

Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad a fost sesizată de către Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad cu adresa nr.03.05.2011, înregistrată la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad sub nr.03.05.2011 asupra contestației formulate de **D-nul X**

înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad sub nr./26.04.2011 și a procedat la analizarea dosarului contestației, constatând următoarele:

Petentul formulează contestație împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./07.04.2011 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad și solicită anularea acestei decizii și restituirea sumei de ...lei reprezentând taxa pe poluare contestată și a dobânzilor aferente.

Suma totală contestată este în cuantum delei și reprezintă taxa pe poluare pentru autovehicule.

Contestația a fost depusă în termenul legal de depunere prevăzut de art. 207 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Contestația a fost semnată de reprezentantul legal al petentului avocat....., la dosarul contestației fiind depusă împuternicirea avocațială nr. 95/2011 în original, așa după cum prevede art. 206 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Fiind îndeplinită procedura de formă, s-a trecut la soluționarea contestației:

I. Petentul solicită anularea Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.din data de 07.04.2011, în susținerea cauzei invocând următoarele motive:

- conform art. 9 alin. (1) C. pr.fisc., înainte de luarea oricărei decizii organul fiscal este obligat să procedeze la audierea contribuabilului însă petentul nu a fost audiat anterior emiterii deciziei de calcul a taxei pe poluare din 07.04.2011 iar în cuprinsul deciziei nu există nicio mențiune la respectarea dreptului la apărare, pentru acest motiv decizia trebuie anulată;

- taxa pe poluare instituită prin O.U.G. nr. 50/2008 cu modificările ulterioare este contrară dispozițiilor art. 110 TFUE și art. 191 par. 2 TFUE întrucât ea este discriminatorie și nu respectă principiul „ poluatorul plătește” astfel că taxa este percepută doar autoturismelor second – hand care se înmatriculează în România nu și autoturismelor second-hand deja înmatriculate iar taxa este percepută doar unora dintre poluatori (aceia care își înmatriculează autoturisme în România în prezent).

- petentul invocă faptul că: „ (...) În acest sens s-a pronunțat recent și Curtea de Justiție a Uniunii Europene în cauza Tatu (afacerea

C-402/09, hotărârea din 7 aprilie 2011) unde s-a constatat că O.U.G. nr. 50/2008 contravine art. 110 TFUE iar singura diferență dintre forma inițială a ordonanței și forma actuală o constituie cuantumul taxei – semnificativ mai mare în prezent – astfel încât și actuala formă a taxei contravine art. 110 TFUE.

Pentru aceste motive, petentul solicită anularea deciziei nr./07.04.2011, restituirea sumei delei reprezentând taxa pe poluare contestată precum și plata dobânzilor aferente.

II. Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice a Municipiului Arad, urmare cererii petentului înregistrată la organul fiscal sub nr.06.04.2011, prin care a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea efectuării primei înmatriculări în România a autovehiculului marcatip....., categoria auto M1, norme poluare E4, serie șasiu....., an fabricație 2007, data primei înmatriculări 06.06.2007 au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.07.04.2011 pe numele contribuabilului X taxa pe poluare pentru autovehicule calculată fiind în sumă delei, în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare precum și Hotărârea Guvernului nr. 686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

III. Având în vedere actele și documentele existente la dosarul cauzei, motivele invocate de petent în raport de constatările organelor fiscale și prevederile dispozițiilor legale aplicabile în speță, se reține că Ministerul Finanțelor Publice prin Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad este investit a se pronunța dacă în mod corect și legal, reprezentanții Administrației Finanțelor Publice a Municipiului Arad au calculat în sarcina petentului suma delei reprezentând taxa pe poluare.

În fapt, în data de 06.04.2011 petentul X a depus cererea înregistrată la organul fiscal sub nr. prin care a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea efectuării primei înmatriculări în România a autovehiculului marca tip....., categoria auto M1, norme poluare E4, serie șasiu....., an fabricație 2007, data primei înmatriculări.....2007.

Drept urmare, organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice a Municipiului Arad au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.din data de 07.04.2011, pe baza documentației depuse de petent și a elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/2008, cu modificările și completările ulterioare și de

Normele metodologice de aplicare aprobate prin H.G. nr. 686/2008, prin care a fost calculată în sarcina petentului o taxă pe poluare în sumă delei.

În drept, în cauză sunt incidente prevederile următoarelor acte normative:

O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările aduse de O.U.G. nr. 208/2008 abrogată de O.U.G. nr. 218/2008; O.U.G. nr. 7/2009, LEGEA nr. 329 din 5 noiembrie 2009; Ordonanța de urgență nr. 118 din 23 decembrie 2010.

“ART. 4

Obligația de plată a taxei intervine:

- a) *cu ocazia primei înmatriculări 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.*

ART. 5

(1) *Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.*

(2) *Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă dovada dobândirii autovehiculului, precum și elementele de calcul al taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.*

(3) *Valoarea în lei a taxei se determină pe baza cursului de schimb valutar stabilit în prima zi lucrătoare a lunii octombrie din anul precedent și publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.*

(4) *Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu.”*

Hotărârea Guvernului nr. 686 din 24 iunie 2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările aduse de H.G. nr. 45 din 19 ianuarie 2011:

“Autoritatea competentă pentru calculul taxei

ART. 3

(1) *Taxa se calculează de organul fiscal competent din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală, care reprezintă:*

a) *în cazul persoanelor juridice, al persoanelor fizice care desfășoară activități economice în mod independent sau exercită profesii libere - organul fiscal la care persoana este înregistrată ca plătitor de impozite și taxe;*

b) *în cazul persoanelor fizice - organul fiscal în a cărui rază teritorială persoana fizică își are domiciliul fiscal.*

(2) În vederea calculării taxei de către autoritatea fiscală, persoana fizică sau persoana juridică în numele căreia se efectuează înmatricularea, denumită în continuare contribuabil, trebuie să prezinte, în copie și în original, următoarele documente:

a) cartea de identitate a vehiculului;

b) documente care atestă dobândirea autovehiculului pentru care se solicită plata taxei pe poluare de către contribuabil; și

c) în cazul autovehiculelor rulate achiziționate din alte state, 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 Român» ori rezultatul evaluării individuale efectuate potrivit art. 5 alin. (20).”

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. 214¹-214³ 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 supremația 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 **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**”.

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. 90 primul paragraf din Tratatul Comunităților (Uniunii) Europene:

“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 naționale similare.”

Din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunităților Europene a rezultat că tratatul nu este încălcat prin instituirea unei taxe pe poluare în momentul primei înmatriculări a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru, iar prin caracterul ei fiscal taxa intră în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre.

Or, taxa pe poluare, prevăzută de O.U.G. nr. 50/2008, pentru un autoturism fabricat în România, care nu a fost înmatriculat este aceeași cu cea pentru un autoturism produs în oricare alt stat membru comunitar, cu condiția existenței aceluiași specificații tehnice.

Astfel prin H.G. nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea, rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflecția în plan fiscal a principiului **“poluatorul plătește”**, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

Referitor la susținerile petentului din contestația formulată conform căroră taxa pe poluare contravine dispozițiilor art. 110 TFUE (ex-articolul 90 TCE) și art. 191 par. 2 TFUE, se rețin următoarele:

Instanțele de judecată din România prin soluțiile emise au constatat că taxa de primă înmatriculare percepută contribuabililor a fost nelegală, fiind în contradicție cu prevederile art. 90 alin. 1 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

Prin instituirea acestei taxe s-a creat o situație discriminatorie între persoanele care își achiziționează autoturisme rulate aduse din import și persoanele care își achiziționează autoturisme rulate din România, în sensul că aceștia din urmă sunt scutiți de plata acestei taxe, beneficiind astfel de o situație avantajoasă.

Această taxă, **stabilită de art. 214 din Codul fiscal** a fost percepută doar în cazul înmatriculării în România, după 01.01.2007, a unui autovehicul care a fost anterior înmatriculat în alt stat membru al Uniunii Europene decât România, nu și pentru un autovehicul care a fost deja înmatriculat în România, indiferent de nivelul de poluare, situație în care nu s-a aplicat în mod uniform principiul “poluatorul plătește” și nici nu s-au respectat prevederile art. 90 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană.

Curtea de Justiție a Comunităților Europene în cauzele reunite C-290/05 și C 333/2005, în cauzele reunite C-290/05 și C-333/05, Akos Nadasdi c. Vam-es Penzugyorseg Eszak-Alfoldi Regionalis Parancsnoksaga, respectiv Hona Nemeth c. Vam-es Penzugyorseg Del-Alfoldi Regionalis Parancsnoksaga - a arătat următoarele:

În sistemul Tratatului instituind Comunitatea Europeană art. 90 suplimentează dispozițiile referitoare la abolirea taxelor vamale și a măsurilor cu efect echivalent. Scopul acestuia este acela de a asigura libera circulație a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricăror forme de protecție care pot rezulta din aplicarea unor impozite interne care discriminează produsele provenite din alte state membre (cauzele reunite C-393/04 și C-41/05, Air Liquide Industries Belgium).

În ceea ce privește impozitarea autoturismelor second - hand importate, Curtea a apreciat de asemenea că art. 90 caută să asigure completă neutralitate a impozitării interne sub raportul concurenței între produsele care se află deja pe piața națională și produsele importate (cauza C-387/01, Weigel).

Conform unei jurisprudențe bine stabilite, art. 90 paragraful 1 este încălcat atunci când taxa aplicată produselor importate și taxa aplicată produselor naționale similare sunt calculate diferit pe baza unor criterii care conduc, chiar dacă numai în anumite cazuri, la un nivel al taxei mai mare în cazul produselor importate (a se vedea cauza Weigel). Totuși, chiar dacă nu sunt îndeplinite condițiile pentru existența unei asemenea discriminări, impozitarea poate fi discriminatorie în mod indirect, datorită efectelor pe care le produce.

În scopul de a asigura neutralitatea impozitării interne prin respectarea regulilor de concurență între autoturismele uzate aflate deja pe piața națională și autoturismele similare importate, este necesar să fie comparate efectele taxei de înmatriculare pentru vehiculele nou importate dintr-un alt stat membru decât cel în cauză cu efectele valorii reziduale a taxei de înmatriculare care afectează vehiculele similare înmatriculate deja în acea țară și cărora, pentru acest scop, le-a fost deja aplicată această taxă. (În speță situația Ungariei).

Cât privește criteriile care pot fi folosite pentru determinarea unei taxe, Curtea Europeană de Justiție a observat că, în stadiul său actual, dreptul comunitar nu restrânge libertatea fiecărui stat membru de a construi un sistem fiscal în care acele diferențieri între anumite produse, chiar dacă este vorba de produse similare în sensul art. 90 paragraf 1 din Tratatul instituind Comunitatea Europeană să se facă pe baza unor criterii obiective, cum ar fi proveniența materiilor prime folosite sau procesul de producție aplicat. Astfel ca prin jurisprudența Curții Europene de Justiție a Comunităților Europene, politica fiscală este unul din atribuțiile suveranității naționale, Tratatul C.E acordând un grad ridicat de autonomie statelor membre în acest sens, acestea din urma având libertatea de a taxa cum doresc autovehiculele care circula pe drumurile lor publice, atâta timp cât sistemul de taxare astfel instituit nu intră sub

incidența art. 90 din Tratat, adică nu este discriminatoriu(hotărârea din cauza Michel Humblot, C-112/84, paragraf 53)

Din acest punct de vedere, nu s-ar putea aprecia ca însăși instituirea taxei ar contravenii dispozițiilor art.90 paragraf 1 din Tratat, căci această măsură se înscrie în marja de apreciere recunoscută statelor membre ale Uniunii, fiind o manifestare a suveranității acestora, într-un domeniu în care au înțeles să cedeze din puterile lor suverane, în favoarea Uniunii. De altfel, Curtea Europeană de Justiție a statuat deja, cu referire expresă la problema taxelor percepute pentru înmatricularea autovehiculelor ca „o comparație cu vehicule de ocazie puse în circulație anterior intrării în vigoare a legii referitoare la taxa de înmatriculare nu ar fi pertinentă. Articolul 90 C.E. nu are ca scop să împiedice un stat membru să introducă impozite noi sau să modifice taxele ori baza de calcul a impozitelor existente„ (hotărârea din 5 octombrie 2006, Nadasdi si Nemeth, C-290/05 si C-333/05, punctul 49).

Totuși, o asemenea diferențiere este compatibilă cu dreptul comunitar numai dacă urmărește obiective care sunt ele însele compatibile cu cerințele Tratatului și ale legislației comunitare secundare și dacă regulile în cauză sunt de natură să evite orice formă de discriminare, directă sau indirectă, îndreptată împotriva importurilor din alte state membre sau orice altă formă de protecție a produselor naționale concurente (cauza Outokumpu).

Având în vedere jurisprudența Curții Europene de Justiție, dispozițiile art. 214¹ și următoarele din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, referitoare la taxa de primă înmatriculare au fost **abrogate** în mod expres prin publicarea OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

Astfel, în contextul sistemului taxei pe poluare, criteriile precum tipul motorului, capacitatea cilindrică și clasificarea fundamentată pe motive de protecție a mediului reprezintă **criterii obiective**. Prin urmare ele pot fi folosite într-un asemenea sistem. Pe de altă parte, nici nu există vreo cerință ca valoarea taxei să fie legată de prețul autoturismului.

Având în vedere cele de mai sus rezultă că taxa pe poluare nu împovărează produsele provenind din alte state membre mai mult decât produsele naționale similare, opinia formulată de Comisia Europeană față de taxa specială auto nu a fost în sensul eliminării acesteia, ci a recomandat reșezarea acesteia pe bază de alte principii, respectiv pe baza principiului "poluatorul plătește".

Este de remarcat că, în jurisprudența Curții Europene de Justiție a Comunităților Europene s-a apreciat că orice autovehicul de ocazie încorporează în valoarea sa de piață o valoare reziduală a taxei pe poluare ce s-ar fi perceput în cazul înmatriculării sale din nou, pe baza legislației naționale, putându-se constata o încălcare a dispozițiilor fostului

art. 90 din Tratatul C.E. doar în măsura în care taxa percepută autovehiculelor importate de pe teritoriul altor state membre ale Uniunii ar fi mai mare decât acea valoare reziduală.

Pentru a defini noțiunea de „valoare reziduală”, Curtea a explicat că „un vehicul nou asupra căruia a fost achitata taxa de înmatriculare își pierde în timp o parte din valoarea sa de piață. Se diminuează astfel, în aceeași proporție cu pierderea valorii, nivelul taxei de înmatriculare cuprins în valoarea rămasă a autoturismului. Astfel, un vehicul de ocazie nu poate fi vândut decât la un procent din valoarea sa inițială, cuprinzând nivelul rezidual al taxei de înmatriculare”. În hotărârea din 5 octombrie 2006 Nadasdi și Nemeth, C-290/05 și C-333/05 punctul 57, Curtea a mai statuat că art. 90 primul paragraf din Tratatul C.E trebuie interpretat în sensul că „se opune unei taxe de înmatriculare, în măsura în care aceasta este percepută asupra vehiculelor de ocazie la prima lor punere în circulație pe teritoriul unui stat membru și nivelul său, determinat exclusiv în funcție de caracteristicile tehnice ale vehiculelor (tip motor, cilindree) și de norma de poluare, este calculat fără a ține cont de deprecierea acestora, în asemenea manieră încât, aplicându-se autovehiculelor de ocazie importate din alte state membre, depășește nivelul menționatei taxe cuprins în valoarea reziduală a autovehiculelor similare de ocazie care au fost deja înregistrate în statul membru în care se importă”.

De asemenea s-a apreciat că este contrară art. 90 paragraf 1 din Tratatul C.E. perceperea unei taxe pentru autovehicule de ocazie importate stabilită asupra unei valori superioare valorii reale a vehiculului, care ar atrage consecința taxării mai consistente a acestora în raport cu autovehiculele de ocazie similare disponibile pe piața națională, respectiv că, pentru taxarea autovehiculelor de ocazie importate, este necesar a se ține cont de deprecierea lor reală. (hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01 paragraful 70 și jurisprudența citată).

Prin urmare, s-ar putea constata caracterul discriminatoriu al taxei pe poluare percepută de la petent doar în măsura în care nivelul acesteia ar depăși valoarea reziduală a taxei datorată pentru un vehicul nou, achiziționat de pe piața internă, cu caracteristici identice și cu același grad de depreciere. Astfel, este de observat că, în aplicarea legislației comunitare, așa cum a fost interpretată de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene prin hotărârile mai sus citate, legiuitorul național a stabilit că taxa pe poluare se stabilește în funcție de vechimea fiecărui autoturism, în formula de calcul a acesteia fiind cuprinsă o cotă fixă de reducere a taxei prevăzută în anexa nr. 4 potrivit art. 6 alin.1 din O.U.G. nr. 50/2008.

Mai mult nivelul taxei se poate ajusta și prin raportare la deprecierea efectivă a autoturismului, întrucât „*cota fixă de reducere prevăzută în*

anexa nr.4 este stabilită în funcție de vechimea autoturismului de rulajul mediu anual, de starea tehnica si nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calcului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare fata de cota fixa, in funcție de abaterile de la situația standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, in condițiile prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență” . Astfel în art. 10 alin.1 din O.U.G. nr. 50/2008 se arată că: ” suma reprezentând taxa poate fi contestată atunci când persoana care urmează să înmatriculeze un autovehicul rulat poate face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4. Evaluarea nivelului de depreciere se va face pe baza elementelor avute in vedere la stabilirea cotei de reducere prevăzuta la art.6 alin.3 din OG nr.50/2008 “

Din acest punct de vedere se reține că elementele incluse în formula de calcul al taxei pe poluare potrivit art.6 alin.1 din O.U.G. nr. 50/2008 răspund cerințelor rezultate din jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene. Astfel, în interpretarea fostului art.90 alin.1 din Tratatul C.E., stabilind că taxa internă percepută pentru înmatricularea autovehiculelor trebuie stabilită în funcție de deprecierea lor reală, Curtea a statuat că: „pentru a evita o taxare discriminatorie, valoarea vehiculului de ocazie importat reținută de autorități ca bază pentru stabilirea taxei trebuie să reflecte în mod fidel valoarea unui vehicul similar deja înmatriculat pe teritoriul național” (hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01 paragraful 71), explicând însă că: „pentru o atare evaluare, Curtea a acceptat că, deși, deprecierea reală a vehiculelor nu ar putea fi luată în considerare decât prin intermediul unei evaluări ori a unei expertizări a fiecăruia, pentru a evita dificultățile inerente unui asemenea sistem, un stat membru poate fixa, prin niște bareme forfetare determinate prin dispoziții legislative, normative sau administrative si calculate pe baza de criterii ca vechimea, kilometrajul, starea generală, modul de propulsie, marca și modelul vehiculului, o valoare a vehiculelor de ocazie care, în regula generală, este foarte apropiată de valoarea reală (paragraful 73 din aceeași hotărâre precum și hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valente, C-393/98, paragraful 24).

Astfel că, O.U.G. nr. 50/2008 prevede stabilirea cuantumului taxei pe poluare printr-o formulă de calcul care include deprecierea o dată cu vechimea, a vehiculului, dar și alte elemente care diferențiază aceste produse, dintre cele considerate de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene, cum ar fi valoarea emisiilor de CO₂, cilindree și care permite ajustarea acesteia și în funcție de deprecierea reală, mai accentuată față de nivelul standard, stabilit prin acte cu caracter normativ, adică pe baza unor bareme forfetare, modalitate permisă de legislația comunitara, astfel cum a fost interpretata de Curte.

Așadar, câtă vreme petentul nu s-a prevalat în cauza dedusă judecării de nici un element care să indice că în cazul său valoarea taxei percepute ar depăși valoarea reziduală a acestuia, inclusă în valoarea de piață a unui vehicul similar de pe piața internă ori că formula de calcul aplicată nu ar permite determinarea nivelului său prin raportare la deprecierea reală a autovehiculului importat, în sensul că nu a făcut nici o probă și nici nu a solicitat – cu prilejul înmatriculării - Regiei Autonome „Registrul Auto-Român” conform art. 5 alin.6 din Normele metodologice de aplicare a O.U.G. nr. 50/2008, efectuarea unei expertize tehnice în vederea dovedirii că autovehiculul a cărui înmatriculare o solicită are un grad de depreciere mai mare decât cel indicat de grila fixa prevăzută în anexa nr.4 la ordonanța, susținerile sale din contestația formulată nu pot fi luate în considerare.

Învederăm că prin **Comunicarea din 02.09.2010 a Parlamentului European – Comisia pentru petiții**, urmare inițierii procedurii de încălcare a dreptului Uniunii împotriva Republicii România, la 25 iunie 2009, acesta a precizat următoarele: „Ulterior, la 12 ianuarie 2010, autoritățile române au transmis Comisiei Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 113/2009, care elimină scutirea acordată anumitor autovehicule în temeiul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 218/2008, reintroducând astfel regimul de taxare existent în temeiul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.50/2008. În consecință, motivele care au stat la baza procedurii de încălcare au încetat să mai existe și cazul a fost închis. (...) **În prezent normele României în materie de taxă pe poluare pentru autovehicule par să fie conforme dreptului UE.**”

Referitor la susținerea petentului din contestație „ În acest sens s-a pronunțat recent și Curtea de Justiție a Uniunii Europene în cauza Tatu (afacerea C-402/09, hotărârea din 7 aprilie 2011) unde s-a constatat că O.U.G. nr. 50/2008 contravine art. 110 TFUE” este de remarcat că, din jurisprudența Curții Europene de Justiție a Comunităților Europene a rezultat că tratatul nu este încălcat prin instituirea unei taxe pe poluare în momentul primei înmatriculări a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru, iar prin caracterul ei fiscal taxa intră în regimul intern de impozitare, domeniu rezervat exercitării prerogativelor suverane ale statelor membre.

La data de **7 aprilie 2011**, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a pronunțat o hotărâre preliminară în **cauza Ioan Tatu c. Statul Român** prin Ministerul Finanțelor Publice, Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu, Administrația Finanțelor Publice Sibiu, Administrația Fondului pentru Mediu și Ministerul Mediului, afacerea **C-402/09**, ca urmare a cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulate de Tribunalul Sibiu la 18 iunie 2009, instanța europeană pronunțându-se în sensul că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat

membru să instituie o taxă pe 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 considerarea dispozițiilor art. 213 alin.2 din Codul de procedură fiscală republicat, unde se arată: *“Organul de soluționare competent pentru lămurirea cauzei poate solicita punctul de vedere al direcțiilor de specialitate din minister sau al altor instituții și autorități.”*, prin adresa nr./03.05.2011, organul de soluționare a contestației a solicitat Ministerului Finanțelor Publice – Direcția Generală de Soluționare a Contestațiilor, punctul de vedere în legătură cu taxa pe poluare instituită în vederea primei înmatriculări în România a unui autovehicul în conformitate cu prevederile OUG nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, astfel că în ceea ce privește mențiunea reprezentantului petentei d-l avocatreferitoare la faptul că a expirat termenul legal de 45 de zile pentru soluționarea contestației, înscrisă în cererea FN din 14.06.2011 înregistrată la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad sub nr./14.06.2011 în cauză sunt incidente dispozițiile art. 70 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală:

„ (2) În situațiile în care, pentru soluționarea cererii, sunt necesare informații suplimentare relevante pentru luarea deciziei, acest termen se prelungește cu perioada cuprinsă între data solicitării și data primirii informațiilor solicitate.”

Direcția Generală de Soluționare a Contestațiilor a comunicat prin adresa nr./31.05.2011 înregistrată la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Arad sub nr./03.06.2011 punctul de vedere privind cauzele având ca obiect taxa pe poluare în contextul Hotărârii pronunțate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în cauza C-402/09 – Tatu în sensul că efectele Hotărârii Curții de Justiție a Uniunii Europene în cauza C-402/09 – Tatu nu sunt incidente în cazurile în care taxa pe poluare a fost stabilită în conformitate cu alte prevederi legale decât cele ale O.U.G. nr. 50/2008 în forma în care a fost publicată în Monitorul Oficial al României nr. 327 din 25 aprilie 2008, fără modificările intervenite prin O.U.G. nr. 208/2008 și O.U.G. nr. 218/2008.

Pe cale de consecință, în cazul taxei pe poluare pentru autovehicule stabilită în sarcina d-nului X prin Decizia nr./07.04.2011 în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările aduse de Ordonanța de urgență a Guvernului

nr. 208/2008, O.U.G. nr. 218/2008, O.U.G. nr. 7/2009, Legea nr. 329 din 5 noiembrie 2009 și Ordonanța de urgență nr. 118 din 23 decembrie 2010, efectele Hotărârii Curții de Justiție a Uniunii Europene în cauza C-402/09 – Tatu nu sunt incidente.

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 considerație 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 O.G. 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 formulată de petent va fi respinsă ca neîntemeiată.

În ceea ce privește solicitarea petentului de anulare a deciziei de calcul a taxei pe poluare ca urmare a nerespectării dreptului la apărare, se rețin următoarele :

Prin contestația formulată petentul arată că nu i-a fost respectat dreptul la apărare întrucât nu a fost audiat anterior emiterii deciziei de calcul a taxei pe poluare din 07.04.2011.

În drept, Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 republicată, privind Codul de procedură fiscală stipulează:

“ART. 9

Dreptul de a fi ascultat

(1) Înaintea luării deciziei organul fiscal este obligat să asigure contribuabilului posibilitatea de a-și exprima punctul de vedere cu privire la faptele și împrejurările relevante în luarea deciziei.

(2) Organul fiscal nu este obligat să aplice prevederile alin. (1) când:

a) întârzierea în luarea deciziei determină un pericol pentru constatarea situației fiscale reale privind executarea obligațiilor contribuabilului sau pentru luarea altor măsuri prevăzute de lege;

b) situația de fapt prezentată urmează să se modifice nesemnificativ cu privire la cuantumul creanțelor fiscale;

c) se acceptă informațiile prezentate de contribuabil, pe care acesta le-a dat într-o declarație sau într-o cerere;

d) urmează să se ia măsuri de executare silită.(...).”

Pe cale de consecință, motivația petentului referitoare la anularea deciziei pentru că nu a fost audiat anterior emiterii acesteia nu a putut fi reținută în soluționarea favorabilă a contestației în condițiile în care Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.

...../07.04.2011 a fost emisă urmare cererii petentului înregistrată la organul fiscal sub nr./06.04.2011.

Referitor la solicitarea petentului de restituire a sumei delei reprezentând taxa pe poluare, se rețin următoarele:

Competența de soluționare conferită de art. 205 și următoarele din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, este limitată astfel:

" ART. 205

Posibilitatea de contestare

(1) Împotriva titlului de creanță, precum și împotriva altor acte administrative fiscale se poate formula contestație potrivit legii. Contestația este o cale administrativă de atac și nu înlătură dreptul la acțiune al celui care se consideră lezat în drepturile sale printr-un act administrativ fiscal sau prin lipsa acestuia, în condițiile legii.

(2) Este îndreptățit la contestație numai cel care consideră că a fost lezat în drepturile sale printr-un act administrativ fiscal sau prin lipsa acestuia.

(3) Baza de impunere și impozitul, taxa sau contribuția stabilite prin decizie de impunere se contestă numai împreună.

(4) Pot fi contestate în condițiile alin. (3) și deciziile de impunere prin care nu sunt stabilite impozite, taxe, contribuții sau alte sume datorate bugetului general consolidat.

(5) În cazul deciziilor referitoare la baza de impunere, reglementate potrivit art. 89 alin. (1), contestația se poate depune de orice persoană care participă la realizarea venitului.

(6) Bazele de impunere constatate separat într-o decizie referitoare la baza de impunere pot fi atacate numai prin contestarea acestei decizii."

Pe cale de consecință, conform dispozițiilor legale mai sus citate în temeiul Titlului IX din Codul de procedură fiscală, republicat, rezultă că solicitarea petentului de restituire a taxei pe poluare achitată, nu este de competența organului de soluționare a contestației, acesta având posibilitatea exercitării drepturilor prevăzute de art. 117 din același act normativ, respectiv:

"ART. 117

Restituiri de sume

(1) Se restituie, la cerere, debitorului următoarele sume:

a) cele plătite fără existența unui titlu de creanță;

b) cele plătite în plus față de obligația fiscală;

c) cele plătite ca urmare a unei erori de calcul;

d) cele plătite ca urmare a aplicării eronate a prevederilor legale;

e) cele de rambursat de la bugetul de stat;

f) cele stabilite prin hotărâri ale organelor judiciare sau ale altor organe competente potrivit legii;

g) cele rămase după efectuarea distribuirii prevăzute la art. 170;

h) cele rezultate din valorificarea bunurilor sechestrate sau din reținerile prin poprire, după caz, în temeiul hotărârii judecătorești prin care se dispune desființarea executării silite.(...)

9) Procedura de restituire și de rambursare a sumelor de la buget, inclusiv modalitatea de acordare a dobânzilor prevăzute la art. 124, se aprobă prin ordin al ministrului economiei și finanțelor.”

Referitor la solicitarea petentului de a i se restitui și dobânzile aferente taxei de poluare achitată, se reține că, în speță sunt aplicabile dispozițiile art. 124 din O.G. nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, care dispune:

“ART. 124

Dobânzi în cazul sumelor de restituit sau de rambursat de la buget

(1) Pentru sumele de restituit sau de rambursat de la buget contribuabilii au dreptul la dobândă din ziua următoare expirării termenului prevăzut la art. 117 alin. (2) sau la art. 70, după caz. Acordarea dobânzilor se face la cererea contribuabililor.

(2) Dobânda datorată este la nivelul majorării de întârziere prevăzute de prezentul cod și se suportă din același buget din care se restituie ori se rambursează, după caz, sumele solicitate de plătitori.”

Pentru considerentele mai sus prezentate și în conformitate cu art. 4 și art. 5 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, art. 3 din H.G. nr. 686 din 24 iunie 2008 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule coroborate cu art. 216 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, se

DECIDE

Respingerea contestației formulate de **D-nul X**, CNP:cu domiciliul înîmpotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./07.04.2011 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Arad, pentru suma delei reprezentând taxă pe poluare pentru autovehicule, ca neîntemeiată.

Prezenta decizie poate fi atacată la Tribunalul Arad, în termen de 6 luni de la data comunicării.