

D E C I Z I A NR.24 / _____ 2010
privind solutionarea contestatiei formulate de d-l X
din Tg-Jiu, înregistrata la AFP Tg-Jiu sub nr.....13.01.2010

Biroul solutionare contestatii din cadrul DGFP Gorj a fost sesizat de AFP Tg-Jiu, prin adresa nr...../19.01.2010, asupra contestației formulate de d-l X, din Tg-Jiu.

Obiectul contestatiei il constituie masurile dispuse de organele fiscale din cadrul AFP Tg Jiu prin *Decizia de Calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr.....30.11.2009* prin care s-a stabilit taxa pe poluare pentru autovehicule, in suma de lei.

Contestația a fost formulata in termenul prevazut de art.207 din OG nr.92/2003, privind Codul de procedura fiscala, republicata.

Constantând ca in speța sunt intrunite condițiile prevazute de art.207, alin.1 oi 209, alin.1, lit.a, din OG nr.92/2003, privind Codul de procedura fiscala, republicata, DGFP Gorj este investita sa soluționeze pe fond contestația formulata de d-l X

Procedura fiind indeplinita s-a trecut la soluționarea pe fond a contestației.

I)Prin contestația formulata impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, d-l X solicita scutirea de la plata taxei pe poluare din urmatoarele motive:

“Taxa pe poluare este contrar Constituției oi legislației europene, iar din jurisprudența Curții rezulta incompatibilitatea acestui sistem de taxare cu prevederile tratatului de aderare la CE. Ca urmare contestatorul considera ca taxa de poluare încalca prevederile tratatului de aderare la Uniunea Europeana, în speța este o taxa menita sa protejeze producția interna oi autoturismele deja înmatriculate în România. (...).”

II)Prin *Decizia de Calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr./30.11.2009*, AFP Tg-Jiu a stabilit o taxa pe poluare pentru

autovehicule, in suma de ... lei, in conformitate cu prevederile OUG nr.50/2008, pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule.

III)Fața de constatarile organelor fiscale, susținerile contestatorului, reglementarile legale in vigoare pentru perioada analizata oi documentele existente la dosarul cauzei, se rețin urmatoarele:

Cauza supusa soluționarii este daca organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare in suma de ...lei, pentru autovehiculul marca Audi, an fabricație 1993, in condițiile in care motivațiile contestatorului nu sunt de natura sa modifice cuantumul taxei.

In fapt, prin cererea inregistrata la AFP Tg-Jiu sub nr...../30.11.2009, d-l X a solicitat calcularea taxei de poluare pentru autovehicule, in vederea primei inmatriculari in România, a unui autovehicul, marca ,,,,, , categorie auto: M1, norma de poluare E 2, numar de omologare/1993, nr.identificare....., an fabricație 1993, serie carte auto ..., data primei inmatriculari : 10 MAI.1995.

In drept, OUG nr.50/2008, pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, pevede urmatoarele:

ART. 1

(1) Prezenta ordonanța de urgența stabileote cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumit în continuare taxa, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu oi se gestioneaza de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțarii programelor oi proiectelor pentru protecția mediului.

ART. 2

În înțelesul prezentei ordonanțe de urgența, urmatoarele expresii semnifica:

a) autovehicul nou - orice autovehicul care nu a mai fost niciodata vândut anterior într-un alt scop decât al revânzarii sau livrarii sale oi care astfel nu a mai fost niciodata înmatriculat;

b) RNTR2 - Reglementarile privind omologarea de tip oi eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum oi omologarea de tip a produselor utilizate la acestea, aprobate prin Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor oi locuinței nr. 211/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 din 18 aprilie 2003, cu modificarile oi completările ulterioare;

c) scoatere din parcul auto național - exportul autovehiculelor în afara teritoriului comunitar, transferul și înmatricularea pe teritoriul altui stat membru, predarea autovehiculelor în vederea dezmembrării, precum și distrugerea accidentală a autovehiculelor și predarea acestora în vederea dezmembrării;

d) autoritate fiscală competentă - autoritatea fiscală teritorială în a cărei evidență este înregistrat contribuabilul ca platitor de impozite și taxe.

ART. 3

(1) Intra sub incidența taxei autovehiculele din categoriile M1 - M3 și N1 - N3, astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.

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 excepții 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 elementele de calcul al taxei, prevzute 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.

(5) Dovada plății taxei va fi prezentată cu ocazia înmatriculării autovehiculului aflat în una dintre situațiile prevzute la art. 4.

ART. 6

(1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează pe baza elementelor prevzute în anexele nr. 1 - 4, după cum urmează:

b) pentru autovehiculele din categoria M1, cu norma de poluare non-Euro, Euro 1 sau Euro 2, după formula:

$$\text{Suma de plată} = C \times D \times (100 - E),$$

unde:

C = cilindree (capacitatea cilindrica);

D = taxa specifica pe cilindree, prevazut în coloana 3 din anexa nr. 2;

E = cota de reducere a taxei, prevazut în coloana 2 din anexa nr. 4;

In speța, din aplicarea elementelor de calcul prevazute de OUG nr.50/2008, pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, a rezultat urmatoarele:

<u>A -valoarea combinata a emisiilor de CO2 , exprim. in grame/km</u>	<u>0</u>
<u>B taxa specifica exprimata in euro/1gr.CO2(col.3 din Anexa 1)</u>	<u>0</u>
<u>C - cilindree(capacitate cilindrica)</u>	<u>1.896</u>
<u>D - taxa pe cilindree, prevazuta in col.3 din anexa 2</u>	<u>6,6</u>
<u>E - cota de reducere a taxei prevazuta in col.2 din Anexa 4</u>	<u>93,5%</u>

Se reține ca regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat in vigoare la data de 1 iulie 2008, conform art.14 din OUG nr.50/21.04.2008, publicata in M.O.nr.327/25.04.2008, care stabileste, incepând 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 gestionata de Administrația Fondului pentru Mediu , in vederea finanțarii Programelor oi proiectelor pentru protecția mediului, **reprezentând opțiunea legiutorului național**, urmare abrogarii art.214¹ - 214³ din Legea nr.571/2003, privind Codul fiscal, publicata in M.Of. al României, Partea 1, nr.927 din 23 decembrie 2003, cu modificarile oi completarile ulterioare.

Prin urmare , căta vreme legislația fiscala prevede in mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei inmatriculari, rezulta ca aceasta este in mod legal datorata.

In ceea ce priveote prevederile comunitare invocate in sustinerea contestației , se reține ca art.148 din Constituția României instituie supremația tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, fața de dispozițiile contrare din legile interne, “cu respectarea prevederilor actului de aderare”, iar in conformitate cu art.I-33, alin.1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea 157/2005 “Legea cadru europeana este un act legislativ care obliga orice stat membru destinat in ceea ce priveote rezultatul care trebuie obținut, lasând in același timp autoritaților naționale competența in ceea ce priveote alegerea formei oi a mijloacelor.”

In subsidiar, se reține faptul ca tot jurisprudența Curții a stabilit ca art.90, primul paragraf din Tratat, este incalcat **numai atunci când quantumul taxei pe poluare , calculat fara luarea in calcul a deprecierei reale a vehiculului, excede quantumul taxei reziduale**

incorporat in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul national (pct.29 din Hotarârea 18.01.2007, Brzezinski, C-313/2005, pct.26 Hotarârea din 29.09.2007, Comisia/Grecia, C-74/06).

Mai mult , pentru ajustarea taxei pe poluare, contestatarul avea posibilitatea sa depuna documente privind deprecierea reala a unui autovehicul rulat, prevazute la cap.V ,art.5 "Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat", din HG nr.686/2008, care stipuleaza, ca:

CAP. 5

Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat

(1) Suma reprezentând taxa ce urmeaza a fi platita, calculata potrivit prevederilor art. 6 din ordonanța, **poate fi ajustata** atunci când persoana care solicita înmatricularea unui autovehicul rulat **declara pe propria raspundere ca rulajul mediu anual real al autovehiculului în cauza este mai mare decât rulajul mediu anual considerat standard pentru categoria respectiva de autovehicule, prevazut la art. 4 alin. (4) lit. b).**

(2) În cazul prevazut la alin. (1), calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevzuta în anexa nr. 4 la ordonanța, majorat cu reducerea suplimentara prevzuta în anexa nr. 1. Atunci când noua cota de reducere este mai mare de 95% se aplica cota de reducere de 95%.

(3) Rulajul mediu anual real se calculeaza prin raportarea rulajului afioat de indicatorul de kilometraj al autovehiculului la vechimea calculata în funcție de data primei înmatriculari.

(4) Declarația pe propria raspundere se întocmeote de persoana în cauza potrivit modelului prevzut în anexa nr. 2 oi se depune la organul fiscal competent.

(5) Declararea nereala a rulajului autovehiculului constituie infracțiune oi se pedepseote conform prevederilor art. 292 din Codul penal.

(6) Suma reprezentând taxa ce urmeaza a fi platita, calculata potrivit prevederilor art. 6 din ordonanța, **poate fi ajustata oi** atunci când persoana care solicita înmatricularea unui autovehicul rulat *face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonom "Registrul Auto Român", ca deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicata de grila fix prevzuta în anexa nr. 4 la ordonanța.*"

Ori in speța in cauza, aceasta taxa pe poluare **a fost stabilita ca urmare a solicitarii contestatorului, care prin cererea depusa la**

organul fiscal a solicitat sa efectueze prima inmatriculare a unui autovehicul in România, iar dispozițiile legale adoptate au avut in vedere reducerea taxei pentru autoturismele rulate.

Rezulta ca legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai in privința rezultatului, **autoritațile naționale având competența de a alege forma și mijloacele prin care se asigura 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 se aplica, direct sau indirect, produselor naționale similare”

Din jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Comunităților 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.

De asemenea, din HG nr.686/2008, **nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelat cu vechimea , rulajul mediu anual și starea generală standard și reprezintă reflecția in plan fiscal a principiului”poluatorul plătește”, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.**

Pe cale de consecință, având in vedere cele expuse mai sus, se reține ca taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituita in scopul asigurării protecției mediului , cu luarea in considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunității Europene și ca aceasta taxa reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate sa respecte prevederile art.13 din OG nr.92/2003,privind Codul de procedura fiscală, republicata, conform caruia:

“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie sa respecte voința legiuitorului așa cum este exprimata in lege”, motiv pentru care contestația d-lui ... va fi respinsa ca neintemeiată pentru suma de lei, reprezentând taxa pe poluare stabilita prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, nr...../30.11.2009.

Fața de cele prezentate anterior , in temeiul actelor normative citate , a art.210 (1) si art.216 (1) din OG nr.92/2003, privind Codul de procedura fiscala, republicata, DGFP Gorj, prin directorul coordonator

DECIDE :

1) Respingerea , in totalitate, a contestației formulate de d-nul X din Tg-Jiu, ca neîntemeiata.

2) Prezenta decizie poate fi atacata la Tribunalul Gorj-Secția Comerciala si de Contencios Administrativ competenta , în termen de 6 luni de la comunicare .

DIRECTOR COORDONATOR

