



MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE

Agencia Națională de Administrare Fiscală

Direcția Generală a Finanțelor Publice
a Județului Constanța
Biroul Soluționare Contestații



B-dul I.G.Duca nr.18
900697, Constanța
Tel: +0241 48 80 55
Fax: +0241 48 80 55
e-mail: Solutionare.Contestatii.CT@mfinante.ro

DECIZIA nr.46/26.05.2010 privind soluționarea contestației formulate de CABINET AVOCAT IONESCU ION înregistrată la D.G.F.P. Constanța sub nr.....

Biroul Soluționare Contestații din cadrul D.G.F.P. Constanța a fost sesizat de către A.F.P. Constanța – Serviciul Registru Contribuabili și Declarații Fiscale Persoane Fizice prin adresa nr..... din 26.04.2010, înregistrată la D.G.F.P. Constanța sub nr...../27.04.2010, cu privire la contestația formulată de **Cabinetul de avocat IONESCU ION**, cu sediul în Constanța, str..... nr..., bl..., et..., ap..., C.I.F.

Obiectul contestației îl reprezintă taxa pe poluare în sumă de lei, stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr..... din 18.03.2010, emisă de A.F.P. Constanța.

Contestația a fost introdusă de reprezentantul cabinetului, fiind îndeplinite astfel prevederile art.206 lit.e) din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, și a fost depusă în termenul prevăzut la art.207(1) din același act normativ.

Astfel, actul atacat a fost comunicat contribuabilului pe bază de semnătură în data de 18.03.2010 iar contestația a fost depusă la A.F.P.Constanța în data de 16.04.2010, fiind înregistrată sub nr.....

Constatându-se că în speță sunt întrunite și celelalte condiții de procedură prevăzute la art.206 și 209 alin.(1) din O.G. nr.92/2003 republicată, Biroul Soluționare Contestații din cadrul Direcției Generale a Finanțelor Publice Constanța are competența să soluționeze pe fond cauza și să pronunțe soluția legală.

I. Prin adresa înregistrată la A.F.P. Constanța sub nr..... din 16.04.2010, IONESCU ION, în calitate de reprezentant al Cabinetului de avocat, formulează contestație împotriva taxei pe poluare în sumă de lei, rezultată din Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr..... din 18.03.2010, solicitând revocarea/anularea acestui act administrativ-fiscal și returnarea sumei pe care a achitat-o, împreună cu dobânda legală de la momentul achitării taxei până la momentul plății efective.

În motivarea acțiunii, contestatorul critică actul normativ prin care a fost instituită taxa pe poluare, respectiv O.U.G. nr.50/2008, susținând că aceasta este în deplină discordanță cu normele comunitare, și anume art.28 și 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.

În acest sens, apreciază că perceperea unei taxe pentru autoturismele înmatriculate deja în celelalte state comunitare și reînmatriculate în România după introducerea lor în țară constituie o diferență de tratament, o discriminare a regimului juridic și fiscal, și contravine dispozițiilor menționate din tratatul CEE care se opun unei taxe speciale de primă înmatriculare pentru achizițiile intracomunitare de autoturisme neînmatriculate pe teritoriul național, încălcându-se principiul libertății circulației mărfurilor.

În al doilea rând, consideră că O.U.G. nr.50/2008 prin care s-a instituit această taxă este ilegală, deoarece a modificat Codul fiscal fără a fi aprobată de o lege și, prin urmare,

ea nu poate produce efecte juridice conform art.4 alin.(11) din Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal.

II. Urmare cererii nr..... din 17.03.2010 prin care Cabinetul de avocat IONESCU ION a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru înmatricularea în România a unui autovehicul marca tip, categorie M1, norma de poluare E4, an fabricație 2009, data primei înmatriculări 31.03.2009, A.F.P. Constanța a emis Decizia de calcul al taxei pe poluare nr..... din 18.03.2010, prin care, aplicând elementele de calcul prevăzute de O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, a stabilit o taxă de plată în sumă de lei.

III. Având în vedere actele și documentele existente la dosarul cauzei, motivațiile petentului în raport de constatările organelor de inspecție, ținând cont de dispozițiile legale aplicabile în speță, se rețin următoarele:

Cauza supusă soluționării este dacă contestatorul datorează taxa pe poluare în sumă de lei, pentru autovehiculul marca, tipul, an fabricație 2009, în condițiile în care nu contestă modul de calcul al taxei ci invocă nelegalitatea O.U.G. nr.50/2008, care reglementează plata taxei pe poluare la data primei înmatriculări în România.

În fapt, din documentele existente la dosarul contestației, se reține că urmare cererii nr..... din 17.03.2010 privind calculul taxei pe poluare pentru înmatricularea în România a unui autovehicul marca, tip, Categorie auto M1, norma de poluare E4, capacitate cilindrică 2993 cm³, an fabricație 2009, data primei înmatriculări 31.03.2009, A.F.P. Constanța a procedat, în baza datelor înscrise în cartea de identitate a autovehiculului și a elementelor de taxare în vigoare la data solicitării, la emiterea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr..... din 18.03.2010, pentru suma de lei, reprezentând taxa pe poluare.

Contribuabilul nu contestă modul de calcul și cuantumul taxei pe poluare pentru autovehicule, ci legalitatea actului normativ prin care a fost instituită, respectiv O.U.G. nr.50/2008, susținând că aceasta este în deplină discordanță cu normele comunitare și anume art.28 și 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 (CO₂) și a taxei specifice exprimate în euro/1 gram CO₂, 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 CO₂, exprimată în grame/km;

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO₂, 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”.

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 prevede următoarele:

„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**”.

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 este incidentă 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 și acestea, 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.1-33 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 deprecierei autoturismelor care se înmatriculează pentru 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 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 cm³, și care până la această dată au fost exceptate.

În aceste condiții, se reține că nu este incidentă 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 criteriile 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, în consecință, efect discriminatoriu.

În ceea ce privește critica formulată cu privire la ilegalitatea O.U.G. nr.50/2008, care a modificat Codul fiscal fără a fi aprobată prin lege, 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.

Prin urmare, Curtea a stabilit că sunt respectate exigențele art.115 alin.(5) din Constituție, potrivit căruia ordonanțele de urgență intră în vigoare numai după depunere spre dezbateri în procedură de urgență la camera competentă și după publicarea în Monitorul Oficial al României.

Deasemenea, Curtea a mai reținut că ordonanța de urgență nu este un act normativ inferior legii din punct de vedere al forței juridice, întrucât aceasta se adoptă în temeiul art.115 alin.(4) din Constituție, text care permite Guvernului să emită astfel de ordonanțe, cu condiția respectării unor exigențe strict stabilite prin textul Constituției.

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, 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*”.

Fiind un act normativ care reglementează o măsură fiscală, organele fiscale sunt obligate să îl respecte și să îl 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, tipul, capacitate cilindrică 2993 cm³, categorie auto M1, situație în care se va respinge ca neîntemeiată contestația formulată de Cabinetul de avocat IONESCU ION împotriva taxei pe poluare în sumă de lei, stabilită prin Decizia de calcul nr..... din 18.03.2010.

Pentru considerentele arătate și în temeiul art.210 și 216 alin.(1) din Codul de procedură fiscală aprobat prin O.G. nr.92/2003 republicată, se

DECIDE:

Respingerea ca neîntemeiată legal a contestației formulate împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr..... din data de 18.03.2010, întocmită de organele fiscale din cadrul A.F.P. Constanța, pentru suma de lei, reprezentând taxa pe poluare pentru un autovehicul ce a fost înmatriculat prima dată în România .

Prezenta decizie este definitivă în sistemul căilor administrative de atac și poate fi atacată la Tribunalul Constanța, 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,
BOGDAN IULIAN HUȚUCĂ**

C.S.