lelor Cluj să înmatriculeze autoturismul marca Suzuki Grand Vitara nr. motor H27A, fără plata taxei de poluare instituită de O.U.G. nr.50/2008 cu modificările și completările ulterioare.

În motivare, s-a arătat că este unanim admis atât în literatura de specialitate, cât și în practica judiciară internă și cea a CJCE că art. 90 din Tratat produce efecte directe și, ca atare, creează drepturi individuale pe care jurisdicțiile statelor membre ale Uniunii Europene le pot proteja.

Judecătorul național, ca prim judecător comunitar, are competența atunci când dă efect direct dispozițiilor art. 90 din Tratat să aplice procedurile naționale de așa manieră ca drepturile prevăzute de Tratat să fie deplin și efectiv protejate.

La data de 22.09.2008, reclamantul recurent a achiziționat din Germania un autoturism marca Suzuki Grand Vitara, înmatriculat pentru prima dată în Germania în anul 2003. La data de 29.01.2009, recurentul a obținut un certificat de autenticitate din partea Registrului Auto Roman. Ulterior, la data de 26.03.2009, reclamantul recurent a adresat o cerere Instituției Prefectului Județului Cluj – Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Autovehiculelor prin care a solicitat înmatricularea autoturismului fără achitarea taxei de poluare. Motivele invocate în susținerea acestei cereri sunt similare argumentelor care motivează recursul dedus judecății. Cererea nu a fost soluționată, nici pârâta intimata nu a făcut dovada modului de soluționare a cererii, însă prin întâmpinarea formu-

<sup>164</sup> <http://hotararijudecatoresti.ro/38944/taxa-de-poluare-prevazuta-de-oug-nr-50-2008->

[diferenta-de-tratament-incalcarea-art-90-din-tratatul-de-instituire-a-ce.html](http://diferenta-de-tratament-incalcarea-art-90-din-tratatul-de-instituire-a-ce.html)

lată la cererea de chemare în judecată s-a opus la admiterea acesteia, invocând faptul că nu poate proceda la înmatricularea autoturismului în lipsa dovezii achitării taxei de poluare, cu motivarea că prima înmatriculare a vehiculelor în România se poate efectua doar dacă sunt respectate dispozițiile art. 7 din OMAI 1501/2006, atât în sensul prezentării documentelor cât și în sensul achitării tuturor taxelor prevăzute de legislația în vigoare, inclusiv taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, stabilită de O.U.G. nr.50/2008.

*Instanța de recurs, urmărind modificările succesive ale O.U.G. nr.50/2008, constată faptul că solicitarea de înmatriculare a autoturismului și refuzul autorității administrative de a înmatricula acel autoturism în absența dovezii de achitare a taxei de poluare a avut loc după data modificării O.U.G. nr.50/2008 prin O.U.G. nr.218/2008. Astfel, cererea nesoluționată adresată autorității administrative este datată 26.03.2009, iar O.U.G. 218/2008 a fost publicată în Monitorul Oficial în data de 11.12.2008. În consecință, compatibilitatea O.U.G. nr.50/2008 cu prevederile comunitare incidente trebuie analizată prin raportare la modificările aduse prin O.U.G. nr.218/2008.*

Analiza trebuie efectuată în primul rând prin relevarea scopului urmărit de către Guvernul României prin adoptarea ordonanței de urgență. Astfel, în preambulul ordonanței de urgență analizate se prevede faptul că adoptarea acesteia a fost necesară având în vedere concluziile analizei gradului de adâncire a crizei financiare și economice în luna octombrie, care relevă o scădere importantă a piețelor auto și a producției industriei furnizoare,

*precum și măsurile de susținere a sectorului de automobile, afectat de criza financiară internațională; faptul că Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt 4 locuri de muncă în industria furnizoare.*

*Este lipsit de echivoc faptul că intenția legiuitorului nu mai are nicio legătură cu scopul declarat al adoptării O.U.G. nr.50/2008, care potrivit enunțului din preambulul acestui act normativ urmărea inițial „asigurarea 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, având în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale”.*

*Schimbarea de intenție declarată expres de legiuitor nu lasă loc vreunei interpretări. Astfel, de la necesitatea susținerii unor programe de protecție a mediului prin îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în acest domeniu, scopul declarat al O.U.G. nr.50/2008 s-a transformat în protejarea industriei interne de autovehicule și păstrarea locurilor de muncă angrenate în producția de autovehicule.*

*Deși inițial taxa de poluare era datorată la prima înmatriculare a autoturismelor în România, indiferent*

*dacă este vorba despre autoturisme noi sau second-hand, prin actul normativ enunțat, O.U.G. nr. 218/2008, o anumită categorie de autoturisme noi au fost exceptate de la plata taxei de poluare. Astfel "autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cmc, precum și toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008-31 decembrie 2009 inclusiv, se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008".*

*Într-un mod deloc întâmplător, categoria de autoturisme exceptată de la plata taxei de poluare corespunde caracteristicilor tehnice ale autoturismelor produse în România, o nouă dovadă a intenției clare de protejare a industriei interne în detrimentul produselor importate.*

*Pentru aceste argumente, prin ultimele modificări aduse O.U.G. nr.50/2008, taxa de poluare încalcă prevederile art. 90 din Tratatul de Instituire a Comunităților Europene.*

Astfel, în jurisprudența referitoare la art. 90 din Tratatul CE, CJCE a explicat care sunt condițiile în care se poate reține aplicarea acestui text: trebuie să existe o discriminare între produsele naționale și produsele importate, trebuie să existe o similitudine sau un raport de concurență între produsele importate vizate de taxa 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 într-un raport de concurență, iar prin efectul unei norme fiscale naționale se creează o discriminare, astfel încât consumatorii sunt descurajați să aleagă produsele importate în vederea realizării unui scop declarat de protejare a industriei naționale și a locurilor de muncă, art. 90 este aplicabil, iar norma fiscală națională contrară art. 90 trebuie înlăturată de la aplicare.

*În urma modificărilor aduse prin O.U.G. nr.218/2008, norma internă îndeplinește toate criteriile pentru a fi declarată incompatibilă cu art. 90 din Tratatul CE.*

Astfel, există atât o discriminare între autoturismele second-hand înmatriculate deja într-un stat membru al Uniunii Europene și care se înmatriculează în România și autoturismele second-hand deja înmatriculate în România și mai mult, există și o discriminare între o anumită categorie de autoturisme noi, cu caracteristicile celor produse în România și restul autoturismelor noi, *discriminare introdusă de legiuitor cu intenția declarată de protejare a industriei naționale*, scop incompatibil cu cerințele și rigorile spațiului de liberă circulație a mărfurilor, forței de muncă și capitalului. Există un raport de concurență între produsele importate și produsele naționale, astfel încât alegerea consumatorului poate fi orientată spre o anumită categorie de produse, în speță fie spre cele deja înmatriculate în România, fie spre cele produse în România.

Incompatibilitatea ultimei forme a taxei de poluare cu dreptul comunitar este pusă în discuție și prin lansarea unei proceduri de *infringement* de Comisia Europeană, la data de 25.06.2009, în temeiul art. 226 din Tratatul CE.

*O soluție similară s-a adoptat prin decizia nr. 1946/06.11.2009 pronunțată de Curtea de Apel Suceava, Secția comercială, contencios administrativ și fiscal.*

Instanța a reținut că taxa de poluare introdusă prin dispozițiile O.U.G. nr.50/2008, reprezentând o exprimare a suveranității statale sub forma dreptului de a stabili taxe și impozite, ceea ce constituie obiectul analizei în această cauză nu poate fi decât verificarea identității de tratament dintre diversele feluri de autoturisme supuse taxei de poluare, mai exact, a neutralității taxei.

*Iar această analiză nu poate să înceapă decât de la a observa că, verificarea neutralității taxei se face prin compararea efectelor taxei asupra autovehiculelor importate dintr-un stat membru cu efectele taxei impuse unor autovehicule similare înmatriculate deja în statul membru, cărora deja le-a fost aplicată taxa.*

Și nu este inutil de observat că hotărârea CJCE în cauza C-290/2005, *Akos Nadasdi* fost pronunțată la cererea unei instanțe din Ungaria, țară care, la data intrării în Uniunea Europeană, se afla în aceeași poziție ca și România, aceea de a nu fi avut anterior o taxă de primă înmatriculare (sau echivalentă), așa încât valoarea reziduală a acesteia să fie inclusă în prețul autoturismelor aflate în circulație cu care intră în concurență autoturismele second-hand nou importate (acestea din urmă fiind dezavantajate prin faptul că includ valoarea reziduală a taxei, având teoretic un preț mai ridicat).

Prin urmare, *caracterul discriminatoriu al dispozițiilor O.U.G. nr.50/2008 poate fi analizat doar prin raportare la autovehiculele intrate în România și cu privire la care s-a*

*perceput taxa de poluare, iar nu cu privire la autovehiculele înmatriculate în România înainte de 01.01.2007 și nici cu privire la autovehiculele înmatriculate în perioada 01.01.2007-01.07.2008, supuse taxei de primă înmatriculare.*

În cadrul acestei analize, la data la care reclamantul a achitat taxa de poluare, erau în vigoare prevederile art. III din O.U.G. nr.218/2008 care, dispun că „autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm<sup>3</sup>, precum și toate autovehiculele N 1 cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008 - 31 decembrie 2009 inclusiv, se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare pentru autovehicule, stabilită potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008.”

Printre argumentele care au stat la baza adoptării acestei măsuri legislative se află protejarea pieței interne prin „păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar un loc de muncă în industria constructoare reprezintă patru locuri de muncă în industria furnizoare”, așa cum rezultă din preambulul O.U.G. nr.218/2008.

De asemenea, scopul protejării pieței interne de autovehicule rezultă implicit din faptul că în România, piața este dominată de producătorii autovehiculelor ale căror caracteristici tehnice permit scutirea de la plata taxei de poluare.

*În această modalitate de reglementare, prin modul în care este formulată legislația românească, se urmărește un efect protecționist la*

*nivelul industriei naționale a autovehiculelor noi.*

În urma cerinței de „primă înmatriculare” toate mașinile noi, înmatriculate în perioada 15.12.2008-31.12.2009, care intră direct pe piața mașinilor de ocazie din România, circulă fără să fie impuse taxa de poluare.

Pe de altă parte, *autovehiculele de o calitate asemănătoare, care urmează să fie înregistrate în România în aceeași perioadă, dar nu pentru prima dată, și care intră în concurență directă cu produsele naționale, vor fi supuse unei taxe substanțiale.*

*Curtea de Apel Suceava constată că forma de reglementare națională a taxei de poluare, aplicată recurentului, plătitor al taxei la 7 mai 2009, conform căreia taxa se suspendă pentru anumite autovehicule, însă crește pentru anumite mașini de ocazie provenite din alte state membre, încalcă dispozițiile art. 90 alin. 1 din Tratatul CE.*

*Tot Curtea de Apel Suceava, Secția comercială, contencios administrativ și fiscal, prin decizia nr. 1955/12.11.2009 reține că autoturismele fabricate în România sunt scutite de plata taxei de poluare, fapt ce contravine art. 90 T.C.E., întrucât achiziționarea unui autoturism cu o capacitate mai mare de 2000 cmc., care nu este fabricat în România, impune achitarea taxei de poluare. Se amintește hotărârea Humblot (C-112/84), în care s-a constatat autoturismele clasificate până la 16 cai putere fiscali erau supuse unei taxări graduale de până la 1100 franci,*

iar cele peste 16 cai putere fiscali erau taxate cu o singură sumă de 5000 franci. La acea dată, nu se fabricau în Franța autoturisme de peste 16 cai putere fiscali și, de aceea, toate autoturismele pentru care se percepea taxarea mai mare de 5000 franci erau importate. Taxa de 5000 franci a fost fixată la un asemenea nivel, încât numai autovehiculele importate pot fi subiectul acestora.

În mod similar, în actuala reglementare a O.U.G. nr.50/2008, modificată prin O.U.G. nr.218/2008 și O.U.G. nr.7/2009, un autoturism nou fabricat în România, cu o capacitate de sub 2000 cmc este scutit de plata taxei de poluare, iar achiziționarea unui autoturism nou, cu o capacitate mai mare de 2000 cmc (ce nu este fabricat în România, ci doar în străinătate) impune achitarea taxei de poluare.

#### **Curtea de Justiție a Uniunii Europene, cauza Tatu, C-402/09<sup>165</sup>**

*Tribunalul Sibiu, Secția comercială și de contencios administrativ, prin încheierea din 18 iunie 2009, a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu o întrebare preliminară referitoare la compatibilitatea taxei de poluare instituită prin O.U.G. nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, cu art. 90 din Tratatul privind instituirea Comunității Europene, articol ce reglementează interzicerea impunerii, asupra produselor din alte state membre, a unor taxe superioare celor care se aplica produselor naționale.*

*Tribunalul Sibiu solicită Curții să răspundă la următoarea întrebare:*

---

<sup>165</sup>A se vedea [http://curia.europa.eu/en/content/juris/c2\\_juris.htm](http://curia.europa.eu/en/content/juris/c2_juris.htm)

*“Contravin dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008 cu modificările ulterioare dispozițiilor art. 90 din Tratatul CE, se instituie într-adevăr o măsură cu adevărat discriminatorie?”*

Litigiul principal privește o cerere de restituire a taxei de poluare achitate în luna iulie 2008, în temeiul O.U.G. nr.50/2008. Prin acțiunea formulată, reclamantul pretinde că taxa de poluare este în realitate o altă formă a taxei de primă înmatriculare, reglementată anterior de Codul fiscal și care a fost deja considerată de instanțele naționale ca fiind contrară dreptului comunitar. De asemenea, reclamantul susține că taxa de poluare contravine art. 25, art. 28 și art. 90 din Tratatul CE.

*În motivarea întrebării preliminare, se arată că, analizând dispozițiile O.U.G. nr.50/2008, cu modificările ulterioare, reiese că pentru un autoturism produs în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene nu se percepe, la o nouă înmatriculare, taxa de poluare, dacă a fost anterior înmatriculat tot în România. Dar se percepe această taxă de poluare la autoturismul produs în țară sau în alt stat membru UE, dacă este înmatriculat pentru prima dată în România.*

*Reglementată în acest mod, taxa de poluare diminuează sau este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second-hand deja înmatriculate într-un alt stat membru:*

*cumpărătorii sunt orientați din punct de vedere fiscal să achiziționeze autovehicule second-hand deja înmatriculate în România.*

*Iar ca urmare a adoptării O.U.G. nr.218/2008, intenția legiuitorului de a influența alegerea consumatorilor a devenit mai evidentă: a fost înlăturată taxa de poluare pentru autoturismele noi, Euro 4, capacitate cilindrică mai mică de 2000 cm<sup>3</sup> (or, este de notorietate ca în România sunt produse autoturisme cu aceste caracteristici) care se înmatriculează pentru prima dată în România în perioada 15.12.2008-31.12.2009, astfel încât consumatorii sunt direcționați fie spre un autoturism nou, fie spre un autoturism second-hand deja înmatriculat în România<sup>166</sup>. Se protejează astfel producția internă, aspect ce reiese explicit din preambulul O.U.G. nr.208/2008 și O.U.G. nr.218/2008, potrivit căruia ”Guvernul României se preocupă de luarea măsurilor care să asigure păstrarea locurilor de muncă în economia românească, iar la un loc de muncă în industria constructoare sunt patru locuri de muncă în industria furnizoare”.*

*Sigur, faptul că judecătorii români apelează la mecanismul întrebării preliminare<sup>167</sup> este îmbucurător, însă modalitatea aleasă este deficitară, prin faptul că nu ține seama de legea aplicabilă speței aflate pe rolul său.*

<sup>166</sup> Instanța a copiat efectiv concluziile lui Cosmin Flavius Coștaș, *Incompatibilitatea succesivă a reglementărilor privind taxa auto cu dreptul comunitar*, material prezentat în cadrul colocviului “Taxa auto din perspectiva dreptului comunitar”, organizat de Centrul de Studii de Drept European al Institutului de Cercetări Juridice din cadrul Academiei Române la București, 20 martie 2009.

<sup>167</sup> Interpretarea pe care o va da CJCE urmărește cunoașterea sensului exact al unor dispoziții neclare (contencios de interpretare) și privește atât conținutul Tratatelor constitutive, cât și dreptul derivat, inclusiv cel al relațiilor exterioare, în timp ce aprecierea validității urmărește să verifice conformitatea unui act cu dreptul comunitar (contencios de legalitate), neputând privi decât dreptul comunitar derivat.

Tribunalul Sibiu se pronunță cu referire la acte normative care nu erau în vigoare la data plății taxei de poluare, din luna iulie 2008, în vederea înmatriculării autoturismului pentru prima dată în România, respectiv O.U.G.nr.208/2008 și O.U.G.nr.218/2008.

În fapt, motivarea trebuia să aibă în vedere prima formă a O.U.G. nr.50/2008, în baza căreia s-a perceput taxa de poluare în cazul reclamantului.

Nota de informare a Curții de Justiție cu privire la efectuarea trimiterilor preliminare de către instanțele naționale impune redarea conținutului dispozițiilor de drept intern care ar putea fi aplicate și să identifice, dacă este cazul, jurisprudența națională pertinentă, indicând de fiecare dată referințele exacte (spre exemplu, pagina unui jurnal oficial sau a unui anumit repertoriu de jurisprudență, eventual cu trimitere la site-uri internet).

Expresia „suspendă judecarea cauzei până se va întoarce răspunsul de la Curtea de Justiție a Uniunii Europene” este nepotrivită, pentru că formularea unei întrebări preliminare determină suspendarea procedurii naționale până la momentul la care Curtea se pronunță, iar nu până la comunicarea hotărârii pronunțate.

Acestea sunt aspecte care nu pot scăpa analizei CJUE.

Hotărârile preliminare au, în principiu, un efect retroactiv. Astfel, interpretarea pe care Curtea o va da

unei reguli de drept comunitar în exercitarea competenței sale potrivit art. 234 din Tratat, clarifică și definește, dacă este necesar, înțelesul și scopul acestei reguli așa cum se impune sau ar fi fost necesar să se impună să fie înțeleasă și aplicată din momentul intrării ei în vigoare.

Ca urmare, regula, așa cum este interpretată, poate și trebuie să fie aplicată de instanță chiar relațiilor juridice stabilite anterior pronunțării hotărârii Curții, dacă celelalte condiții privind admisibilitatea acțiunii principale sunt îndeplinite<sup>168</sup>.

**Curtea de Justiție a Uniunii Europene, cauza S.C. Darmi S.R.L.<sup>169</sup>, C-178/10 și cauza Obreja, C-136/10<sup>170</sup>**

Curtea de Apel Târgu Mureș, Secția comercială și de contencios administrativ, prin încheierea din 22 decembrie 2009, a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu mai multe întrebări preliminare pentru interpretarea art. 23, 25 și 90 ale Tratatului înstituint Uniunea Europeană.

Prin acțiunea introductivă de instanță s-a solicitat instanței de contencios administrativ anularea deciziei administrative nr. 169/21.01.2009, emisă de autoritatea publică fiscală, respectiv Direcția Generală a Finanțelor Publice Locale Mureș, decizie prin care a fost respinsă contestația reclamantei – intimate privind restituirea taxei de

<sup>168</sup> Hotărârea CJCE din 27.03.1980, C 61/79, *Denkavit Italiana*, în Rec., p.1205, Hotărârea CJCE din 19.10.1995, C 137/94, *The Queen (R) c. Secretary of State for Health ex parte Cyril Richardson*, în Rec., p.I-3407, Hotărârea CJCE din 15.12.1995, C 415/93, *Union Royale des*

*Sociétés de Football Association and others c. Bosman and others*.

<sup>169</sup> Cauzele au fost conexe prin Ordonanța președintelui C.J.U.E. din 29 aprilie 2010

<sup>170</sup>A se vedea [http://curia.europa.eu/en/content/juris/c2\\_juris.htm](http://curia.europa.eu/en/content/juris/c2_juris.htm)

poluare plătită de acesta, în sumă de 8001 lei.

Prima instanță, prin sentința nr. 390/03.06.2009, în dosarul nr. 295/192/2009 al Tribunalului Mureș, a admis acțiunea formulată de reclamanta – intimată, a anulat decizia atacată de reclamantă și a dispus restituirea către aceasta a taxei de poluare nr. 3837/12.11.2008, de către pârâta – recurentă. În esență, se susține că Ordonanța de Urgență nr.50/2008, în baza căreia pârâta – recurentă a perceput taxa de poluare, contravine art. 90 din Tratatul de instituire a Comunităților Europene, întrucât este destinată, această taxă, să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second - hand deja înmatriculate într-un alt stat membru al Uniunii Europene, cum a fost cazul autoturismului înmatriculat de reclamanta – intimată favorizându-se, astfel, vânzarea autoturismelor second - hand deja înmatriculate în România.

În același timp, instanța de fond și-a motivat soluția și pe o altă discriminare, respectiv între persoanele care și-au înmatriculat autoturismele second hand, achiziționate din țări ale Uniunii Europene anterior datei de 01.07.2008 și pentru care nu s-a prevăzut obligația legală privind plata taxei de poluare (data intrării în vigoare a O.U.G. nr.50/2008) și cele care înmatriculează ulterior datei de 01.07.2008 aceste autoturisme respectiv sub imperiul O.U.G. 50/2008.

Cauza se află în recurs, prin formularea acestei căi de atac de către pârâta D.G.F.P. Mureș, și prin care aceasta afirmă că au fost respectate dispozițiile comunitare prevăzute în art. 23, 25 și 90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene.

*Curtea de Apel Târgu Mureș, Secția comercială și de contencios administrativ, prin încheierea din 23 februarie 2010, a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu mai multe întrebări preliminare pentru interpretarea art. 23, 25 și 90 ale Tratatului instituind Uniunea Europeană.*

Prin acțiunea introductivă de instanță s-a solicitat instanței de contencios administrativ anularea deciziei administrative nr. 133/14.11.2008, emisă de autoritatea publică fiscală, respectiv Direcția Generală a Finanțelor Publice Mureș – Administrația Finanțelor Publice Târgu-Mureș, decizie prin care a fost respinsă contestația reclamantului-recurent privind restituirea taxei de poluare plătită de acesta, în sumă de 3146 lei.

Tribunalul Mureș, prin sentința nr. 493/29.06.2009, pronunțată în dosarul nr. 338/102/2009, a respins acțiunea formulată de reclamantul-recurent. În esență, se susține că Ordonanța de Urgență nr. 50/2008, în baza căreia pârâta–intimată a perceput taxa de poluare, contravine art. 90 din Tratatul de instituire a Comunităților Europene, întrucât această taxă este destinată să diminueze introducerea în România a unor autoturisme second–hand deja înmatriculate într-un alt stat membru al Uniunii Europene, cum a fost cazul autoturismului înmatriculat de reclamanta–intimată favorizându-se, astfel, vânzarea autoturismelor second-hand deja înmatriculate în țara noastră.

România și-a schimbat legislația, abrogând art. 214<sup>1</sup> din Codul fiscal, textul de lege încriminat de Comisia Europeană, și, în același timp, a introdus o nouă taxă, numită “taxă de poluare”, respectiv a fost adoptată

Ordonanța de urgență nr. 50/21.04.2008, cu aplicare din 01.07.2008. Explicațiile pe care Guvernul României le-a dat cu privire la instituirea acestei taxe, în chiar cuprinsul acestui act normativ, au fost cele legate de asigurarea protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în domeniu, ca și de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene. Taxa se varsă într-un fond special pentru mediu și este destinată finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului. În plus, toate autovehiculele, indiferent că erau noi sau la mâna a doua și indiferent că erau achiziționate din România sau din alte state membre ale Uniunii Europene erau supuse acelorași taxe, singura condiție fiind ca să se realizeze ca primă înmatriculare în România (art. 4 din O.U.G.50/2008).

Prin Ordonanța de urgență nr. 218/10.12.2008 s-a modificat Ordonanța de urgență nr. 50/2008, și anume, în art. III din actul normativ modificator se aduce o modificare de natură aparent discriminatorie, și anume că începând cu data de 15.12.2008 până la data de 31.12.2009 toate autovehiculele N1 cu norma europeană EURO 4 și toate autovehiculele a căror capacitate cilindrică nu depășește capacitatea cilindrică de 2.000 cmc se exceptează de la plata taxei de poluare instituită de Ordonanța de urgență nr. 50/2008.

*În speța dedusă judecății, autoturismul a fost introdus sub imperiul Ordonanței de urgență nr. 50/2008, iar toate formalitățile administrative legate*

*de perceperea taxei de poluare au avut loc în luna septembrie 2008 (decizia de calcul a taxei de poluare nr. 44972/18.09.2008 întocmită de organul fiscal și decizia dată de același organ fiscal de respingere a contestației reclamantului-recurent), deci la data la care toate autovehiculele, indiferent de capacitate cilindrică și de norma europeană EURO, erau supuse taxei de poluare la prima înmatriculare în România și, ca atare, anterior modificărilor aduse prin Ordonanța de urgență nr. 218/2008.*

Reclamantul-recurent susține că perceperea taxei de poluare, care, totuși, pentru perioada 01.07.2008 – 15.12.2008 nu a fost considerată de natură a aduce atingere dispozițiilor Tratatului instituind Comunitatea Europeană, ar încălca prevederile din acest Tratat, relativ la încălcarea dispozițiilor legate de uniunea vamală (art. 23 din Tratat), la încălcarea unității taxelor vamale de natură fiscală sau cele vamale la importuri ori a tarifelor cu efect echivalent între statele membre ale Uniunii Europene (art. 25) și la introducerea unor taxe suplimentare mărfurilor aduse din țări membre ale Uniunii Europene celor aplicate produselor indigene similare ori să practice taxe de impozit interne de natură să acorde în mod indirect protecție mărfurilor indigene (art. 90).

În ambele cauze, instanța de recurs, având în vedere actele normative interne din România succesive, măsurile luate de Comunitatea Europeană (de declanșare a procedurii privind sesizarea Curții Europene de Justiție cu privire la pretinsa încălcare de România a normelor Tratatului instituind Uniunea Europeană, în special a art. 90 din Tratat ; urmată de

suspendarea acestei proceduri tocmai din pricina apariției legislației noi – și nu a încetării oricărei proceduri, ceea ce indică un anumit orizont de așteptare al Comisiei Europene în ce privește aplicarea concretă a Ordonanței de urgență nr. 50/2008 nemodificată), a arătat că este în dificultate evidentă în interpretarea acestor dispoziții din Tratatul instituind Uniunea Europeană, fapt pentru care, în temeiul art. 234 din Tratat, a solicitat Curții de Justiție a Uniunii Europene să statueze prin decizie asupra următoarelor întrebări, de natură să clarifice interpretarea unitară a legislației Uniunii Europene:

1. Se poate considera că, prin instituirea unei taxe de poluare, în perioada 01.07.2008-15.12.2008, prin legislația relevantă internă adoptată de România (Ordonanța de urgență nr. 50/2008) sunt satisfăcute în primul rând principiile de uniune vamală și de evitare a dublei impozitări, astfel cum sunt prevăzute de art. 23, 25 și 90 din Tratatul instituind Uniunea Europeană, în sensul în care aceste dispoziții din Tratat permit instituirea unei taxe de poluare în scopul prevăzut de legiuitorul român în preambulul Ordonanței de urgență nr. 50/2008, scop care este prevăzut și în art. 174 și următoarele din Tratatul instituind Uniunea Europeană: asigurarea protecției mediului prin realizarea unor programe și proiecte pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația comunitară în domeniu ? Cu alte cuvinte, mai concret : prin instituirea unei taxe de poluare într-un stat membru al Uniunii Europene, la prima înmatriculare, pentru autoturisme, noi sau second-hand, aduse din alt stat membru în

primul stat membru, se poate considera că dispozițiile art. 174 și următoarele din Tratatul privind instituirea Uniunii Europene nu au justificare aplicarea art. 23, 25 și 90 din același Tratat ?

2. Se poate considera că, dacă un astfel de autovehicul a fost supus unei taxe similare, respectiv taxă de poluare (în același conținut ideatic și cu același scop, respectiv de respectare a mediului conform principiilor și obiectivelor descrise de art. 174 și următoarele din Tratatul instituind Uniunea Europeană), într-un stat membru, cu ocazia primei înmatriculări în alt stat membru se poate institui o astfel de taxă de poluare, cu aceleași obiective prevăzute de art. 174 și următoarele din Tratat, deși anterior a mai fost supus unei taxe de poluare într-un alt stat membru ?

3. În fine, în ideea contrară, că un astfel de autovehicul nu a fost supus într-un alt stat membru unei taxe de poluare (pentru că fie nu există această taxă, fie din alte motive), dar la o înmatriculare succesivă într-un alt stat membru, spre exemplu România, unde se percepe o astfel de taxă, se percepe la prima înmatriculare într-un asemenea stat taxa de poluare, se poate considera, într-o asemenea ipoteză, că se încalcă principiile uniunii vamale sau a unei protecții interne indirecte prevăzute de art. 23, 25 și 90 din Tratatul instituind Uniunea Europeană?

Sigur, întrebările sunt pe linia de argumentație a deciziei civile nr. 870 din 22.10.2009, pronunțată de Curtea de Apel Galați, prin care a fost menținută hotărârea Tribunalului

Brăila,<sup>171</sup> care a decis că taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr.50/2008 (variantea inițială) este incompatibilă cu dreptul comunitar și a obligat Administrația Finanțelor Publice Însurăței la restituirea taxei de poluare. Este mult mai bine că instanța de control judiciar din Târgu Mureș a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene, pentru a se hotărî în ce măsură avem sau nu aplicarea mutatis mutandis a hotărârii pronunțate de Curtea de Justiție a Comunităților Europene în cauza Comisia c. Austria, C-524/07 (discriminarea autoturismelor importate, prin impunerea unor condiții de înmatriculare mult mai stricte decât pentru autoturismele deja înmatriculate în Austria<sup>172</sup>).

Pe de altă parte, destinația taxei de poluare reflectă tocmai caracterul de protecție a mediului, făcându-se venit la bugetul Fondului pentru Mediu, spre deosebire de vechea taxă specială, care era venit la bugetul statului.

Necesitatea protejării mediului înconjurător permite statelor să adopte minime măsuri protecționiste, iar taxa de poluare instituită de O.U.G. nr.50/2008 (variantea inițială) respecta condițiile privind protecția sănătății și vieții oamenilor, animalelor sau a plantelor, respectă principiile precauției acțiunii preventive, principiul poluatorului plătește, iar restricția impusă nu constituia un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție mascată

privind relațiile comerciale dintre statele membre ale Uniunii Europene<sup>173</sup>.

În ce privește forma O.U.G. nr.50/2008, după modificările aduse prin O.U.G. nr.218/2008, opinăm și noi în sensul motivării deciziei civile nr. 2421/08.10.2009, pronunțată de Curtea de Apel Cluj, Secția Comercială, de contencios administrativ și fiscal.

Exista atât o discriminare între autoturismele second-hand înmatriculate deja într-un stat membru al Uniunii Europene și care se înmatriculează în România și autoturismele second-hand deja înmatriculate în România dar și o discriminare între o anumită categorie de autoturisme noi, cu caracteristicile celor produse în România și restul autoturismelor noi.

Această discriminare a fost introdusă de legiuitor cu intenția declarată de protejare a industriei naționale, scop incompatibil cu cerințele spațiului de liberă circulație a mărfurilor, forței de muncă și capitalului al Uniunii Europene.

Modificările aduse prin Legea nr. 329 din 5 noiembrie 2009 privind reorganizarea unor autorități și instituții publice, raționalizarea cheltuielilor publice, susținerea mediului de afaceri și respectarea acordurilor-cadru cu Comisia Europeană și Fondul Monetar Internațional

<sup>171</sup> Sentința civilă nr. 319/FCA/30.04.2009

<sup>172</sup> Republica Austria nu a demonstrat că obiectivul de reducere a numărului de vehicule, care nu sunt echipate cu un dispozitiv de reducere a emisiilor poluante și a zgomotului ar putea fi realizat prin măsuri nediscriminatorii mai puțin restrictive, care să fie, de altfel, de natură să contribuie activ la reducerea parcului național

cu astfel de vehicule, cum ar fi instituirea unui sistem de impozitare în funcție de vechimea vehiculelor sau a poluării produse de acestea ori stabilirea de stimulente pentru distrugerea vehiculelor vechi.

<sup>173</sup> A se vedea și sentința nr. 137/20.01.2009 pronunțată de Tribunalul Dolj, Secția Contencios administrativ și fiscal

### **Art. 35**

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, cu modificările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul 1 se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **“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.”

2. La articolul 3 alineatul (2), litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:

“b) autovehiculele special modificate în scopul conducerii de către persoanele cu handicap, precum și autovehiculele special modificate 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;”.

3. La articolul 3 alineatul (2), după litera e) se introduce o nouă literă, litera f), cu următorul cuprins:

“f) autovehicule speciale a căror deplasare pe drumurile publice este în general limitată numai la și de la locul de muncă, ale căror motoare respectă normele privind poluarea chimică aplicabile mașinilor mobile nerutiere.”

4. La articolul 3, alineatele (3) - (5) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“(3) Excepția prevăzută la alin. (2) lit. b)

se aplică numai pentru achiziționarea unui singur autovehicul în decurs de 5 ani și atunci când autovehiculul este în proprietatea persoanei cu handicap.

(4) Modificările speciale aduse autovehiculelor se înscriu de către Regia Autonomă <<Registrul Auto Român>> în cartea de identitate a vehiculului. Lista modificărilor speciale aduse autovehiculelor va fi aprobată prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

(5) Autovehiculele dotate cu cutie de viteze care poate funcționa în regim automat nu intră în categoria celor exceptate de la plata taxei.”

### **Modificările aduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 117/2009 pentru aplicarea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule<sup>174</sup>**

Pentru punerea de acord a Ordonanței de urgență nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule cu prevederile art. 110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, intrat în vigoare în decembrie 2009 (Tratatul de la Lisabona),

luând în considerare faptul că neasigurarea concordanței cu reglementarea comunitară va aduce prejudicii importante în relația României cu Uniunea Europeană,

pentru a asigura un timp rezonabil de 45 de zile pentru înmatricularea autovehiculelor care provin din statele membre ale Uniunii Europene intrate în România până la 31 decembrie 2009, ținând cont de faptul că aceste elemente constituie situații extraordinare a caror reglementare nu poate fi amânata și vizează interesul public, în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adopta prezenta ordonanță de urgență.

<sup>174</sup> Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 926 din 30 decembrie 2009

### Articol unic

(1) Autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4, a caror capacitate cilindrică nu depășește 2.000 cm<sup>3</sup>, precum și autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008—31 decembrie 2009 inclusiv, beneficiază de exceptarea de la plata taxei pe poluare pentru autovehicule, potrivit art. III alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, în condițiile în care acestea se înmatriculează pentru prima dată în România în termen de 45 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

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

*Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 117/2009 pentru aplicarea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule recunoaște practic discriminarea existentă<sup>175</sup>, fiind înlăturată taxa de poluare pentru autoturismele noi, Euro 4, capacitate cilindrică mai mică de 2000 cm<sup>3</sup> care se înmatriculează pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15.12.2008-31.12.2009, urmărind punerea de acord a Ordonanței de urgență nr. 218/2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a*

*Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule cu prevederile Tratatului de la Lisabona privind funcționarea Uniunii Europene, intrat în vigoare la 1 decembrie 2009.*

*S-a acordat tuturor celor ce au achiziționat astfel de autovehicule până la 31.12.2009 un termen de 45 de zile de la intrarea în vigoare a ordonanței pentru a înmatricula aceste autovehicule în condiții de scutire de taxa.*

*Plângerile adresate Comisiei Europene au fost clasate, având în vedere ca departamentul responsabil al Comisiei a fost de părere ca autoritățile române au luat măsurile necesare pentru a asigura respectarea legislației comunitare.*

Unii autori<sup>176</sup> consideră că impunerea taxei de poluare pentru autovehiculele, în oricare dintre variantele legislative existente până în prezent (O.U.G. nr. 117/2009), care urmează a fi înmatriculate în țară, nu a eliminat caracterul discriminatoriu al acesteia. Aceasta, deoarece, pe de o parte, și în continuare, taxa urmează a fi achitată numai pentru unele categorii de autovehicule, iar pentru altele nu (cum sunt cele din categoria L, adică acelea cu două sau trei roți, precum și autovehiculele de teren), iar, pe de altă parte, această taxă se plătește numai pentru acele autoturisme care nu au fost până acum înregistrate, și nu pentru cele care rulează, poate de zeci de ani și care poluează, în continuare,

<sup>175</sup> În briefingul de presă susținut de Ministrul Mediului în data de 29.12.2009 la finalul ședinței de Guvern în care a fost adoptată O.U.G. nr.117/2009, s-a arătat că măsura s-a luat sub presiunea procedurii de *infringement*.

<sup>176</sup> A se vedea Răzvan Viorescu, Paul Vargan, *Actualități în legătura cu jurisprudența*

*privind litigiile de contencios administrativ având ca obiect "taxa de poluare", Baroul Suceava, <http://www.juridice.ro/106442/actualitati-in-legatura-cu-jurisprudenta-privind-litigiile-de-contencios-administrativ-avand-ca-obiect-taxa-de-poluare.html>*

fără nicio obligație de a răspunde pentru acest motiv (autovehicule care reprezintă, de fapt, majoritatea autovehiculelor). Se consideră că principiul "poluatorul plătește" este aplicat discriminatoriu, în sensul că doar "unii poluatori plătesc". Astfel, deși

este evident ca toate autoturismele și autovehiculele aflate în parcul auto din România poluează, doar o parte din autoturismele înmatriculate în România după data de 1.07.2008 plătesc o taxă considerată de guvernanți drept o taxă de mediu.