

Directia Generala a Finantelor Publice a fost sesizata de Administratia Finantelor Publice, prin adresa nr. ../29.07.2010 înregistrată la direcție sub nr. ../30.07.2010, asupra contestației formulate de **domnul WW**.

Contestatia, înregistrată la Administratia Finantelor Publice sub nr. ../26.07.2010, a fost formulată împotriva **Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule** emisă de Administratia Finantelor Publice sub nr. ... in data de 14.07.2010 si are ca obiect **taxa pe poluare pentru autovehicule** în sumă de **aa lei**.

Constatand că în spetă sunt îndeplinite dispozitiile art.205 alin. (1) si (2), art.207 alin. (1) si art.209 alin.(1) lit.a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, D.G.F.P. este competenta sa solutioneze contestatia formulata de **domnul WW**.

**I. Petentul formuleaza contestatie** împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .. din 14.07.2010 emisă de Administrația Finanțelor Publice, motivând astfel:

Taxa pe poluare calculata prin decizia contestată și achitată cu chitanta seria .. nr. ../14.07.2010 a fost perceputa în mod ilegal, întrucât prevederile OUG nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule contravin dispozitiilor art.148 alin.(2) si (4) din Constitutia Romaniei și reglementărilor art.90 alin.(1) și art. 25 din Tratatul Comunității Europene.

Încă de la elaborarea Tratatului de la Roma, statele membre au considerat politica fiscală drept un atribut al suveranitatii nationale, legislatia primară a UE acordând un grad ridicat de autonomie statelor în acest domeniu. Această autonomie este totuși supusă unor restricționări impuse de prevederile Tratatului, articolul 90 din Tratatul C.E. interzicând taxele discriminatorii și protecționiste.

Articolul 90 alin. (1) din Tratatul C.E., conform căruia „nici un stat membru nu aplica, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natura mai mari decât cele care se aplica direct sau indirect produselor similare” interzice discriminarea fiscală între produsele importate și cele provenind de pe piața internă care sunt de natură similară. Aplicarea taxei pe poluare pentru autovehiculele înmatriculate inițial în spațiul comunitar, reprezintă o discriminare indirectă și presupune situația în care, în ciuda unei neutralități aparente, se aplică „de facto” o taxă internă asupra produselor importate.

O.U.G. nr. 50/2008, prin art. 4, impune obligativitatea taxei cu ocazia primei înmatriculări în România, neîntrând sub incidența taxării autoturismele deja înmatriculate în România. Faptul că un autovehicul este înmatriculat în alt stat al Uniunii Europene nu echivalează cu aceea că autovehiculul are emisii poluante mai grave decât ale unui autovehicul înmatriculat in Romania, taxa instituită prin OUG nr.50/2008 creând o situație privilegiata cumpărătorilor de autoturisme second-hand înmatriculate in Romania, fata de cumpărătorii autoturismelor second-hand înmatriculate in statele Uniunii Europene.

În susținerea cauzei se invocă și art.148 alin.(2) din Constitutia României, ale cărui prevederi sunt reluate și de art.1 alin.(4) din Codul fiscal care menționeaza că

„dacă orice prevedere a prezentului cod contravine unei prevederi a unui tratat la care România este parte, se aplică prevederea aceluia tratat.”

Articolul 4 din Codul fiscal stabilește ca acesta „se modifica și se completează numai prin lege, promovată de regula cu 6 luni înainte de data intrării în vigoare a acesteia; orice modificare sau completare la prezentul cod intra în vigoare cu începere din prima zi a anului următor celui în care a fost adoptată legea”. În baza acestor mențiuni, OUG nr.50/2008 nu poate produce efecte juridice, întrucât ordonanța de urgență, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 327/25.04.2008, a intrat în vigoare de la 1 iulie 2008 și nu de la 1 ianuarie a anului următor, nerespectându-se astfel prevederile sus-amintite.

În cauză sunt incidente și prevederile art. 25 din Tratatul C.E. care interzice, între statele membre, taxele vamale la import și la export sau taxele cu efect echivalent. Nimic nu se opune instituirii unei taxe al cărei scop este finanțarea programelor de protecție a mediului, însă printr-o impunere într-un quantum exagerat taxa pe poluare capătă natura unei taxe cu efect echivalent taxelor vamale și, totodată, o majorare nepermisă a taxelor în relațiile dintre statele U.E.

*În consecință, domnul WW solicită admiterea contestației și restituirea sumei de aa lei reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule, actualizată la data plății efective cu rata dobânzii legale.*

**II. În baza cererii domnului WW nr. ../13.07.2010 de calculare a taxei pe poluare pentru autovehicule în vederea efectuării primei înmatriculări în România a autovehiculului marca ... , **Administrația Finanelor Publice a emis, în baza O.U.G. nr.50/2008, pentru domnul WW Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .. din data de 14.07.2010 stabilind ca datorata suma de aa lei.****

La calcularea taxei pe poluare organul fiscal a luat în considerare următoarele elemente înscrise în cartea de identitate a vehiculului marca .., an fabricație 2007, număr omologare ..., serie șasiu ..., serie carte de identitate autovehicul ...:

- categoria auto: M1;
- norma de poluare: E4;
- data primei înmatriculări: 06 octombrie 2006;
- valoarea combinată a emisiilor de CO<sub>2</sub>, exprimate în grame/km: 134;
- taxa specifică exprimată în euro/1 gram CO<sub>2</sub>: 1;
- capacitatea cilindrică (cmc): 1896;
- taxa specifică pe cilindree conform anexei 2 din OUG 50/2008: 0,8;
- cota de reducere a taxei prevăzută de anexa 4 din OUG 50/2008: 34%.

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

**Cauza supusă soluționării este dacă A.F.P. a stabilit în mod legal în sarcina domnului WW Neamț taxa pe poluare în sumă de aa lei prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr... din data de 14.07.2010.**

**În fapt**

Domnul WW a achiziționat un autovehicul marca ...pentru care, în vederea efectuării primei înmatriculări în România, a depus o cerere de calcul al taxei pe

poluare la Administratia Finantelor Publice, înregistrată sub nr. .. din data de 13.07.2010.

Urmare a solicitării de calculare a taxei pe poluare și în temeiul prevederilor Ordonantei de urgență a Guvernului nr. 50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, A.F.P. a calculat și a emis pentru persoana fizică în cauză Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .../14.07.2010 pentru suma de aa lei, luând în considerare elementele înscrise în cartea de identitate a autovehiculului ....

Domnul WW contestă decizia de calcul al taxei pe poluare, motivând că, potrivit normelor europene, este ilegală taxarea pentru un autoturism care a beneficiat de o primă înmatriculare în spațiul comunitar, considerând că aplicarea prevederilor O.U.G. nr.50/2008 creează un regim fiscal discriminatoriu pentru cumpărătorii de autovehicule second-hand din spațiul comunitar, nerespectându-se prevederile legislației europene, prioritară legislației interne.

Petentul mai precizează și faptul că O.U.G. nr.50/2008 nu poate produce efecte juridice începând cu data de 01.07.2008, ci cu data de 01.01.2009, Codul fiscal modificându-se și completându-se doar prin lege promovată de regula cu 6 luni înainte de data intrării în vigoare a acesteia.

Contestatorul solicită admiterea contestației și restituirea sumei de aa lei reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule achitată în data de 14.07.2010 cu chitanța seria .. nr. ...

#### **În drept**

În ceea ce privește legalitatea calculării taxei pe poluare și emiterii deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, reținem următoarele prevederi legislative:

Constituția României din 1991, republicată în 2003, făcând referire la *delegarea legislativă acordată Guvernului* prevede la **art.115 alin.(4)** următoarele:

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

În baza prevederilor art.115 alin.(4) din Constituția României, Guvernul României a adoptat Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, motivația emiterii acesteia, așa cum reiese din cuprinsul ei, fiind:

**“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 (...), iar art.1 prevede ca ordonanța “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.”**

Referitor la autovehiculele care intra sub incidența taxei pe poluare **art.3 alin.(1)** din O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare prevede următoarele: „Intra sub incidența taxei autovehiculele din categoriile **M1** - M3 și N1 - N3, astfel cum

sunt acestea definite în RNTR2.”, iar **art.1** din HG nr.686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a O.U.G. nr. 50/2008 stipulează:

**“(1) Taxa pe poluare pentru autovehicule**, denumită în continuare taxă, reglementată de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, denumită în continuare ordonanță, **se aplica autovehiculelor din categoriile M1 - M3 și N1 - N3, autovehicule în cazul carora în rubrica 1 "Categorია" din cartea de identitate a vehiculului este înscris unul dintre codurile: M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1, N1G, N2G, N3 sau N3G.**”

*Referitor la momentul în care ia naștere obligația de plată a taxei pe poluare,* **art.4** din aceeași ordonanță de urgență stipulează:

**“Obligația de plată a taxei intervine:**

**a) cu ocazia primei înmatriculării a unui autovehicul în România;**

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

*Referitor la prima înmatriculare a unui autovehicul în România* Ordinul nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2 - definește în cadrul anexei nr.1 **prima înmatriculare în România ca fiind “înmatricularea pentru prima dată în România a unor vehicule rutiere utilizate, care au mai fost înmatriculate anterior în altă țară”.**

*Referitor la calcularea taxei pe poluare* **art.5 alin.(2)** din O.U.G. nr.50/2008 face următoarele precizări:

**“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.”**

H.G. nr.686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, prevede la **art.3 alin.(2)** următoarele:

**“În vederea calculării taxei de către autoritatea fiscală, persoana fizică sau persoana juridică în numele căreia se efectuează înmatricularea, denumite în continuare contribuabili, trebuie să prezinte, în copie și în original, următoarele documente:**

**a) cartea de identitate a vehiculului; și**

**b) în cazul autovehiculelor rulate achiziționate din alte țări, un document din care să rezulte data primei înmatriculări a acestora, și, după caz, declarația pe propria răspundere prevăzută la art. 5 alin. (4), precum și rezultatul expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă "Registrul Auto Roman" ori rezultatul evaluării individuale efectuate potrivit art. 5 alin. (20).”**

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate de petent în susținerea contestației, se reține că art.148 alin.(2) din Constituția României instituie supremăția tratatelor constitutive ale Uniunii Europene față de dispozițiile contrare din legile interne, „cu respectarea prevederilor actului de aderare”, iar în conformitate cu prevederile **art.I-14**, conform căruia mediul face parte din categoria domeniilor de competență partajată ale Uniunii Europene cu statele membre, și ale **art.I-33** din Legea nr.157/2005 pentru ratificarea Tratatului privind aderarea României la UE

**„Legea-cadru europeana este un act legislativ care obliga orice stat membru destinat în ceea ce privește rezultatul care trebuie obținut, lăsând în același timp autoritatilor nationale competența în ceea ce privește alegerea formei și a mijloacelor.”**

Fata de motivele de fapt și de drept invocate mai sus, reținem următoarele:

Legile-cadru emise de Uniunea Europeana sunt obligatorii pentru statele membre numai în privința rezultatului, autoritățile nationale având competența de a alege forma și mijloacele necesare obținerii rezultatului.

Din jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene rezultă că prin instituirea unei taxe pe poluare pentru autovehiculele achiziționate dintr-un stat membru și înmatriculate pentru prima dată în România nu se încalcă tratatul de aderare la UE, iar prin caracterul ei fiscal taxa intră în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre. Mai mult, domeniul mediului, în scopul căruia este instituită taxa pe poluare, face parte din domeniile de competență partajate ale UE cu statele membre.

Referitor la caracterul discriminatoriu al taxei invocat de petent, precizăm că nivelul taxei pentru un autoturism fabricat în România și neînmatriculat este același și pentru un autoturism produs în oricare alt stat membru, în condițiile existenței acelorași specificații tehnice.

De asemenea, nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelată cu vechimea, rulajul mediu anual, starea generală standard și dotare și reprezintă reflectarea în plan fiscal a principiului unanim acceptat la nivelul UE „poluatorul plătește”.

Instituirea taxei pe poluare s-a realizat, așa cum se motivează în cuprinsul O.U.G. nr.50/2008, în scopul asigurării protecției mediului și încadrării în prevederile legislației comunitare din domeniu, fondurile acumulate urmând a fi folosite cu destinația strict stabilită prin ordonanță.

Taxa pe poluare pentru autovehicule se aplică, printre altele, și cu ocazia primei înmatriculări în România pentru autovehiculele din categoria M1, cod înscris în cartea de identitate a vehiculului în rubrica 1 „Categorie”.

Potrivit cărții de identitate a vehiculului seria .., autovehiculul marca .., proprietate a domnului WW, supus primei înmatriculări în România, face parte din categoria M1, categorie de autovehicule care intră sub incidența taxei pe poluare reglementată de O.U.G. nr. 50/2008.

Referitor la motivația petentului potrivit căreia O.U.G. nr.50/2008 nu poate produce efecte juridice de la 01.07.2008, întrucât orice modificare sau completare a Codului fiscal intră în vigoare cu începerea din prima zi a anului următor, nu poate fi reținută în soluționarea favorabilă a contestației deoarece ordonanța de urgență în cauză nu instituie taxa pe poluare ca o modificare sau completare a Codului fiscal, *ordonanța însăși stabilind cadrul legal pentru instituirea taxei.*

Fata de cele expuse mai sus se reține că instituirea taxei pe poluare reprezintă *optiunea legiuitorului român*, 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 căruia:

*“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege.”*

Având în vedere cele menționate, reținem că A.F.P. în mod legal a emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .../14.07.2010 prin care a stabilit

in sarcina domnului WW o taxa de plată de aa lei, pentru autovehiculul marca..., categoria M1, **urmând a se respinge ca neîntemeiată** contestația petentului pentru suma de aa lei reprezentând **taxă pe poluare pentru autovehicule**.

Pentru considerentele aratate in continutul deciziei, în temeiul prevederilor art. 210, art.216 alin.(1) și art.218 din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, se

#### **DECIDE:**

*Respingerea ca neîntemeiată* a contestației formulate de **domnul WW** împotriva **Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .. din 14.07.2010** emisă de Administratia Finantelor Publice, pentru suma de aa lei.

Decizia de solutionare a contestației poate fi atacata la Tribunalul, conform art. 10 alin. (1) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, în termen de 6 luni de la data comunicării acesteia, conform prevederilor legale.