

DECIZIA nr. 400 din 07.10.2010  
privind solutionarea contestatiei formulata de  
X inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x

Directia Generala a Finantelor Publice a municipiului Bucuresti prin Serviciul solutionare contestatii a fost sesizata de catre Administratia Finantelor Publice sector x cu adresele x si nr. x, inregistrate la D.G.F.P.-M.B. sub nr. x si nr. x, cu privire la contestatia formulata de domnul X cu sediul in Bucuresti, str. x sector x.

Obiectul contestatiei, inregistrata la Administratia Finantelor Publice sector x sub nr. x il constituie Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, comunicata la data x prin care s-a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de x lei.

Constatand ca, in speta, sunt intrunite conditiile prevazute de art.205 alin. (1), art. 207 alin. (1) si art. 209 alin. (1) lit. (a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata, Directia Generala a Finantelor Publice a Municipiului Bucuresti este investita sa solutioneze contestatia formulata de domnul X.

Procedura fiind indeplinita s-a trecut la solutionarea pe fond a contestatiei.

I. Domnul X a formulat contestatie impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x prin care s-a calculat o taxa pe poluare in suma de x lei, in vederea efectuarii primei inmatriculari in Romania a unui autovehicul marca x Categoria auto M1, norme de poluare E4, nr. de identificare x, an fabricatie 2006, data primei inmatriculari x.

In motivarea contestatiei domnul X sustine urmatoarele:

Taxa pe poluare pentru autovehicule prevazuta de art. 4-6 din OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, reprezinta o norma contrara art. 90 din Tratatul de instituire a Comunitatii Europene, intrucat discrimineaza autoturismele provenind din alte state membre ale Uniunii Europene.

Curtea Europeana de justitie a pus bazele principiului rangului prioritar al dreptului comunitar (in speta art. 90 din Tratatul CE), fata de dreptul national art. 214<sup>1</sup>-214<sup>3</sup> din Codul fiscal) in hotarrea Costa c. ENEL din 1964.

Ulterior Curtea a accentuat acest principiu si a indicat ca in fata dreptului comunitar nu beneficiaza de prioritate nici macar normele de drept constitutional nationale.

Contestatarul invoca Jurisprudenta Curtii de Justitie Europene prin care instanta a constatat o diferenta de tratament, ceea ce constituie o discriminare a regimului juridic fiscal si contravine dispozitiilor mentionate din Tratatul CE.

Mecanismul care a determinat Curtea de Justitie Europeana sa repudieze o serie de taxe similare are la baza :

- in cazul autoturismului deja inmatriculat in Romania, in timp ce valoarea de piata a acestuia scade, scade de asemenea si valoarea reziduala a taxei pe poluare, astfel incat la vanzarea autoturismului primul cumparator recupereaza doar o parte din investitia initiala si implicit doar o parte din acciza suportata;

- in cazul autoturismului importat dintr-un alt stat membru, desi acesta are aceleasi caracteristici si deci acelasi pret de piata, acciza (taxa pe poluare) datorata este tripla fata de valoarea reziduala inclusa in pretul de vanzare al acestuia, aflat deja pe piata romaneasca.

Desi, Comisia Europeana a atentionat Romania la data de 21.03.2007 ca aceasta taxa este ilegala, pana in prezent nu s-a reusit reglementarea taxei pe poluare intr-o forma care sa nu constituie o incalcare a dreptului comunitar.

In concluzie, contestatarul solicita anularea actului administrativ fiscal, respectiv a Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, si restituirea sumei de xlei ca nedatorata, precum si plata dobanzii aferente acestei sume.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, Administratia Finantelor Publice sector x a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de xlei, in conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

III. Fata de constatările organelor de administrare fiscala, sustinerile contestatarului, reglementările legale in vigoare pentru perioada analizata si documentele existente in dosarul cauzei se retin urmatoarele:

***Cauza supusa solutionarii este daca organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare in suma de xlei pentru autovehiculul marca x, an fabricatie 2006, in conditiile in care motivatiile contestatarului nu sunt de natura sa modifice cuantumul taxei, iar potrivit OUG nr. 50/2008 taxa pe poluare se datoreaza cu ocazia primei inmatriculari in Romania.***

**In fapt**, prin cererea inregistrata la organul fiscal sub nr. x, domnul X a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, in vederea primei inmatriculari in Romania a unui autovehicul marca x, Categoria auto M1, norme de poluare E4, nr. de identificare x, an fabricatie 2006, data primei inmatriculari x.2006.

Urmare solicitarii contribuabilului in cauza, in temeiul O.U.G. nr.50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificarile si completarile ulterioare, Administratia Finantelor Publice sector x a procedat, in baza datelor inscrise in cartea de identitate a autovehiculului, la calcularea si emiterea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x pentru suma de xlei reprezentand taxa pe poluare, stabilita conform elementelor de taxare in vigoare la data solicitarii calcularii taxei.

Contribuabilul nu contesta modul de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule ci dispozitiile OUG nr. 50/2008 si nerespectarea prevederilor art. 90 din Tratatul Uniunii Europene la care Romania a aderat in 2007.

**In drept**, O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificarile si completarile ulterioare prevede urmatoarele:

***“Art. 1. - (1) Prezenta ordonantă de urgentă stabileste cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu si se gestionează de Administratia Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor si proiectelor pentru protectia mediului.***

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

- a) cu ***ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România;***
- b) la ***repunerea în circulatie a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 si 9”.***

În ceea ce privește sfera de aplicare a Codului de procedură fiscală și aplicarea unitară a legislației, prin O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală republicată se precizează:

*“ Art. 1 (1) Prezentul cod reglementează drepturile și obligațiile părților din raporturile juridice fiscale privind administrarea impozitelor și taxelor datorate bugetului de stat și bugetelor locale, prevăzute de Codul fiscal. “*

*“Art. 1 (3) Prin administrarea impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat se înțelege ansamblul activităților desfășurate de organele fiscale în legătură cu:*

*a) înregistrarea fiscală;*

*b) declararea, stabilirea, verificarea și colectarea impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat;*

*c) soluționarea contestațiilor împotriva actelor administrative fiscale.”*

*“Art.5 Organul fiscal este obligat să aplice unitar prevederile legislației fiscale pe teritoriul României, urmărind stabilirea corectă a impozitelor, taxelor, contribuțiilor și a altor sume datorate bugetului general consolidat .“*

Din cele prezentate reiese că organele fiscale teritoriale au obligația de a aplica întocmai prevederile legale, respectiv O.U.G. nr.50/2008.

Ca urmare la stabilirea sumei de plată organul fiscal teritorial a aplicat întocmai prevederile O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, stabilind taxa în funcție de documentele anexate de contribuabil la cererea pentru stabilirea cuantumului taxei datorate.

Se reține că regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform art. 14 din 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 în susținerea contestației, se reține că art. 148 din Constituția României instituie suprematia tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, “cu 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 **obliga orice stat membru destinat în ceea ce privește rezultatul care trebuie obținut, lasând 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 (fost 90) primul paragraf din Tratatul Comunităților (Uniunii) Europene și potrivit art. III-170 - secțiunea VI -"Dispoziții fiscale" din Tratatul de instituire a Comunității Europene, ratificat prin Legea nr. 157/2005:

*“Nici un stat membru, nu aplica, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natura, mai mari decat cele care se aplica, direct sau indirect, produselor nationale similare.”*

Din jurisprudenta constanta a Curtii de Justitie a Comunitatilor Europene a rezultat ca tratatul nu este incalcat prin instituirea unei taxe pe poluare in momentul primei inmatriculari a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru, iar prin caracterul ei fiscal taxa intra in regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitarii prerogativelor suverane ale statelor membre.

In subsidiar, se retine faptul ca tot jurisprudenta Curtii a stabilit ca art. 90 primul paragraf din Tratat este incalcat **numai atunci cand cuantumul taxei pe poluare, este calculat fara luarea in calcul a deprecierei reale a vehiculului, excede cuantumului taxei reziduale incorporate in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul national** (pct. 29 Hotararea din 18.01.2007, Brzezinski, C-313/05, pct. 26 Hotararea din 20.09.2007, Comisia/Grecia, C-74/06).

De asemenea, din HG nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual si starea generala standard si reprezinta reflectia in plan fiscal a principiului ***“poluatorul plateste”***, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

Afirmatiile contestatarului precum ca, dispozitiile Ordonantei de Urgenta a Guvernului nr. 50/2008 raportate la normele internationale, respectiv Tratatul Uniunii Europene sunt nelegale, discriminatorii si in contradictie cu acestea din urma, nu pot fi retinute in solutionarea favorabila a contestatiei intrucat O.U.G. nr. 50/2008 a fost emisa in temeiul art. 115 alin 4 din Constitutia Romaniei si a fost adoptata: **“In 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.*”**

Conform art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată:

“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”.

Mai mult, aceasta taxa pe poluare a fost stabilita ca urmare a solicitării contestatarului care prin cererea depusa la organul fiscal a solicitat să efectueze prima înmatriculare a unui autovehicul în România.

Cu privire la legalitatea instituirii taxei pe poluare prin O.U.G. nr. 50/2008 si la respectarea de catre aceasta a dispozitiilor art. 148 alin. (4) din Constituție, *Curtea Constitutionala prin Decizia 1596 din 26.11.2009 (definitiva si general obligatorie) publicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 37 din 18.01.2010* referitoare la respingerea exceptiei de neconstituționalitate a dispozitiilor art. 4 lit. a) și art. 11 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, precum și a ordonanței de urgență în ansamblu a statut:

"1. Prin Decizia nr. 802 din 19 mai 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 428 din 23 iunie 2009, Curtea a statuat 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.

**De asemenea, Curtea a constatat 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, s-a constatat că ordonanța de urgență criticată respectă exigențele art. 115 alin. (4) din Constituție.**

**În final, Curtea a reținut 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.**

2. Curtea Constituțională, prin Decizia nr. 1.178 din 17 septembrie 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 665 din 6 octombrie 2009, cu privire la constituționalitatea art. 4 lit. a) din ordonanța de urgență, a statuat că **textul de lege criticat în mod punctual, precum și ordonanța de urgență în ansamblul său, nu prevăd obligația plății taxei pe poluare decât la prima înmatriculare a autovehiculului. Or, în mod firesc, pentru autovehiculele înmatriculate înainte de intrarea în vigoare a taxei speciale și ulterior a taxei pe poluare, nu se plătește taxa în cauză. O asemenea chestiune ține de opțiunea legiuitorului, care, în considerarea anumitor factori, în viitor va putea adopta o soluție legislativă diferită.**

3. Curtea, prin Decizia nr. 499 din 7 aprilie 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 341 din 21 mai 2009, cu privire la constituționalitatea art. 11 din ordonanța de urgență, a statuat că taxa instituită inițial prin art. 1 din Legea nr. 343/2006 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. Art. 1 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 redefinește taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, astfel cum rezultă și din prevederile art. 4 și art. 14 alin. (2) din aceeași ordonanță de urgență, stabilind că **obiectul ordonanței de urgență menționate îl constituie autovehiculele înmatriculate pentru prima dată în România.**

**Prin urmare, Curtea a reținut că 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 respectiva taxă formase deja

**obiectul unor acte administrativ-fiscale** (decizii de impunere), care, la momentul contestării lor, fuseseră aduse la îndeplinire prin plată voluntară, iar art. 11 din ordonanța de urgență viza numai restituirea sumei plătite în plus de contribuabil față de quantumul datorat. **Astfel, natura juridică a taxei a rămas nealterată - taxă pe poluare -, ceea ce s-a modificat a fost doar modalitatea de calcul al acesteia și diminuarea quantumului său.**

[.....]

In consecință, Curtea Respinge ca neîntemeiată excepția de neconstituționalitate invocată”.

Mai mult, așa cum s-a menționat mai sus această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatarului care prin cererea depusă la organul fiscal **a solicitat calculul taxei în vederea primei înmatriculari a unui autovehicul în România și nu ca organul fiscal național a încasat taxa de prima înmatriculare cum eronat sustine acesta.**

Contestatarul a încercat să invoce aspecte de ordin formal, pentru a fi exonerat de plata sumelor ce le datorează Administrației Fondului pentru Mediu, corect calculate din moment ce nu s-au propus probe din care să rezulte un alt quantum, astfel încât nu se justifică restituirea acesteia.

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 OG nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, conform căruia: **“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege.”**, motiv pentru care contestația domnului X va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de xlei, reprezentând taxa pe poluare stabilită prin Decizia nr. x.

Pentru considerentele arătate și în temeiul O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, HG 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, Decizia nr. 1596 din 26.11.2009 a Curții Constituționale

## DECIDE

Respinge ca neîntemeiată contestația formulată de domnul X împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. x, prin care Administrația Finanelor Publice sector x a stabilit o taxă pe poluare pentru autovehicule în suma de xlei.

Prezenta decizie este definitivă în sistemul cailor administrative de atac și poate fi contestată, în termen de 6 luni de la comunicare, la Tribunalul București.