



**MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE**  
**AGENȚIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE FISCALĂ**  
**Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului VS**



Număr de înregistrare operator de date  
cu caracter personal – 759

Str. Ștefan cel Mare, nr. 56, VS, jud. VS  
Tel: 0235315297, 0235314143/429, Fax: +0235317067  
e-mail: admin.vsvsjudx01.vs@mfinante.ro

**DECIZIA 83/25.11.2010**  
privind soluționarea contestației depusă de  
**domnul LM**  
înregistrată la D.G.F.P VS sub .../11.11.2010

Compartimentul Soluționare contestații din cadrul Direcției generale a finanțelor publice a județului VS a fost sesizat de către Administrația finanțelor publice B prin adresa nr. .../05.11.2010, înregistrată la Direcția generală a finanțelor publice a județului VS sub nr. .../11.11.2010 asupra contestației formulată de **dl LM, CNP: , cu domiciliu sat D, com. V, județul VS**, înregistrată la AFP B sub nr. .../02.11.2010.

Contestația a fost formulată împotriva **Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .../05.10.2009** emisă de Administrația finanțelor publice B, prin care s-a stabilit în sarcina domnului LM obligația de plată în **sumă de S lei reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule**, decizie comunicată acestuia la data 06.10.2010.

Constatând că, în speță, sunt întrunite condițiile prevăzute de art. 205 alin. (1), art. 207 alin. (1) și art. 209 alin. (1) lit. (a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, Direcția Generală a Finanțelor Publice a Județului VS este investită să soluționeze contestația formulată de domnul LM.

Procedura fiind îndeplinită s-a trecut la soluționarea pe fond a contestației.

**I. Domnul LM** a formulat contestație împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .../05.10.2010 prin care s-a calculat o taxa pe poluare **în sumă de S lei**, în vederea efectuării primei înmatriculări în România a unui autovehicul marca ..., Categoria auto M1, norme de poluare E3, serie sașiu ...1, an fabricatie 2000, data primei înmatriculări 30.06.2000, serie carte auto ....

În motivarea contestației domnul **LM** susține următoarele:

Taxa pe poluare pentru autovehicule prevăzută de OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, reprezintă o normă contrară art. 90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, întrucât discriminează autoturismele provenind din alte state membre ale Uniunii Europene în raport cu cele autohtone.

Curtea Europeană de justiție a pus bazele pricipiului rangului prioritar al dreptului comunitar (în speță art. 90 din Tratatul CE), față de dreptul național.

Contestatarul invocă Jurisprudența Curții de Justiție Europene prin care instanța a constatat o diferență de tratament, ceea ce constituie o discriminare a regimului juridic fiscal și contravine dispozițiilor menționate din Tratatul C.E. deoarece în conformitate cu jurisducția 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, iar criteriul primei înmatriculări nu este o cerință pe deplin obiectivă, neținând seama de calitatea intrinsecă a mașinilor și în anumite cazuri ar conduce la discriminarea mașinilor de ocazie provenite din alte state membre.

Din analiza dispozițiilor OUG nr. 50/2008 cu modificările și completările ulterioare rezultă că pentru un autoturism produs în România sau în alte state membre UE nu se percepe la o nouă înmatriculare taxă pe poluare, dacă a fost anterior înmatriculat tot în România, dar se percepe pentru autoturismul produs în țară sau în alt stat membru, dacă este înmatriculat prima dată în România. Prin urmare OUG nr. 50/2008 se aplică numai

pentru autoturismele înmatriculate în statele UE și reînmatriculate în România, încălcându-se astfel principiile egalității în drepturi.

Scopul art. 90 este acela de a asigura libera circulație a mărfurilor și se referă la impozitele și taxele interne care impun o sarcină fiscală mai consistentă produselor provenite din alte state membre, în comparație cu produsele interne și conform legislației Uniunii Europene nu pot exista deosebiri în funcție de locul în care a fost înmatriculată mașina.

Consumatorul nu poate fi acuzat de faptul că el poluează deoarece noxele sunt generate de motor și de părțile componente ale unei mașini care nu este produs de el ci de către fabricantul mașinii care ar trebui să plătească această taxă.

În concluzie, contestatarul solicită anularea actului administrativ fiscal, respectiv a Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .../05.10.2010, și restituirea sumei de S lei ca nedatorată.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .../05.10.2010 Administrația Finanțelor Publice B a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule în sumă de S lei, în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

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

**Cauza supusă soluționării este dacă organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare în suma de S lei pentru autovehiculul marca ..., Categoria auto M1, norme de poluare E3, serie sasiu ...1, nr. de identificare ...1, an fabricație 2000, data primei înmatriculări 30.06.2000, serie carte auto ..., în condițiile în care motivațiile contestatorului nu sunt de natura să modifice cuantumul taxei, iar potrivit OUG nr. 50/2008 taxa pe poluare se datorează cu ocazia primei înmatriculări în România.**

În fapt, prin cererea înregistrată la organul fiscal sub nr. .../04.10.2010, d-nul LM a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea înmatriculării în România a unui autovehicul marca ..., Categoria auto M1, norme de poluare E3, serie sasiu ...1, nr. de identificare ...1, an fabricație 2000, data primei înmatriculări 30.06.2000, serie carte auto ....

Urmare solicitării contribuabilului în cauză, în temeiul O.U.G. nr. 50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, Administrația Finanțelor Publice B a procedat, în baza datelor înscrise în cartea de identitate a autovehiculului, la calcularea și emiterea Deciziei de calcul nr. ... din data de 05.10.2010 pentru suma de S lei reprezentând taxa pe poluare, stabilită conform elementelor de taxare în vigoare la data solicitării calculării taxei.

Contribuabilul nu contestă modul de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule ci dispozițiile OUG nr. 50/2008 și nerespectarea prevederilor art. 90 din Tratatul Uniunii Europene la care România a aderat în 2007, respectiv O.U.G. nr. 50/2008, susținând că aceasta este în deplină discordanță cu normele comunitare și anume cu art.90 paragraful 1 din Tratatul Comunității Europene, în sensul că instituie un regim discriminatoriu în ceea ce privește un produs provenit dintr-un stat membru al Uniunii Europene, încălcând principiul libertății circulației mărfurilor.

În drept, O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 327 din 25 aprilie 2008, cu modificările și completările ulterioare în vigoare începând cu data de 1 ianuarie 2010, prevede următoarele:

*„Art.1.- (1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu.  
(2) Din sumele colectate potrivit prezentei ordonanțe de urgență se finanțează programe și proiecte pentru protecția mediului.*

*Art.4. - Obligația de plată a taxei intervine:*

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

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:

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

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](#);

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”.

Se reține ca regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicată în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, care stabilește, începând cu data de 1 iulie 2008, cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu fiind gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării Programelor și proiectelor pentru protecția mediului, reprezentând opțiunea legiuitorului național urmare abrogării art. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

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

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate de contestator în susținerea contestației, se reține că art. 90 paragraful 1 din Tratatul de instituire a Comunității Europene care 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**”:

- Art.148 din Constituția României instituie supremația tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, “cu respectarea prevederilor actului de aderare”.

- În conformitate cu art. I-33 alin.1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 157/2005, “Legea cadru europeană este un act legislativ care **obligă orice stat membru destinat în ceea ce privește rezultatul care trebuie obținut, lăsând în același timp autorităților naționale competența în ceea ce privește alegerea formei și a mijloacelor**”..

- Jurisprudența Curții a stabilit ca art. 90 primul paragraf din Tratat este încălcat **numai atunci când quantumul taxei pe poluare, este calculat fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului și excede quantumului taxei reziduale încorporat în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național** (pct. 29 Hotărârea din 18.01.2007, Brzezinski, C-313/05, pct. 26 din 20.09.2007, Comisia/Grecia, C-74/06).

Ori în speța în cauză taxa pe poluare a fost stabilită ca urmare a cererii depusă de contestator la organul fiscal prin care a solicitat să efectueze calculul taxei pe poluare în vederea primei înmatriculări a unui autovehicul în România.

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

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

De asemenea, conform H.G. nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflecția în plan fiscal a principiului **“poluatorul plătește”**, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

În jurisprudența comunitară se recunoaște în mod constant libertatea statelor membre de a stabili un sistem de taxare diferențiată pentru anumite produse, chiar similare în sensul art. 90 paragraful 1 din Tratatul Comunității Europene (T.C.E.), în funcție de criterii obiective. Asemenea diferențieri sunt compatibile cu dreptul comunitar dacă urmăresc obiective compatibile cu exigențele tratatului și ale dreptului derivat și dacă evită orice formă de discriminare, directă sau indirectă, în privința importurilor provenind din state membre, sau de protecție în favoarea produselor naționale concurente (hot. Outokumpu, C-213/96, hot. Nadasdi și Nemeth C-290/05). Un sistem de impozite este compatibil cu art. 90 T.C.E. dacă este conceput de o manieră a exclude în orice ipoteză ca produsele importate să fie taxate la un nivel superior față de produsele naționale și dacă nu are, în nicio situație, efecte discriminatorii (hot. Comisia/Luxemburg, C-152/89, Comisia/Grecia, C-375/1995).

*Așadar, se poate face vorbire de încălcarea art. 90 paragraful 1 T.C.E. atunci când impozitul aplicat produsului importat și cel aplicat produsului național similar sunt calculate în mod diferit, ducând, chiar dacă numai în anumite cazuri, la o impozitare superioară a produsului importat.*

Deasemenea, un sistem de taxare este compatibil cu dispozițiile art. 90 T.C.E. dacă este suficient de precis, astfel încât se poate efectua în temeiul său un calcul al deprecierei autovehiculului cât mai aproape de realitate, iar cel căruia i se impune taxa are la dispoziție o cale de atac în fața instanțelor naționale, pentru a contesta modalitatea de calculare a valorii deprecierei (cauza C-393/1998, Antonio Gomez Valențe c. Fazenda Publica).

Nu se realizează însă o discriminare între autoturismele second hand importate din statele comunitare în condițiile în care valoarea taxei pe poluare nu depășește valoarea taxei reziduale încorporate în valoarea vehiculelor similare deja înmatriculate (hotărârea Brzezinski, C-313/05).

**În speță**, se reține a fi neîntemeiată afirmația contestatorului precum că taxa pe poluare reglementată prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 este în discordanță cu normele comunitare, în sensul că instituie un regim discriminatoriu în ceea ce privește un produs provenit dintr-un stat membru al Uniunii Europene.

Astfel, potrivit expunerii de motive din preambulul ordonanței, rezultă că 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, a ținut cont de necesitatea adoptării de măsuri pentru a asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, a avut în vedere faptul că aceste măsuri trebuie adoptate în regim de urgență, pentru evitarea oricăror consecințe juridice negative ale situației actuale și a considerat că aceste elemente vizează interesul public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată”.**

Prin urmare, scopul acestui act normativ este acela de a asigura respectarea dispozițiilor legii cadru europene, respectiv Tratatului de instituire a Comunității Europene, cu privire la îmbunătățirea calității aerului și încadrarea poluării în valorile limită, în conformitate cu dispozițiile art. I-33 din Tratatul de aderare a României la U.E. ratificat prin Legea nr.157/2005, sumele colectate din perceperea acestei taxe fiind destinate finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

În al doilea rând, sistemul de taxare stabilit prin O.U.G. nr. 50/2008 este suficient de precis în ceea ce privește criteriile legate de calculul deprecierii autoturismelor care se înmatriculează pentru prima dată în România (emisia de CO<sub>2</sub>, capacitatea cilindrică etc), aceste elemente fiind considerate în jurisprudența Curții Europene de Justiție drept criterii obiective ce pot fi folosite într-un sistem de taxare bazat pe o grilă de impozitare (cauza Nadasdi, C-290/2005).

În al treilea rând, din cuprinsul art. 3 alin.1 din O.U.G. nr.50/2008, rezultă că taxa pe poluare se aplică tuturor autoturismelor, indiferent dacă ele provin dintr-un stat membru al Uniunii sau de pe piața internă, fiind excluse din sfera de aplicare a acesteia autoturismele prevăzute la art. 3 alin. 2 din ordonanță, însă pe baza unor criterii ce privesc destinația lor și nu proveniența.

În acest sens, subliniem faptul că începând cu data de 15.02.2010, taxa pe poluare se aplică pentru înmatricularea în România inclusiv a autovehiculelor din categoria M1, cu norma de poluare Euro 4 și cu capacitatea cilindrică mai mică de 2.000 cm<sup>3</sup>, și care până la această dată au fost exceptate.

În aceste condiții, se reține că nu poate fi invocată încălcarea art. 90 paragraful 1 T.C.E., deoarece taxa aplicată produsului provenind din alte țări membre și cea aplicată **produsului național similar este calculată după aceeași formulă de calcul, având în vedere** criterii obiective precum emisiile de CO<sub>2</sub>, capacitatea cilindrică, vechimea sau rulajul autovehiculului, fără a conduce la o impozitare superioară a produsului importat față de produsele naționale și fără a avea, în consecință, efect discriminatoriu.

În ceea ce privește critica formulată cu privire la ilegalitatea O.U.G. nr. 50/2008, se reține că în speță s-a pronunțat Curtea Constituțională prin Decizia 802/2009 din 19/05/2009 (definitivă și general obligatorie) publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr.428 din 23/06/2009, referitoare la respingerea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, care a reținut că Ordonanța a fost adoptată în sesiunea de Guvern din 21 aprilie 2008, a fost depusă spre dezbateri în procedură de urgență la Senat pe data de 24 aprilie 2008, a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.327 din 25 aprilie 2008 și a intrat în vigoare la 1 iulie 2008.

Pe cale de consecință, se reține că taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene, după parcurgerea unui proces de audiere publică ce a asigurat transparența în promovarea acestei taxe și că această taxă reprezintă opțiunea legiuitorului național de a o percepe pentru prima înmatriculare în România a autovehiculelor, indiferent de proveniența acestora (din țară sau din statele membre), pe baza principiului –,**„poluatorul plătește”** principiu recunoscut și acceptat de legislația U.E.

OUG nr. 50/2008 fiind un act normativ care reglementează o măsură fiscală, organele fiscale sunt obligate să îl respecte și să-l aplice întocmai, deoarece, potrivit prevederilor art. 13 din O.G. nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală: **“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”**.

Așa fiind și pentru motivele expuse, se reține că petentul datorează taxa pe poluare pentru prima înmatriculare în România a autovehiculului marca marca ..., Categoria auto M1, norme de poluare E3, serie sasiu ...1, nr. de identificare ...1, an fabricație 2000, data primei înmatriculări 30.06.2000, serie carte auto ..., situație în care se va respinge ca neîntemeiată contestația formulată de domnul LM împotriva taxei pe poluare în sumă de S lei, stabilită prin Decizia de calcul nr. ... din 05.10.2010.

Mai mult, așa cum s-a menționat mai sus taxa pe poluare contestată a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatorului care prin cererea depusă la organul fiscal a solicitat calculul taxei în vederea primei înmatriculări a unui autovehicul în România.

Pentru considerentele arătate și în temeiul O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, H.G. nr. 686/2008, Tratatul Comunității Europene, ratificat prin Legea nr. 157/2005, art. 1 alin (1) și (3), art. 5, art. 13 și art. 216 alin. (1) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală republicată, art. 115 alin. (4) din Constituția României, se:

## **DECIDE**

Respingerea ca neîntemeiată contestației formulată de domnul LM împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .../05.10.2010, prin care Administrația Finanțelor Publice B a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule în sumă de S lei.

Prezenta decizie este definitivă în sistemul căilor administrative de atac și poate fi atacată la Tribunalul VS, în termen de 6 luni de la comunicare, în conformitate cu art. 218 alin.(2) din Codul de procedură fiscală, aprobat prin O.G. nr.92/2003 republicată în 2007, coroborat cu art.11 alin.(1) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004.

**DIRECTOR EXECUTIV,**