

DECIZIA nr.192 din 02.06.2010
privind solutionarea contestatiei formulata de
XX,
inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr.xx/26.05.2010

Directia Generala a Finantelor Publice a municipiului Bucuresti prin Serviciul solutionare contestatii a fost sesizata de catre Administratia Finantelor Publice sector 5 cu adresa nr.xx/26.05.2010, inregistrata la D.G.F.P.-M.B. sub nr.xx/26.05.2010, cu privire la contestatia formulata de domnul **XX**, cu domiciliul in Bucuresti, xx sector 5.

Obiectul contestatiei, inregistrata la Administratia Finantelor Publice sector 5 sub nr.xx/19.05.2010, il constituie Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. xx/19.04.2010, prin care s-a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de xx lei.

Constatand ca, in speta, sunt intrunite conditiile prevazute de art.205 alin. (1), art. 207 alin. (1) si art. 209 alin. (1) lit. (a) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscala, republicata, Directia Generala a Finantelor Publice a Municipiului Bucuresti este investita sa solutioneze contestatia formulata de domnul **XX**.

Procedura fiind indeplinita s-a trecut la solutionarea pe fond a contestatiei.

I. Prin contestatia formulata impotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.xx/19.04.2010 domnul **XX** solicita anularea deciziei de impunere si restituirea taxei pe poluare auto in cuantum de xx lei, din urmatoarele motive:

- in luna aprilie 2010 a achizitionat un autoturism second-hand, marca **XX** inmatriculat pentru prima data in Romania;

- din continutul Tratatului Comunitatii Europene art.90 rezulta imperativul stabilirii unui tratament egal, obiectiv si nepreferential a impozitelor stabilite de catre state atat pentru produsele nationale cat si pentru cele care provin dintr-un stat membru, protejarea unor anumite sectoare de productie nefiind admisa.

In sustinerea cauzei contribuabilul invoca si dispozitiile art. 148 alin. 2 din Constitutia Romaniei.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.xx/19.04.2010, Administratia Finantelor Publice sector 5 a stabilit o taxa pe poluare pentru autovehicule in suma de xx lei, in conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

III. Fata de constatările organelor de administrare fiscala, sustinerile contestatarului, reglementarile legale in vigoare pentru perioada analizata si documentele existente in dosarul cauzei se retin urmatoarele:

Cauza supusa solutionarii este daca organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare in suma de xx lei pentru autovehiculul marca XX an fabricatie 2009 in conditiile in care motivele contestatorului nu sunt de natura sa modifice cuantumul taxei.

In fapt, prin cererea inregistrata la organul fiscal sub nr.xx/19.04.2010, domnul **XX** a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, in vederea primei inmatriculari in Romania a unui autovehicul marca **XX**, Categorie auto: M1, norma poluare E4, nr.omologare **XX**/2009, nr. identificare **XX**, an fabricatie 2009, serie carte auto Xx, data primei inmatriculari 22.12.2008.

In drept, O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule prevede urmatoarele:

“Art. 1. - (1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru

mediu ^oi se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor ^oi proiectelor pentru protecția mediului.

Art. 2. - În încheșul prezentei ordonanșe de urgenșă, următoarele expresii semnifică:

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

b) RNTR2 - Reglementrile privind omologarea de tip ^oi eliberarea cãrpii de identitate a vehiculelor rutiere, precum ^oi omologarea de tip a produselor utilizate la acestea, aprobate prin Ordinul ministrului lucrãrilor publice, transporturilor ^oi locuinșei nr. 211/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 din 18 aprilie 2003, cu modificãrile ^oi completãrile ulterioare;

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

d) autoritate fiscală competentă - autoritatea fiscală teritorială în a cãrei evidenșă este înregistrat contribuabilul ca plătitor de impozite ^oi taxe.

Art. 3. - (1) Intră sub incidenșă taxei autovehiculele din categoriile M₁-M₃ ^oi N₁-N₃, astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.

Art. 4. - **Obligășia de plată a taxei intervine:**

a) cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România:

(...)

Art. 5. - (1) Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.

(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenșionează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanșe de urgenșă.

(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 ^oi publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

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

(5) Dovada plășii taxei va fi prezentată cu ocazia înmatriculării autovehiculului aflat în una dintre situașiile prevăzute la art. 4.

Art. 6. - (1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează pe baza elementelor prevăzute 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:

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

unde:

C = cilindree (capacitatea cilindrica);

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

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

În speta, din aplicarea elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule a rezultat următoarele:

A = valoarea combinata a emisiilor de CO2, exprim. in grame/km	x
B = taxa specifica exprimata in euro/1 gram CO2 (col 3 din Anexa 1)	x
C = cilindree (capacitatea cilindrica)	x
D = taxa pe cilindree, prevazuta in coloana 3 din anexa 2	x
E = cota de reducere a taxei prevazuta in col. 2 din Anexa 4	x %
Suma de plata	xx lei

Se retine ca regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat in vigoare de la data de 1 iulie 2008, conform art. 14 din O.U.G. nr. 50 din 21 aprilie 2008, publicata în Monitorul Oficial nr. 327 din 25 aprilie 2008, care stabileste, începând cu data de 1 iulie 2008, cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu destinatia de venit la bugetul Fondului pentru mediu fiind gestionata de Administratia Fondului pentru Mediu, în vederea finantarii Programelor si proiectelor pentru protectia mediului, reprezentand optiunea legiuitorului national urmare abrogarii art. 214¹-214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, publicata în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 927 din 23 decembrie 2003, cu modificarile si completarile ulterioare.

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

In ceea ce priveste prevederile comunitare invocate in sustinerea contestatiei, se retine ca art. 148 din Constitutia Romaniei instituie suprematia tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, fata de dispozitiile contrare din legile interne, "*cu respectarea prevederilor actului de aderare*", iar in conformitate art. I-33 alin. 1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 157/2005 "*Legea cadru europeana este un act legislativ care obliga orice stat membru destinat in ceea ce priveste rezultatul care trebuie obtinut, lasand in acelasi timp autoritatilor nationale competenta in ceea ce priveste alegerea formei si a mijloacelor*".

In subsidiar, se retine faptul ca tot jurisprudenta Curtii a stabilit ca art. 90 primul paragraf din Tratat este incalcat **numai atunci cand cuantumului taxei pe poluare, este calculat fara luarea in calcul a deprecierei reale a vehiculului si excede cuantumului taxei reziduale incorporat in valoarea vehiculelor de ocazie similare deja inmatriculate pe teritoriul national** (pct. 29 Hotararea din 18.01.2007, Brzezinski, C-313/05, pct. 26 Hotararea din 20.09.2007, 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 H.G. nr. 686/2008, care stipuleaza ca:

(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 prevăzută în anexa nr. 4 la ordonanță, majorată cu reducerea suplimentară prevăzută 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 prevăzut în anexa nr. 2 și se depune la organul fiscal competent.

(5) Declarația 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 Autonomă "Registrul Auto Român", că

deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 la ordonanță

Or în speta în cauza aceasta taxa pe poluare a fost stabilită ca urmare a cererii depusă de contestator la organul fiscal prin care a solicitat să efectueze prima înmatriculare a unui autovehicul în România, iar dispozițiile legale adoptate au avut în vedere reducerea taxei pentru autoturisme rulate.

Rezulta 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 aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele care 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 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.

De asemenea, din H.G. nr. 686/2008 nivelul taxei este determinat de norma de poluare corelată 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 taxa pe poluare pentru autovehicule a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, cu luarea în considerare 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 domnului **XX** va fi respinsă ca neîntemeiată pentru suma de xx lei, reprezentând taxa pe poluare stabilită prin Decizia xx/19.04.2010.

Pentru considerentele arătate și în temeiul art. 1-6, art. 14 din O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, art. 13, art. 216 alin. (1) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală republicată, art. 148 din Constituția României, art. 90 primul paragraf din Tratatul Comunităților (Uniunii) Europene, cap. V art. 5 din H.G. nr. 686/2008, art. I-33 alin. 1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 157/2005

DECIDE

Art.I. Respinge ca neîntemeiată contestația formulată de domnul **XX** împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. xx/19.04.2010, prin care Administrația Finanelor Publice sector 5 a stabilit o taxă pe poluare pentru autovehicule în suma de xx lei.

Art.II. Prezenta se comunică **domnului XX**, cu domiciliul în București, xx sector 5 și Administrației Finanelor Publice sector 5.

Art.III. Prezenta decizie este definitivă în sistemul cailor administrative de atac și poate fi contestată, în termen de 6 luni de la comunicare, la Tribunalul București.

