

DECIZIA NR.

privind soluționarea contestației formulate de **dl.**
înregistrată la Administrația Finanțelor Publice
sub nr.

Obiectul contestației îl constituie suma de **lei** reprezentând taxa pe poluare stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. emisă de Administrația Finanțelor Publice .

Împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr., dl., formulează și depune contestație la Administrația Finanțelor Publice sub nr..

Contestatorul solicită și restituirea sumei plătite cu titlu de taxa pe poluare pe care a achitat-o cu ocazia primei înmatriculare a autovehiculului în România.

Constatând că, în speță, sunt îndeplinite dispozițiile art.207 și art.209 (1) din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Direcția Generală a Finanțelor Publice Caraș-Severin prin Serviciul Soluționare Contestații, este legal investită să soluționeze contestația formulată.

I. Prin contestația formulată **dl.** se îndreaptă împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. pe care o consideră nelegală, solicitând în baza art.117 alin.(1) pct.d) din Codul de procedură fiscală raportat la art.11 din Constituția României și art.110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, anularea acesteia.

De asemenea, solicită restituirea sumei de lei reprezentând contravaloarea taxei pe poluare pentru autovehicule, pe care a achitat-o cu chitanța pentru încasarea de impozite, taxe și contribuții seria nr. din data de 19.08.2010.

Contestatorul arată că, în anul 2010 a cumpărat un autoturism folosit marca, înmatriculat pentru prima dată în Germania în 14.06.1995, seria sașiu nr., care a fost importat apoi în România.

Contestatorul susține că pentru înmatricularea acestuia în scopul circulației pe drumurile publice, a fost nevoit, conform prevederilor art.7 lit.j) din Ordinul nr. 1501/13.11.2006 al Ministerului Administrației și Internelor să achite taxa pe poluare pentru acest autovehicul, taxa ce i-a fost percepută în mod eronat, prin aplicarea greșită a legii.

Dl. arată că art.11 din Constituția României prevede supremația legislației Comunității Europene față de reglementările interne, legislație care are prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, iar din 1 ianuarie 2007 România devenind stat membru al Comunității Europene s-a obligat, conform Constituției României, să respecte reglementările Comunității Europene.

De asemenea, contestatorul arată că art.110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, vechiul art.90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, modificat prin intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona, prevede 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 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.”

Astfel, contestatorul susține că articolul 110 CE trebuie interpretat în sensul că se opune instituirii unei taxe prezentând caracteristicile taxei pe poluare, instituite prin O.U.G. nr.50/2008, datorită faptului că această taxă se aplică la achiziționarea de autovehicule second-hand, provenind din alte state membre decât statul român, dar nu și la achiziționarea de autovehicule de ocazie deja înmatriculate pe teritoriul național. De asemenea, contestatorul susține că, această taxă reprezintă un impozit intern asupra bunurilor provenind din state membre, fiind instituită astfel în scopul de a proteja parcul auto național, taxa fiind contrară paragrafului II al acestui articol.

DI. precizează faptul că, după cum a statuat deja Curtea Europeană de Justiție de la Luxemburg, art.90 CE reprezintă în cadrul Tratatului CE o completare a dispozițiilor privind suprimarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent.

De asemenea, arată că această dispoziție are ca 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 (Hotărârile din 15 iunie 2006 Air Liquide Industries Belgium, C-393/04 și C-41/05, încă nepublicată în Recueil, punctul 55, precum și Nâdasdi et Nemeth).

Totodată contestatorul susține că, în materie de impozitare a autovehiculelor de ocazie importate, Curtea a considerat că articolul 110 CE vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne cu privire la concurența dintre produsele care se află deja pe piață internă și produsele din import (a se vedea hotărârile din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01, Rec.p.1-4981, punctul 66, precum și Nâdasdi et Nemeth, punctul 46).

Astfel, contestatorul precizează faptul că, conform unei jurisprudențe constante, se încalcă art.110 primul paragraf CE atunci când impozitul asupra produsului de import și cel asupra produsului național similar sunt calculate diferit și după metode diferite, care conduc, fie chiar și în cazuri limitate, la un impozit superior asupra produsului de import (hotărârea Weigel, punctul 67), iar în aplicarea respectivei dispoziții, accizele asupra produselor provenind din alte state membre nu pot fi superioare celor aplicate produselor naționale similare.

DI. arată că într-adevăr din jurisprudența Curții Europene de Justiție rezultă că un sistem de taxare nu poate fi considerat compatibil cu art.90 CE, decât dacă este organizat astfel încât să excludă orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor taxe mai mari decât produsele similare naționale și prin urmare, să nu producă, în nici un caz, efecte discriminatorii (Hotărârile Haahr Petroleum, punctul 34, iar din 23 octombrie 1997, Comisie/Grecia, C-375/95, Rec.p.I-5981, punctul 29).

De asemenea, contestatorul arată în conformitate cu o jurisprudență constantă, interpretarea unei norme de drept comunitar făcută de Curte în exercițiul competenței pe care i-o conferă articolul 234 CE, lămurește și precizează, dacă este nevoie, semnificația și câmpul de aplicare ale acestei norme, așa cum trebuie sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la intrarea sa în vigoare.

Contestatorul susține că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată chiar raporturilor juridice născute și constituite înainte de hotărârea asupra cererii de interpretare, dacă sunt reunite și condițiile care permit – supunerea litigiului privind aplicarea normei respective instanțelor competente.

La contestația formulată contestatorul a anexat:

- copia chitanței pentru încasarea de impozite, taxe și contribuții;
- copia deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule;
- copia cărților de identitate.

II. Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice, urmare a Cererii de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr., depusă de dl. și a documentelor necesare efectuării calculului, au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr., stabilind o taxă pe poluare în sumă de lei, în conformitate cu prevederile O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare.

III. Luând în considerare, motivele invocate de contestator, documentele existente la dosarul cauzei, precum și actele normative în vigoare, invocate de contestator și de organele fiscale, se rețin următoarele:

Cauza supusă soluționării Direcției Generale a Finanțelor Publice Caraș - Severin prin Serviciul Soluționare Contestații este dacă organele fiscale legal au stabilit prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr., taxa pe poluare în sumă de lei, în condițiile în care motivațiile contestatorului nu sunt de natură să modifice cuantumul taxei, iar potrivit O.U.G. nr.50/2008, taxa pe poluare se datorează cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România.

În fapt, prin cererea înregistrată la Administrația Finanțelor Publice sub nr., dl. a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea înmatriculării în România a unui autovehicul marca BMW, anexând la cerere documentele necesare efectuării calculului.

Urmarea solicitării contestatorului, organele fiscale, în temeiul O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, precum și a Normelor metodologice de aplicare a [Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008](#) pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule aprobate prin H.G. nr.686/2008, au procedat la calcularea taxei pe poluare pentru autovehiculul marca BMW Tip,

categ_auto M1, Norma de poluare E2, seria sașiu: număr de omologare nr. identificare, capacitate cilindrică cmc, serie carte auto, an fabricație 1995, data primei înmatriculări 14.06.1995, și la emiterea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr., pentru suma de lei. Taxa pe poluare a fost stabilită conform elementelor de taxare în vigoare la data solicitării calculării taxei.

Prin contestația formulată, se reține că dl. nu contestă modul de calcul sau cuantumul taxei pe poluare stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr., ci faptul că această decizie este nelegală, taxa i-a fost percepută în mod eronat, prin aplicarea greșită a legii, invocând în susținerea cauzei prevederile comunitare, respectiv art.110 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, vechiul art. 90 din Tratatul de instituire a Comunității Europene.

În drept, sunt incidente prevederile [O.U.G nr. 50/2008](#) pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, care precizează:

“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”.

“Art. 3

(1) Intră sub incidența taxei autovehiculele din categoriile M(1)-M(3) și N(1)-N(3), astfel cum sunt acestea definite în RNTR2”.

„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.

[...]

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

Se reține că, regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare la data de 1 iulie 2008, conform art.14 din O.U.G. nr.50/2008, act normativ care stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, taxă cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu, gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării Programelor și proiectelor pentru protecția mediului, reprezentând opțiunea legiuitorului național, urmare abrogării art.214¹-214³ din Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare.

Prin urmare, câtă vreme legislația fiscală prevede în mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România, această taxă este legal datorată.

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

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

Astfel, potrivit art.110 (ex-articolul 90 TCE) primul paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene: „Nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne de orice natură mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.”

Din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunității 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.

Tot jurisprudența Curții a stabilit că 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, excede quantumul taxei reziduale încorporate în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național.** (pct. 29 Hotărârea din 18.01.2007 Brzezinski, C -313/05, pct.26 Hotărârea din 20.09.2007, Comisia/Grecia, C -74/06).

De asemenea, din H.G. 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, nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelată cu vechimea, rulajul mediu anual și

starea generală standard și reprezintă reflexia în plan fiscal a principiului “poluatorul plătește”, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

Totodată, potrivit expunerii de motive din preambulul O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, emisă în temeiul art.115 alin.(4) din Constituția României, 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, în considerarea faptului 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 Tratatul de instituire a Comunității Europene, cu privire la îmbunătățirea calității aerului și încadrarea poluării în valorile limită, în conformitate cu dispozițiile art.1-33 din Tratatul de aderarea 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.

De asemenea, 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 prima dată în România (emisia de CO₂, 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 Nâdasdi, C-290/2005).

De menționat este și faptul că, 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 aceste condiții se reține a fi neîntemeiată invocarea în susținerea cauzei a prevederilor comunitare, respectiv a art.110 (ex-articolul 90 TCE) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, 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 CO₂, capacitatea cilindrică, vechimea sau rulajul autovehiculului, fără a conduce la o impozitare superioară a produsului importat față de produsele naționale și fără a avea efect discriminatoriu.

Cu privire la legalitatea instituirii taxei pe poluare prin O.U.G nr.50/2008 și la respectarea de către aceasta a dispozițiilor art.148 alin.(4) din Constituție, s-a pronunțat Curtea Constituțională prin Decizia 802 din 19.05.2009 (definitivă și

general obligatorie) publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.428 din 23/06/2009 referitoare la 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.

Mai mult, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatorului care prin cererea nr., depusă la organul fiscal, a solicitat calculul taxei pe poluare în vederea primei înmatriculări în România pentru autovehiculul marca BMW.

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, se reține că taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene și după parcurgerea unui proces de audiere publică ce a asigurat transparența în promovarea acestei taxe și că această taxă reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art.13 din [O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, conform cărora „Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”](#), motiv pentru care contestația dl., va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de **lei**, reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr., emisă de Administrația Finanțelor Publice.

De asemenea, având în vedere cele expuse mai sus, precum și faptul că contestatorul nu aduce probe din care să rezulte un alt quantum al taxei pe poluare, iar motivațiile acestuia nu sunt de natură să modifice quantumul taxei, solicitarea dl. cu privire la restituirea sumei achitate cu titlu de taxa pe poluare, cu ocazia efectuării primei înmatriculări a autovehiculului în cauză, în România, nu se justifică.

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](#) privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a [Ordonanței de urgență a Guvernului nr.50/2008](#) pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule; Tratatul Comunității Europene, ratificat prin Legea nr.157/2005; Decizia 802/2009 a Curții Constituționale; art.13, art. 216 alin.(1) din O.G.nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se:

DECIDE

Respingerea ca neîntemeiată a contestației formulată de **dl.** , pentru suma de **lei** reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. emisă de Administrația Finanțelor Publice

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