

DECIZIA NR. 34 / _____ 2009

privind solutionarea contestatiei formulate de d-l ... Din
R inregistrată la AFP Tg-Jiu sub nr.....12.05.2009

Biroul solutionare contestatii din cadrul DGFP Gorj a fost sesizat de AFP Tg-Jiu , prin adresa nr.....14.05.2009, inregistrată la DGFP Gorj sub nr..../25.05.2009 asupra contestației formulate de d-l din com.

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.....02.03.2009* prin care s-a stabilit taxă pe poluare pentru autovehicule, in sumă de lei.

Contestația a fost formulată in termenul prevăzut de art.205 din OG nr.92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Constantând că in speță sunt intrunite condițiile prevăzute de art.207, alin.1 și 209, alin.1, lit.a, din OG nr.92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată, DGFP Gorj este investită să soluționeze pe fond contestația formulată de d-l

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

I)Prin contestația formulată impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, d-l ... solicită scutirea de la plata taxei pe poluare din următoarele motive:

Taxa pe poluare este contrar Constituției și legislației europene, iar din jurisprudența Curții rezultă incompatibilitatea acestui sistem de taxare cu art.90 CE.Ca urmare contestatorul consideră că la data inmatriculării, pentru autoturismul importat s-au plătit toate taxele și impozitele și pe cale de consecință solicită scutirea de plata taxei de poluare.

II)Prin *Decizia de Calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr.....02.03.2009*, AFP Tg-Jiu a stabilit o taxă pe poluare pentru

autovehicule, in sumă de ... lei, in conformitate cu prevederile art.50/2008, pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule.

III)Față de constatările organelor fiscale, susținerile contestatorului, reglementările legale in vigoare pentru perioada analizată și documentele existente la dosarul cauzei, se rețin următoarele:

Cauza supusă soluționării este dacă organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare in sumă de ... lei, pentru autovehiculul marca Opel, an fabricație 1996, in condițiile in care motivațiile contestatorului nu sunt de natură să modifice cuantumul taxei.

In fapt, prin cererea inregistrată la AFP Tg-Jiu sub nr.../03.03.2009, d-l ..., a solicitat calcularea taxei de poluare pentru autovehicule, in vederea primei inmatriculări in România, a unui autovehicul, marca Opel, categorie auto: M1, normă de poluare E 2, număr de omologare ...1996, nr.identificare, an fabricație 1996, serie carte auto, are filtru Diesel, rulaj mediu pe an :15.000 km, data primei inmatriculări : .

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

ART. 1

(1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumit 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.

ART. 2

În înțelesul prezentei ordonanțe de urgență, următoarele expresii semnifică:

a) autovehicul nou - orice autovehicul care nu a mai fost niciodată vândut anterior într-un alt scop decât al revânzării sau livrării sale și care astfel nu a mai fost niciodată înmatriculat;

b) RNTR2 - Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 din 18 aprilie 2003, cu modificările și 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 plătitor de impozite și taxe.

ART. 3

(1) Intră 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 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 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 prezentat 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:

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

unde:

C = cilindrul (capacitatea cilindrică);

D = taxa specifică pe cilindrul, prevăzută în coloana 3 din anexa nr. 2;

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

În speță, din aplicarea elementelor de calcul prevăzute de OUG nr.50/2008, pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule, a rezultat următoarele:

A -valoarea combinată a emisiilor de CO ₂ , exprim. in grame/km	0
B taxa specifică exprimată in euro/1gr.CO ₂ (col.3 din Anexa 1)	0
C - cilindrul(capacitate cilindrică)	1.686
D - taxa pe cilindrul, prevăzută in col.3 din anexa 2	3,3
E - cota de reducere a taxei prevăzută in col.2 din Anexa 4	89%

Se reține că regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare la data de 1 iulie 2008, conform art.14 din OUG nr.50/21.04.2008, publicată în M.O.nr.327/25.04.2008, 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 M.Of. al României, Partea 1, 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 cu art.I-33, alin.1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea 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.**”

In subsidiar, se reține faptul că tot jurisprudența Curții a stabilit că art.90, primul paragraf din Tratat, este încălcat **numai atunci când quantumul taxei pe poluare , calculat fără luarea in calcul a deprecierei reale a vehiculului, excede quantumul taxei reziduale incorporat in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul național (pct.29 din Hotărârea 18.01.2007, Brzezinski, C-313/2005, pct.26 Hotărârea din 29.09.2007, Comisia/Grecia, C-74/06).**

Mai mult , pentru ajustarea taxei pe poluare, contestatarul avea posibilitatea să depună documente privind deprecierea reală a unui autovehicul rulat, prevăzute la cap.V ,art.5 “Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat”, din HG nr.686/2008, care stipulează, că:

CAP. 5

Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat

(1) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor art. 6 din ordonanță, **poate fi ajustată** atunci când persoana care solicită înmatricularea unui autovehicul rulat **declară pe propria răspundere că rulajul mediu anual real al autovehiculului în cauză este mai mare decât rulajul mediu anual considerat standard pentru categoria respectivă de autovehicule, prevăzut la art. 4 alin. (4) lit. b).**

(2) În cazul prevăzut la alin. (1), calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevzută în anexa nr. 4 la ordonanță, majorat cu reducerea suplimentară prevzută în anexa nr. 1. Atunci când noua cotă de reducere este mai mare de 95% se aplică cota de reducere de 95%.

(3) Rulajul mediu anual real se calculează prin raportarea rulajului afișat de indicatorul de kilometraj al autovehiculului la vechimea calculată în funcție de data primei înmatriculări.

(4) Declarația pe propria răspundere se întocmește de persoana în cauză potrivit modelului prevzută în anexa nr. 2 și se depune la organul fiscal competent.

(5) Declararea nereală a rulajului autovehiculului constituie infracțiune și se pedepsește conform prevederilor art. 292 din Codul penal.

(6) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor art. 6 din ordonanță, **poate fi ajustată și** atunci când persoana care solicită înmatricularea unui autovehicul rulat *face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonom "Registrul Auto*

Român", că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila fix prevzută în anexa nr. 4 la ordonanță.”

Ori in speța in cauză, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatorului, care prin cererea depusă la organul fiscal a solicitat să efectueze prima inmatriculare a unui autovehicul in România, iar dispozițiile legale adoptate au avut in vedere reducerea taxei pentru autoturismele rulate.

Rezultă că legile cadru sunt obligatorii pentru statele membre numai in 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 aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele se aplică, 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 in momentul primei inmatriculări a unui autovehicul pe teritoriul unui stat membru , iar prin caracterul ei fiscal taxa intră in **regimul intern de impozitare , domeniu rezervat exercitării 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 că taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituită in scopul asigurării protecției mediului , cu luarea in considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunității Europene și că această taxă reprezintă opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art.13 din OG nr.92/2003,privind Codul de procedură fiscală, republicată, conform căruia:

“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”, motiv pentru care contestația d-lui va fi respinsă ca neintemeiată pentru suma de ... lei, reprezentând taxă pe poluare stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule, nr..../27.04.2009.

Față de cele prezentate anterior , în temeiul actelor normative citate , a art.210 (1) și art.216 (1) din OG nr.92/2003, privind Codul de procedura fiscală, republicată, DGFP Gorj, prin directorul executiv

DECIDE :

1)Respingerea , în totalitate, a contestației formulate de d-nul ...din Tg-Jiu, ca neintemeiată.

2)Prezenta decizie poate fi atacată la Tribunalul Gorj-Sectia Comerciala și de Contencios Administrativ competentă , conform prevederilor legale .