



MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
AGENȚIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE FISCALĂ
Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului V



Str. Ștefan cel Mare, nr. 56, V, jud. V
Tel: 0235315297, 0235314143/429, Fax: +0235317067
e-mail: admin.vsvsjudx01.vs@mfinante.ro

DECIZIA ../28.10.2011

privind soluționarea contestației formulate de

XX

înregistrată la D.G.F.P V sub nr./12.10.2011

Compartimentul Soluționare Contestații din cadrul Direcției Generale a Finanțelor Publice a județului V, a primit spre soluționare contestația nr./12.10.2011, formulată de doamna XX, CNP -....., cu domiciliul în municipiul V, str., nr... jud. V, depusă la AFP V, fiind înregistrată sub nr. din data de 07.10.2011 și transmisă la DGFP V cu adresa nr...../12.10.2011 și înregistrată cu nr.....12.10.2011

Contestația este formulată împotriva **Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.**

...../05.10.2011 emisă de Administrația finanțelor publice V .

Contestația, semnată de petentă, a fost depusă în termenul legal de 30 de zile prevăzut de art. 207 alin.1 din OG nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată la data de 31.07.2007 cu modificările și completările ulterioare, la AFP V sub nr...../07.10.2011, în raport de data comunicării pe bază de semătură de primire a deciziei de calcul al taxei pe poluare nr., respectiv 07.10.2011.

Procedura fiind îndeplinită s-a trecut la analiza pe fond a contestației.

I.Prin contestația formulată, doamna XX, solicită anularea deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr...../05.10.2011 emisă de A.F.P.V.

În motivarea contestației doamna XX învederează că taxa calculată în baza OUG nr.50/2008 este ilegală, contrară dreptului comunitar și discriminatorie pentru autoturismele din import la înmatricularea lor în România.

II.Prin Decizia de calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr...../05.10.2011, organele fiscale din cadrul A.F.P.V au constatat că prin cererea nr./04.10.2011, doamna XX a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea efectuării primei înmatriculări în România a autovehiculului marca Z , tip 203/RO44GO/C 200 KOMPRESSOR, categorie auto M1, norma de poluare E3, serie șasiu WDB203045FO64841, număr de omologare AAMF182K11CA7E3, număr identificare WDB203045FO64841, an fabricație 2000, data primei înmatriculări 30.01.2001.

Astfel, prin Decizia de calcul al taxei de poluare pentru autovehicule nr...../05.10.2011, organele fiscale au stabilit în sarcina petentei o taxă în sumă de S1 lei, calculată în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare și la cererea petentăului.

Taxa pe poluare pentru autovehicule în sumă de S1 lei a fost calculată în baza următoarelor elemente prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr.50/2008:

A = valoarea combinată a emisiilor de CO₂, exprimată în grame/km 228;
B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO₂ 4 ;
C = cilindree (capacitatea cilindrică) 1998;
D = taxa specifică pe cilindree 6 ;
E = cota de reducere a taxei prevăzută în Anexa 4 73%.

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

Cauza supusă soluționării o reprezintă legalitatea emiterii deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehiculele nr...../05.10.2011, pentru autovehiculul marca Z , tip 203/RO44GO/C. 200 KOMPRESSOR, categorie auto M1, norma de poluare E3, serie șasiu WDB203045FO64841, număr de omologare AAMF182K11CA7E3, număr identificare WDB203045FO64841, an fabricație 2000, data primei înmatriculări 30.01.2001, în condițiile în care autovehiculul urma să fie înmatriculat pentru prima dată în România.

În fapt, prin cererea înregistrată la AFP V sub nr./04.10.2011, doamna XX a solicitat calcularea taxei de poluare pentru autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România, a unui autovehicul marca Z , tip 203/RO44GO/C. 200 KOMPRESSOR, categorie auto M1, norma de poluare E3, serie șasiu WDB203045FO64841, număr de omologare AAMF182K11CA7E3, număr identificare WDB203045FO64841, an fabricație 2000, data primei înmatriculări 30.01.2001.

Organul fiscal emite decizia de calcul al taxei de poluare pentru autovehicule, nr...../05.10.2011, prin care stabilește în sarcina petentei o taxă în sumă de S1 lei, decizia este comunicată pe bază de semnătură în data de 07.10.2011.

În data de 07.10.2011, doamna XX depune contestația nr...../07.10.2011, prin care solicită anularea deciziei de calcul al taxei de poluare pentru autovehicule nr...../05.10.2011, considerând taxa ilegală, contrară dreptului comunitar și discriminatorie.

În drept, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, prevede următoarele, în vigoare la data emiterii deciziei de calcul:

“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.

(2) Din sumele colectate potrivit prezentei ordonanțe de urgență se finanțează programe și proiecte 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;

HOTĂRÂRE 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 competentă din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală, care reprezintă:

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 susținerea petentei că OUG nr.50/2008 este contrară dreptului comunitar, 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.

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 reflectia în plan fiscal a principiului **“poluatorul plătește”**, principiu unanim acceptat la nivelul Uniunii Europene.

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, se reține că instituirea taxei pe poluare 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 formulată de petentă, împotriva deciziei de calcul al taxei pe poluare nr...../05.10.2011, emisă la cererea acesteia, va fi respinsă ca neîntemeiată.

Deasemenea conform prevederilor art. 90 par. 1 din Tratatul CE, 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 că prin jurisprudența Curții Europene de Justiție a Comunităților Europene, politica fiscală este unul din atributele 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 că „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 și Nemeth, C-290/05 și 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. 214 1 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.

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 achitată 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 petentă 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 și 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 OUG 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 în 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 și 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 acestora 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 comunitară, astfel cum a fost interpretată de Curte.

Așadar, câtă vreme petenta 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.

În vederea 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.”

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 petentă va fi respinsă ca neîntemeiată.

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, 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 doamna XX , CNP, cu domiciliul în municipiul V, str., nr....., jud. V, împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr...../05.10.2011 emisă de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului V, pentru suma de S1 lei reprezentând taxă pe poluare pentru autovehicule, ca neîntemeiată.

Serviciul secretariat administrativ va comunica prezenta decizie, în condițiile art. 44 din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată cu modificările și completările ulterioare celor în drept.

Prezenta decizie poate fi atacată la Tribunalul V, în termen de 6 luni de la comunicare, potrivit prevederilor legale.

DIRECTOR EXECUTIV,