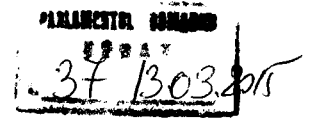




GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

354

06.03.2015



Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă privind timbrul de mediu pentru autovehicule*, inițiată de domnul deputat UNPR Florin Gheorghe (Bp. 543/2014).

I. Principalele reglementări

Această inițiativă legislativă are ca obiect de reglementare instituirea timbrului de mediu, reprezentând „*suma datorată de către deținătorii autovehiculelor care utilizează drumurile publice din România, indiferent de statul în care sunt înmatriculate*”, ce urmează a se datora anual, în funcție de categoriile de autovehicule, constituindu-se venit la bugetul Fondului de mediu, urmând a fi utilizat de către Administrația Fondului de Mediu în vederea „*finanțării programelor privind înnoirea parcului auto într-o proporție de 70% și pentru proiectele pentru protecția mediului într-o proporție de 30%*”.

Totodată, inițiativa legislativă stabilește modalitatea de determinare a valorii timbrului de mediu, precum și autovehiculele exceptate de la plata acestuia, sancțiunile contravenționale pentru neachitarea timbrului de mediu fiind cele prevăzute în Anexa 3 la *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare*.

II. Observații

1. Prezentul sistem de taxare a autovehiculelor este reglementat prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare*, și *Hotărârea Guvernului nr. 88/2013 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule*.

Prin acest pachet legislativ s-a urmărit remedierea deficiențelor semnalate de Curtea Europeană de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) în ceea ce privește legislația națională în cauzele C-402/09 Tatu și C-263/10 Nisipeanu¹. Astfel, a fost introdusă taxarea autovehiculelor la prima transcriere a dreptului de proprietate pentru cele pentru care nu s-a plătit taxă de primă înmatriculare.

În cauza C-402/09 Tatu, CJUE a precizat, la paragraful 60, faptul că un sistem de taxare anuală ar fi recomandabil: „obiectivul protecției mediului (...) ar putea fi realizat mai complet și mai coerent aplicând taxa de poluare oricărui vehicul de acest tip care a fost pus în circulație în România. O astfel de taxare, a cărei punere în aplicare în cadrul unei taxe anuale rutiere este perfect posibilă (...)”.

Cu toate acestea, un astfel de sistem nu poate face abstracție de regimurile succesive ale taxei aplicabile în România începând cu data de 01.01.2007.

¹ Considerentul 61 Cauza C-402/09 Tatu și considerentul 29 Cauza C-263/10 Nisipeanu: „Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă de poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională”.

În urma analizei, se constată că propunerea legislativă urmărește introducerea unui sistem care are ca efect dubla taxare a celor care, din anul 2007 până în prezent, au plătit taxa specială prevăzută de *Codul fiscal*, taxa pe poluare, taxa pentru emisii poluante sau timbrul pentru mediu pentru autovehicule. Astfel, măsura propusă ar trebui însoțită de un mecanism corect de returnare a sumelor deja încasate în situațiile descrise anterior.

De asemenea, CJUE a hotărât, în cauza C-113/2013 Nicula, că actualul sistem de rambursare prevăzut în *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013* contravine dreptului Uniunii Europene: „*un sistem de rambursare precum cel în discuție în litigiul principal are ca efect, în cazul unui autovehicul de ocazie importat dintr-un alt stat membru, limitarea și chiar, precum în cauza principală, eliminarea totală a obligației de restituire a taxei de poluare percepute cu încălcarea dreptului Uniunii, ceea ce este de natură să mențină discriminarea constatată de Curte în Hotărârile Tatu și Nisipeanu*” (paragraf 36).

Mai mult, potrivit CJUE, rambursarea trebuie să includă și „*dobânzile datorate contribuabilului pentru perioada cuprinsă între perceperea nejustificată a taxei pe poluare și rambursarea acesteia*” (paragraf 37).

Pe cale de consecință, orice reformare a sistemului actual de taxare, prin introducerea unui mecanism de taxare anuală, trebuie să prevadă rambursarea integrală a taxelor deja percepute, inclusiv a dobânzilor aferente sumelor încasate, având în vedere că „*atunci când un stat membru a încasat taxe cu încălcarea normele dreptului Uniunii, justițiabilii au dreptul la restituirea nu numai a taxei percepute fără temei, ci și a sumelor plătite acestui stat sau reținute de acesta în legătură directă cu taxa respectivă*” (cauza C-591/10 Littlewoods Retail și cauza C-113/2013 Nicula, paragraf 28).

2. Atragem atenția asupra faptului că propunerea legislativă nu reglementează toate aspectele legate de autovehiculele aflate în circulație, respectiv a celor care circulă numai în interiorul localităților sau pe alte categorii de drumuri decât cele naționale sau autostrăzi, deoarece pentru aceste autovehicule nu se datorează tariful de utilizare a drumurilor naționale.

3. Din punct de vedere al constituționalității propunerii legislative, semnalăm că textele acesteia nu sunt clar redactate, astfel că nu rezultă cu certitudine modalitatea de plată a timbrului de mediu, cuantumul acestuia raportat la unitatea de timp, sancțiunile contravenționale aplicabile pentru neplata timbrului, categoriile de vehicule pentru care se datorează taxa, impactul noilor prevederi asupra reglementării în vigoare privind timbrul de mediu, precum și soluțiile legislative pentru situațiile tranzitorii (situația persoanelor care au achitat deja taxa menționată în temeiul reglementării în vigoare sau a celor menționate). Astfel, apreciem că reglementarea propusă pune în discuție îndeplinirea cerințelor de previzibilitate impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituția României, republicată*.

Sub acest aspect, în jurisprudența Curții Constituționale s-a reținut că „(...)de principiu, orice act normativ trebuie să îndeplinească anumite condiții calitative, printre acestea numărându-se previzibilitatea, ceea ce presupune că acesta trebuie să fie suficient de precis și clar pentru a putea fi aplicat; astfel, formularea cu o precizie suficientă a actului normativ permite persoanelor interesate - care pot apela, la nevoie, la sfatul unui specialist - să prevadă într-o măsură rezonabilă, în circumstanțele speței, consecințele care pot rezulta dintr-un act determinat. Desigur, poate să fie dificil să se redacteze legi de o precizie totală și o anumită suplețe poate chiar să se dovedească de dorit, suplețe care nu afectează însă previzibilitatea legii (a se vedea, în acest sens, Decizia Curții Constituționale nr. 903 din 6 iulie 2010 și Decizia Curții Constituționale nr. 743 din 2 iunie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 579 din 16 august 2011, precum și jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului cu privire la care se rețin, spre exemplu, Hotărârea din 15 noiembrie 1996, pronunțată în Cauza Cantoni împotriva Franței, paragraful 29, Hotărârea din 25 noiembrie 1996, pronunțată în Cauza Wingrove împotriva Regatului Unit, paragraful 40, Hotărârea din 4 mai 2000, pronunțată în Cauza Rotaru împotriva României paragraful 55, Hotărârea din 9 noiembrie 2006, pronunțată în Cauza Leempoel & S.A. ED. Cine Revue împotriva Belgiei, paragraful 59) ”².

² Decizia Curții Constituționale nr. 1/2012 referitoare la obiecția de neconstituționalitate a dispozițiilor Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2001 privind aprobarea programului de gestionare a câinilor fără stăpân, astfel cum a fost aprobată prin Legea nr. 227/2002, precum și, în special, ale art. 1 pct. 5 [referitor la art. 4 alin. (1)], pct. 6 [referitor la art. 5 alin. (1) și (2)], pct. 8, pct. 9 [referitor la art. 8 alin. (3) lit. a)-d)], pct. 14 [referitor la art. 13¹ și 13⁴], pct. 15 [referitor la art. 14 alin.(1) lit. b)] din lege.

4. Prin textul **art. 1 alin. (3)** al inițiativei legislative se preconizează că timbrul de mediu se datorează anual și, potrivit **art. 2**, acesta se plătește odată cu tariful de utilizare a drumurilor. Pe lângă faptul că **art. 2** al inițiativei legislative nu face trimitere expresă la prevederile *Ordonanței Guvernului nr. 15/2002*, semnalăm că, potrivit art. 1 alin. (7) și Anexei 1 la ordonanța menționată, tariful de utilizare a drumurilor naționale este reglementat raportat la perioade diferite: o zi, 7 zile, 30 de zile, 90 de zile și 12 luni.

Totodată, prin textul **art. 2 alin. (3)** din inițiativa legislativă se prevede că taxa de utilizare a drumurilor se poate achita „*pentru fracțiuni dintr-un an*”, timbrul de mediu urmând a se calcula în mod corespunzător, însă nu se arată care sunt fracțiunile pentru care se datorează taxa, în ce mod se calculează și quantumul taxei raportat la unitatea de timp.

5. În privința sancțiunilor contravenționale pentru neachitarea timbrului de mediu, la care se referă textul propus pentru **art. 4** din inițiativa legislativă, semnalăm faptul că trimiterea la prevederile Anexei 3 a *Ordonanței Guvernului nr. 15/2002* este greșită, anexa menționată fiind abrogată prin *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 157/2007 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare*.

6. Referitor la conținutul **Anexei 1**, coloana „*Tipul autovehiculului*”, semnalăm faptul că nu se precizează cu claritate la ce categorii de vehicule se referă literele A, B, C, D, E și F. În măsura în care sunt avute în vedere categoriile de vehicule prevăzute de Anexa 1 la *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002*, ar fi fost necesar ca acest aspect să rezulte, în mod expres, din conținutul reglementării.

7. În vederea evitării paralelismului legislativ, conform prevederilor art. 16 din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, ar fi fost necesar să se reglementeze efectele propunerii legislative asupra reglementării în vigoare privind timbrul de mediu pentru autovehicule, prevăzută de *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013*, respectiv în ce măsură această ordonanță de urgență urmează a fi modificată sau abrogată.

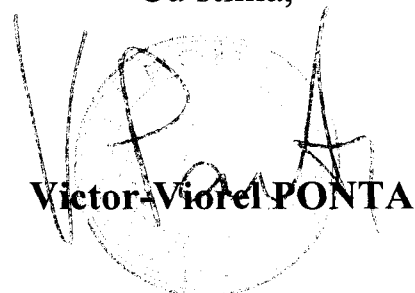
Totodată, raportat la prevederile art. 26 din *Legea nr. 24/2000*, semnalăm lipsa din textul propunerii legislative a soluțiilor legislative cu caracter tranzitoriu, prin care să se reglementeze situația autovehiculelor pentru care s-a achitat taxa menționată, conform *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 9/2013* sau potrivit reglementărilor anterioare acesteia (*Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, art. 214¹ - 214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare*).

8. Semnalăm nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (1) teza întâi din *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare*, conform căroră „În cazurile în care se fac propuneri de elaborare a unor proiecte de acte normative/măsuri/politici a căror aplicare atrage micșorarea veniturilor sau majorarea cheltuielilor aprobate prin buget, se va întocmi o fișă financiară, care va respecta condițiile prevăzute de *Legea nr. 69/2010*”.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei propuneri legislative.**

Cu stimă,



Victor-Vioara PONTA

Domnului senator Călin-Constantin-Anton Popescu-Tăriceanu
Președintele Senatului