

Direcția Generală a Finanțelor Publice a fost sesizată de Administrația Finanțelor Publice, prin adresa nr. .../08.09.2010 înregistrată la direcție sub nr. .../10.09.2010, asupra contestației formulate de *Cabinet avocat DS – Baroul ...* în numele și pentru domnul WW.

Contestația, înregistrată la Administrația Finanțelor Publice sub nr. .../07.09.2010, a fost formulată împotriva **Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule** emisă de Administrația Finanțelor Publice sub nr. ... în data de 09.08.2010 și are ca obiect **taxa pe poluare pentru autovehicule** în sumă de ... lei.

Constatând că în speță sunt îndeplinite dispozițiile art.205 alin. (1) și (2), art.207 alin. (1) și art.209 alin.(1) lit.a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, D.G.F.P. este competentă să soluționeze contestația formulată de *Cabinet avocat DS – Baroul ...* în numele și pentru domnul WW.

I. Petentul formulează contestație împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ... din 09.08.2010 emisă de Administrația Finanțelor Publice, motivând astfel:

Cu ocazia înmatriculării autoturismului cumpărat în România a achitat taxa în sumă de ... lei, dat fiind faptul că acesta are ca proveniență spațiul comunitar.

Potentul consideră că taxa pe care a fost obligat să o plătească este o taxă contrară dispozițiilor Tratatului Uniunii Europene, fiind în realitate o taxă de primă înmatriculare, cu efect echivalent, la care sunt supuse doar autoturismele care provin din spațiul comunitar, respectiv autoturismele care se înmatriculează pentru prima dată în România, fiind exceptate de la plata acestei taxe autoturismele care sunt înmatriculate în țară până la apariția O.U.G. nr. 50/2008, cu ocazia revânzărilor, motivat de faptul că legea nu prevede obligativitatea plății acestei taxe pe poluare și de către proprietarii acestor autoturisme.

Nu suntem în fața unei taxe de poluare propriu-zise care să respecte principiul unanim acceptat conform căruia „poluatorul plătește”, în susținerea acestei afirmații fiind chiar formula de calcul al taxei conform căreia vechimea autoturismului reprezintă criteriu de reducere a taxei, iar în cazul autoturismelor M1 cu norma de poluare non-euro, Euro1, și Euro2 componenta care reflectă gradul de poluare (emisiile de CO₂) este eliminată din formula de calcul. Faptul că suntem în fața unei false taxe de poluare este arătat și de prevederile ordonanței potrivit căreia se restituie taxa în condițiile în care autoturismul se casează sau este scos din parcul auto român, fiind practic un împrumut forțat pe care statul îl face de la cetățeanul care înmatriculează un autovehicul, în condițiile în care nu se poate afirma ca efectele poluării produse în timpul utilizării dispar odată cu casarea acestuia sau costul combaterii acestor efecte nu ar mai trebui recuperat de la autorul poluării.

Directivele Uniunii Europene prevăd ca taxele pe poluare să fie achitate de către producători și nu de către utilizatori, care au obligația să achite doar impozit pe bunuri.

Având în vedere că stabilirea impozitului pe bunuri se face în funcție de capacitatea cilindrică a autoturismului, practic suntem în fața unei duble impozitări pe același criteriu dar sub o altă denumire, iar dubla impozitare este interzisă.

Potentul consideră că au fost încălcate dispozițiile art. 25, art. 28 și art. 90 din Tratatul Comunității Europene.

În consecință, domnul WW consideră taxa nelegală și solicită restituirea sumei de ... lei reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule achitată cu chitanța seria .. nr. .../09.08.2010, actualizată la data plății efective cu rata dobânzii legale.

II. În baza cererii domnului WW nr./09.08.2010 de calculare a taxei pe poluare pentru autovehicule în vederea efectuării primei înmatriculari în România a autovehiculului marca Volkswagen, tip Passat, **Administrația Finantelor 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 09.08.2010 stabilind ca datorată suma de lei.**

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

- categoria auto: ...;
- norma de poluare: ...;
- valoarea combinată a emisiilor de CO₂, exprimate în grame/km: 0;
- taxa specifică exprimată în euro/1 gram CO₂: 0;
- capacitatea cilindrică (cmc):;
- taxa specifică pe cilindree conform anexei 2 din OUG 50/2008: ...;
- cota de reducere a taxei prevăzută de anexa 4 din OUG 50/2008: ...%.

III. Luând în considerare motivele prezentate de persoana contestată, 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 taxa pe poluare în sumă de lei prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ... din data de 09.08.2010.

În fapt

Domnul WW a achiziționat un autovehicul marca Volkswagen Passat pentru care, în vederea efectuării primei înmatriculări în România, a depus o cerere de calcul al taxei pe poluare la Administrația Finantelor Publice, înregistrată sub nr. ... din data de 09.08.2010.

Urmare a solicitării de calculare a taxei pe poluare și în temeiul prevederilor Ordonanței 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. 1671/09.08.2010 pentru suma de ... lei, luând în considerare elementele înscrise în cartea de identitate a autovehiculului

Domnul WW contestă decizia de calcul al taxei pe poluare, motivând că această taxă a fost percepută cu încălcarea dispozițiilor art. 25, art. 28 și art. 90 din Tratatul Comunității Europene.

Contestatarul solicită admiterea contestației și restituirea sumei de ... lei reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule achitată în data de 09.08.2010 cu chitanța seria .. nr. ..., actualizată la data plății efective cu rata dobânzii legale.

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 instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, art. 1 din O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule reglementează următoarele:

„(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.”

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 pentru autovehicule 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 cărora în rubrica 1 "Categorie" 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 înmatriculari 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.”

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; si

b) in cazul autovehiculelor rulate achizitionate din alte state, un document din care sa rezulte data primei inmatriculari a acestora, si, dupa caz, declaratia pe propria raspundere prevazuta la art. 5 alin. (4), precum si rezultatul expertizei tehnice efectuate de Regia Autonoma "Registrul Auto Roman" ori rezultatul evaluarii individuale efectuate potrivit art. 5 alin. (20)."

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate de petent în susținerea contestației, se retine ca art.148 alin.(2) din Constituția României instituie suprematia tratatelor constitutive ale Uniunii Europene fata de dispozitiile 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 competența 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 obtinut, lăsând în același timp autoritatilor nationale competența in 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 obtinerii rezultatului.

Din jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene rezultă că prin instituirea unei taxe pe poluare pentru autovehiculele achizitionate 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 intra în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre. Mai mult, domeniul mediului, în scopul căruia este instituita taxa pe poluare, face parte din domeniile de competența partajată ale UE cu statele membre.

Potrivit normelor metodologice de aplicare a ordonanței de urgență nivelul taxei pentru un autoturism fabricat în România și neînmatriculat este același și pentru un autoturism produs în oricare alt stat membru, în condițiile existentei 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 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, fondurile acumulate urmând a fi folosite cu destinația strict stabilită prin ordonanță.

Mai mult, cu privire la legalitatea instituirii taxei pe poluare prin O.U.G. nr. 50/2008 și la respectarea de către aceasta a dispozițiile art. 148 alin.(4) din Constituția României, Curtea Constituțională prin Decizia nr. 802 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 O.U.G. nr. 50/2008, în ansamblu, și, în special, a celor ale art. 11 din aceeași ordonanță de urgență a statuat:

„I. Cu privire la criticile de constituționalitate extrinsecă, și anume pretinsa încălcare a dispozițiilor art. 115 alin. (4) și (5) din Constituție, se reține că ordonanța de urgență criticată a fost adoptată în contextul în care Comisia Europeană deschisese procedura de infringement împotriva României în temeiul art. 226 din Tratatul de instituire a Comunităților Europene. Pentru a evita o eventuală procedură în fața Curții de Justiție a Comunității Europene, Guvernul a emis această ordonanță de urgență. În expunerea de motive, pentru a se justifica starea extraordinară, precum și urgența reglementării, se invocă necesitatea adoptării de măsuri pentru a se asigura respectarea normelor de drept comunitar aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunităților Europene.

Curtea constată că, în conformitate cu dispozițiile art. 148 alin. (4) din Constituție, autoritățile statului român s-au angajat să garanteze ducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din tratatele constitutive ale Uniunii Europene, din reglementările comunitare cu caracter obligatoriu și din actul de aderare. În acest sens, Guvernul este abilitat din punct de vedere constituțional ca, prin mijloacele pe care le are la îndemână, să garanteze îndeplinirea obligațiilor României față de Uniunea Europeană. Astfel, folosirea ordonanțelor de urgență pentru punerea de acord a legislației naționale cu cea comunitară în situația în care era iminentă declanșarea procedurii de infringement în fața Curții de Justiție este pe deplin constituțională. În aceste condiții, se constată că ordonanța de urgență criticată respectă exigențele art. 115 alin. (4) din Constituție.

De asemenea, Curtea reține că Ordonanța de urgență nr. 50/2008 a fost adoptată în ședința de Guvern din 21 aprilie 2008, depusă spre dezbateră în procedură de urgență la Senat pe data de 24 aprilie 2008, 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, sunt respectate exigențele art. 115 alin. (5) din Constituție, potrivit căruia ordonanțele de urgență intră în vigoare numai după depunere spre dezbateră în procedură de urgență la camera competentă și după publicarea în Monitorul Oficial al României.

În final, Curtea mai reține că ordonanța de urgență nu este un act normativ inferior legii din punct de vedere al forței juridice. 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..

II. Cu privire la criticile de constituționalitate intrinseci a ordonanței de urgență, se rețin următoarele:

1. *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.

2. 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 prevăzut de art. 56 alin. (2) din Constituție.

3. (...).

4. 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. (...)

În consecință, Curtea urmează să respingă ca neîntemeiată excepția de neconstituționalitate invocată.

Față de cele expuse mai sus, se retine 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 că această taxa reprezintă *optiunea legiitorului 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 legiitorului așa cum este exprimată în lege.”

Taxa pe poluare pentru autovehicule se aplică, printre altele, și cu ocazia primei înmatriculari 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 Volkswagen Passat, proprietate a domnului WW supus primei înmatriculari în România, face parte din categoria M1, categorie de autovehicule care intra sub incidenta taxei pe poluare reglementată de O.U.G. nr. 50/2008.

Avand in vedere cele mentionate, retinem ca A.F.P. în mod legal a emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. .../09.08.2010 prin care a stabilit in sarcina domnului WW o taxa de plată de .. lei, pentru autovehiculul marca Volkswagen Passat, categoria M1, **urmând a se respinge ca neîntemeiată** contestatia petentului pentru suma de **lei** reprezentand **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

D E C I D E:

Respingerea ca neîntemeiată a contestației formulate de *Cabinet avocat DS* în numele și pentru domnul **WW** împotriva **Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. ... din 09.08.2010** emisă de Administratia Finantelor Publice, pentru suma de **lei**.

Decizia de solutionare a contestatiei poate fi atacată 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.