



Ministerul Finanțelor Publice

**Agenția Națională de
Administrare Fiscală**

**Direcția Generală a Finanțelor
Publice a județului Teleorman**



Str. Dunării nr. 188
Alexandria, Teleorman
Tel : +0247 312 788
Fax : +0247 421 178
e-mail: ALTRJUDX01@mfinante.ro

DECIZIA

Nr. 94 din 25.04.2013

Privind: soluționarea contestației formulate de, cu domiciliul în municipiul, județul Teleorman, înregistrată la A.F.P. sub nr./.....2013, respectiv la D.G.F.P. Teleorman sub nr./.....2013.

Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Teleorman – Biroul Soluționare Contestații, a fost sesizată de Administrația Finanțelor Publice a municipiului prin Adresa nr./.....2013, cu privire la contestația formulată de dl. cu domiciliul în municipiul, județul Teleorman, împotriva Deciziei privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr./.....2013, emisă de A.F.P., ocazie cu care organul care a încheiat actul atacat a înaintat dosarul cauzei, împreună cu Referatul privind propunerile de soluționare nr./.....2013.

Contestația a fost înregistrată la A.F.P. sub nr./.....2013 și transmisă la D.G.F.P. Teleorman împreună cu Referatul cu propunerile de soluționare înregistrat sub nr./.....2013.

Obiectul cererii contestatorului îl constituie anularea **Deciziei privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr./.....2013** și pe cale de consecință restituirea sumei de lei achitata cu Chitanta seria, nr. din data de2013.

În condițiile prezentate reprezentanții Biroului Soluționare Contestații se vor investi cu soluționarea acestei cereri, urmând să fie verificate condițiile procedurale obligatorii și doar în cazul în care acestea sunt îndeplinite, va fi adoptată o soluție privind fondul cauzei.

Contestația este formulată în termen legal, reglementat de art. 207 din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată (M.O. nr. 513/31.07.2007), cu modificările și completările ulterioare.

Întrucât celelalte condiții procedurale reglementate de O.G. nr. 92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, au fost îndeplinite, Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Teleorman este competentă să se pronunțe asupra cauzei.

I. cu domiciliul în municipiul, județul Teleorman, a solicitat anularea Deciziei privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr./.....2013 și restituirea taxei pentru emisiile poluante în sumă de lei, susținând în sprijinul contestației următoarele:

Dl. domiciliat în mun., str., bl., sc., ap., jud. Teleorman, în calitate de proprietar al autoturismului marca, categoria M1, Euro 4, număr de identificare, an fabricație 2006, serie carte de identitate a vehiculului, data primei înmatriculări2006, solicită anularea Deciziei privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule și pe cale de consecință restituirea sumei de lei achitată cu Chitanța seria, nr. din2012 în contul Trezoreriei

În fapt, în ciuda oricărei evidente și în contradicție cu deciziile CJUE (Tatu și Nisipeanu) și ale ICCJ (admiterii din 14 noiembrie 2011 a recursului în interesul legii al Procurorului general al României), legiuitorul a emis Legea nr. 9/2012 privind taxa de poluare.

In contextul expus, înalta Curte consideră relevante concluziile la care a ajuns instanța de la Luxembourg în Cauza 106/77, Simmenthal SPA II:

„Instanța națională însărcinată cu aplicarea, în cadrul competenței sale, a dispozițiilor dreptului comunitar, are obligația de a asigura deplină aplicare a acestor norme, în cazul în care este necesar refuzând aplicarea, din oficiu, a oricărei dispoziții contrare din legislația națională, chiar ulterioară, fără a solicita sau a aștepta abrogarea prealabilă a acesteia pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional”.

Având în vedere faptul că Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, a fost promulgată și produce efecte, cu referire directă la Decizia nr. 24 a ICCJ din dosarul nr. 9/2011, recurs în interesul legii, raportat la Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, Constituția României, Convenția Europeană pentru Apararea Drepturilor Omului și Libertăților Fundamentale, legislație UE în primul rând dar fără a exclude și alte acte normative incidente, se pot constata următoarele:

- Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule încalcă principiul „poluatorul plătește”, nu se poate aplica în forma promulgată fiind discriminatorie, abuzivă și confuză;

- Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012 nu au relevanță atât timp cât acestea vor fi elaborate prin hotărâre de guvern, ceea ce înseamnă că nu pot aduce modificări de substanță în contextul legii;

- Elementul de discriminare sesizat de instanțele de judecată naționale raportat la constatările Instanței Europene, reținute în Decizia Înaltei Curți de Casă și Justiție nr. 24, a ramas și produce aceleași efecte în mod indirect, efecte care favorizează autovehiculele deja înmatriculate pe teritoriul României față de cele ce urmează să fie înmatriculate și respectiv importate;

- Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule este în totală contradicție atât cu legislația UE cât și cu legislația națională este în vigoare.

Art. 4, alin. (2) din Legea nr. 9/2012: „... (2) Obligația de plată a taxei intervine și cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate, în România, asupra unui autovehicul rulat și pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, conform Legii nr. 571/2003, cu modificările și completările ulterioare, sau taxa pe poluare pentru autovehicule și care nu face parte din categoria autovehiculelor exceptate sau scutite de la plată acestor taxe, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării ...”

Analizand textul acestui articol se poate observa ca „... unii poluatori nu platesc desi polueaza folosind autovehiculul...” pentru o perioada nedefinita, adica pana la primul transfer de proprietate.

In forma actuala, aceasta noua lege instituie o discriminare intre posesorii si utilizatorii de autovehicule incalcanandu-se prevederile art. 16, alin. (1) din Constitutia Romaniei intrucat chiar daca legea instituie taxarea poluarii de la autovehicule, aceasta taxeaza doar autovehiculele ce se tranzactioneaza si nu au platit taxa de poluare nu si pe cele ce nu isi schimba proprietarul si care nu au platit taxa de poluare.

Se observa astfel ca legea taxeaza intentia de a polua si nu poluarea produsa in mod efectiv. Perceperea taxei in avans pentru intreaga durata de exploatare estimata a autovehiculului este gresita. Ce se intampla cu masinile care circula ocazional sau care din cauza unui accident se caseaza la cateva luni de la prima inmatriculare? Primeste cineva taxa inapoi pentru aceste situatii?

Instituirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule contravine si programului Rabla care viza innoirea parcului auto, productia de automobile, program care stimula achizitionarea masinilor noi prin scutirea de taxa.

Astfel, masinile scutite pana acum sunt taxate la tranzactionare, ceea ce duce si la incalcarea dreptului de proprietate prin diminuarea valorii autovehiculelor deja inmatriculate cu cuantumul valorii taxei. Aceasta taxa, in final, este suportata indirect tot de catre vanzator prin diminuarea valorii de vanzare.

In acelasi timp se poate constata ca legea are un caracter retroactiv (incalca art. 15, alin. (2) din Constitutia Romaniei) asupra proprietarilor de autovehicule inmatriculate inainte de 2007 pentru care nu s-a platit taxa de poluare, deoarece impune o taxa indirecta detinatorului care la vanzare va fi obligat sa isi diminueze valoarea bunului cu cuantumul taxei. Vanzatorul este afectat fara drept de a se putea apara, deoarece nu putea estima la momentul achizitiei autovehiculului ce efecte vor avea asupra valorii bunului sau, decizii legislative ulterioare, deci nu a putut actiona in cunostinta si prin urmare nu poate fi penalizat.

Art. 56, alin. (2) din Constitutia Romaniei care prevede ca: „(2) Sistemul legal de impuneri trebuie sa asigure asezarea justa a sarcinilor fiscale” este incalcat prin mecanismul introdus de lege ajungandu-se la situatia aberanta ca valoarea taxei sa depaseasca valoarea bunului sau mai mult de jumatate din valoarea lui.

Un alt element de discriminare nejustificata este fata de categoria de autovehicule poluante la care face referire art. 14 din Codul rutier O.U.G. nr. 195/2002, categorie necuprinsa in lege si care lasa loc de interpretari si abuzuri nejustificate, lasand administratiile locale in postura de a „inregistra” (pentru a strange bani la buget) diferite tipuri de autovehicule pe baza de declaratie, atat timp cat art. 3 si art. 8 din Legea nr. 9/2012 nu defineste clar si aceasta categorie.

Art. 2, lit. d) ... contine un element de discriminare nejustificata si confuz prin precizarea „... cu exceptia casarii si dezmembrarii...”. Este de notorietate faptul ca un autovehicul casat si/sau dezmembrat nu mai circula, deci este scos din parcul auto national. Nu se justifica aceasta exceptie fata de dreptul pe care il confera legea pentru valoarea reziduala.

Art. 2, lit. h) ... definirea inmatricularii este diferita fata de definirea prevazuta de Codul rutier, ceea ce poate produce confuzii si interpretari diferite sau arbitrare.

Art. 2, lit. j) si k) face trimitere la legi abrogate si ilegale (contrare UE) care nu mai produc efecte si care de drept nu mai exista ca referinta fata de legislatia romaneasca. Trimiterea la aceste acte normative pot produce confuzii, abuzuri si erori.

Art. 11 produce o confuzie si o deruta a cetateanului si nu numai, prin trimiterea la instanta de contencios, urmata de specificatia „competente potrivit legii” fara o precizare clara, imperativa. Norma este eliptica si lasa loc de interpretari mai ales din partea autoritatilor fata de cetatean.

Art. 12 nu contine masura imperativa a restituirii taxei incasate nelegal prin actele normative gasite ilegal de catre instantele nationale si Instanta europeana, fiind astfel in contradictie si cu Decizia Inaltei Curti.

Art. 12, alin. (2) prevede ca restituirea se va face platitorului taxei ceea ce este ilegal deoarece, autovehiculul este purtatorul taxei si nu cetateanul. Daca acesta a instrainat autovehiculul intre timp, instrainarea s-a facut cu tot cu taxa, iar daca restituirea se va face celui ce a vandut autovehiculul, acesta este favorizat nejustificat fata de cumparator. Nu se justifica interventia acestei legi intr-un act de vanzare – cumparare prin favorizarea uneia dintre parti.

Art. 12, alin. (3) impune un termen de prescriptie care vine in contradictie cu decizia Inaltei Curti precum si cu Jurisprudenta Curtii Europene.

Art. 13 vine in totala contradictie cu O.G. nr. 22/2002 privind executarea obligatiilor de plata ale institutiilor publice, stabilite prin titluri executorii, cu modificarile si completarile ulterioare. Acest articol produce o confuzie totala deoarece face trimitere la cheltuielile banesti stabilite de instante si cheltuielile ocazionate de executarea silita cu norma generala si nu specifica.

Conform acestui articol (art. 13 din Legea nr. 9/2012) taxa incasata ... nu este in drept si fapt doar venit la Fondul de Mediu, ci este si un fond de despagubire pentru „cheltuielile banesti stabilite de instantele de judecata prin hotarari definitive si irevocabile in sarcina statului, precum si orice alte cheltuieli ocazionate de executarea silita, ceea ce vine in totala contradictie cu scopul principal al legii definit prin expunerea de motive.”

Art. 13 din lege, contrazice art. 1, alin. (2) din aceeași lege (Legea nr. 9/2012).

Prin art. 16 din Legea nr. 9/2012 se abroga partial H.G. nr. 686/2008 deoarece nu este specificat ca abrogarea se refera si la modificarile si completarile ulterioare, ceea ce poate produce confuzii, abuzuri si interpretari vadit diferite de aplicabilitate.

Anexele 1 – 3 din lege contin termenul „euro” si nu „contravaloarea in euro” cum este legal, deoarece in Romania toate platile catre sistemul de stat se fac in moneda nationala cu referire la contravaloarea in euro. Acest aspect poate produce confuzii in interpretare si aplicare in defavoarea cetateanului, ori scopul acestei legi este altul.

Aspecte generale:

Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nu poate fi aplicata deoarece la ora actuala exista mai multe categorii de autovehicule:

1. autovehicule neinmatriculate pentru care urmeaza sa se plateasca taxa;
2. autovehicule inmatriculate aflate in posesia cetateanului pentru care nu s-a achitat taxa si pentru care urmeaza sa se achite taxa la primul transfer de proprietate;
3. autovehicule pentru care instantele au dispus inmatricularea fara plata taxei pe poluare aflate in posesia cetateanului care a sesizat instanta;

4. autovehicule pentru care instanțele au dispus înmatricularea fără plata taxei pe poluare care nu se mai afla în posesia cetățeanului care a sesizat instanța;

5. autovehicule pentru care instanțele au dispus restituirea taxei pe poluare și care se afla în posesia cetățeanului care a sesizat instanța;

6. autovehicule pentru care instanțele au dispus restituirea taxei pe poluare și care nu se afla în posesia cetățeanului care a sesizat instanța.

Legiuitorul nu a ținut cont de faptul că vechea legislație în domeniu a fost găsită ilegală, contrară legislației UE, și care pe plan național a produs un val de acțiuni în instanța, unele definitive, altele în curs de definitivare, iar prin aplicarea acestei legi se încălca și dreptul la un proces echitabil.

În drept, dispozițiile art. 110 din Tratatul CE, Directiva nr. 92/12/CEE din 25.02.1992, jurisprudența relevantă a Curții de Justiție Europene, Legea nr. 554/2004, Decizia nr. 24 a ICCJ, art. 15, 16, 56 din Constituția României, art. 117, alin. (1), lit. d) din Codul de procedură fiscală.

II. Prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr./.....2013 emisă de Administrația Finanțelor Publice a municipiului, se stabilește în sarcina autorului cererii o obligație reprezentând taxă pentru emisiile poluante în cuantum de lei, la solicitarea sa, în vederea efectuării primei înmatriculări în România a unui autovehicul, marca, Tip, Categ_auto M1, Norme poluare E4, Serie șasiu, Nr. omologare, Nr. identificare, An fabricație 2006, Serie carte auto, cu data primei înmatriculări în afara teritoriului României –2006.

Taxarea, care s-a efectuat la cerere, a avut în vedere dispozițiile Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.

Din aplicarea elementelor de calcul prevăzute de actul normativ mai sus precizat, a rezultat taxa pentru emisiile poluante la nivelul celei contestate, respectiv lei.

Decizia în cauză reprezintă titlu de creanță și constituie înștiințare de plată conform legii.

III. Organele de revizuire, având în vedere documentele existente la dosarul cauzei, motivele invocate de petenta în susținerea contestației, susținerile organelor fiscale, actele normative în vigoare la data producerii fenomenului economic, rețin:

..... este domiciliat în str., bl., sc., ap., municipiul, județul Teleorman și se identifică prin C.N.P.

Cauza supusă soluționării Direcției Generale a Finanțelor Publice a județului Teleorman este de a se pronunța asupra legalității și temeiniciei Deciziei privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr./.....2013, întocmită de A.F.P. urmare cererii formulate de, prin care a solicitat calcularea taxei pe emisiile poluante pentru autovehicule, în vederea efectuării primei înmatriculări în România a unui autovehicul folosit.

În fapt, din documentele care constituie dosarul cauzei (Cererea nr. din2013, Referatul privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante pentru autovehicule nr. din2013 și Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante pentru autovehicule nr. din2013, rezultă că petiționarul, la cerere, a consimțit să

plătească suma de lei, reprezentând taxă pentru emisiile poluante pentru un autoturism second – hand, marca, Tip, Categ_auto M1, Norme poluare E4, Serie șasiu, Nr. omologare, Nr. identificare, An fabricație 2006, Serie carte auto, cu data primei înmatriculări în afara teritoriului României –2006, fără deprecieri stabilite de RAR.

Organul de soluționare reține astfel actul de voință al petiționarului, exprimat la solicitarea sa (nr. din2013), materializată prin Chitanța seria nr. din data de2013, pentru plata sumei de lei, ce reprezintă taxă pentru emisiile poluante **și nu o obligație instituită de organele fiscale în mod unilateral**, taxă stabilită în baza dispozițiilor Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, cu modificările și completările ulterioare.

Organele de revizuire nu vor soluționa favorabil cauza având în vedere următoarele dispoziții **în drept**, regăsite în Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, care prevăd următoarele:

* Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (M.O. nr. 17/10.01.2012 – cu aplicabilitate începând cu data de 13.01.2012), cu modificările și completările ulterioare;

[...]

ART. 1

(1) Prezenta lege stabilește cadrul legal privind instituirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, denumită în continuare taxă.

(2) Taxa se face venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

[...]

ART. 3

*(1) Taxa se aplică pentru autovehiculele din categoriile **M(1)**, M(2), M(3) și N(1), N(2), N(3), astfel cum sunt acestea definite în RNTR 2, cu excepția:*

[...]

ART. 4

(1) Obligația de plată a taxei intervine:

a) cu ocazia înscrierii în evidențele autorității competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România și atribuirea unui certificat de înmatriculare și a numărului de înmatriculare;

[...]

ART. 5

(1) Organul fiscal competent calculează cuantumul taxei, pe baza documentelor din care rezultă dovada dobândirii dreptului de proprietate asupra autovehiculului și elementele de calcul al taxei, depuse de către contribuabilul care intenționează să efectueze înmatricularea sau prima transcriere a dreptului de proprietate. Lista documentelor este prevăzută în normele metodologice de aplicare a prezentei legi.)*

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

(3) Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului, pe numele Administrației Fondului pentru Mediu, iar dovada plății acesteia va fi prezentată cu ocazia înmatriculării sau transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului aflat în una dintre situațiile prevăzute la art. 4.

[...]

ART. 6

(1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează pe baza elementelor prevăzute la anexele nr. 1-5, după cum urmează:

a) pentru autovehiculele din categoria M(1), cărora le corespund normele de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6:

1. pentru autovehiculele cărora le corespund normele de poluare Euro 5, Euro 4 sau Euro 3, taxa se calculează pe baza emisiilor de dioxid de carbon [CO(2)] și a taxei pentru emisiile poluante exprimate în euro/1 gram CO(2), prevăzute la anexa nr. 1, și a normei de poluare și a taxei pentru emisiile poluante exprimate în euro/1 cmc, prevăzute la anexa nr. 2, și a cotei de reducere a taxei, prevăzută în coloana nr. 2 din anexa nr. 4, după formula:

Suma de plată = [(A x B x 30%) + (C x D x 70%)] x (100 - E)%,

unde:

A = valoarea combinată a emisiilor de CO(2), exprimată în grame/km;

B = taxa pentru emisiile poluante, exprimată în euro/1 gram CO(2), prevăzută în coloana nr. 3 din anexa nr. 1;

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

[...]

(2) Norma de poluare Euro și valoarea emisiei de CO(2), la care se face referire la alin. (1), sunt cele menționate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român" în cartea de identitate a vehiculului, în conformitate cu prevederile normelor metodologice de aplicare a prezentei legi. Pentru autovehiculele care nu dețin omologare europeană de tip a întregului vehicul, aceste elemente se determină în conformitate cu reglementările în vigoare.

(3) Cota de reducere a taxei, prevăzută în anexa nr. 4, este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului.

(4) Cu ocazia calculului taxei pot fi acordate reduceri suplimentare față de cota de reducere prevăzută în anexa nr. 4, în funcție de abaterile de la situația standard a elementului/elementelor care a/au stat la baza stabilirii cotei fixe, dacă persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, prima transcriere a dreptului de proprietate asupra 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, potrivit normelor metodologice de aplicare a prezentei legi. În acest caz, calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevăzută în anexa nr. 4, majorată cu cota de reducere suplimentară prevăzută în anexa nr. 5. Atunci când noua cotă de reducere este mai mare de 90%, se aplică cota de reducere de 90%.

(5) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor alin. (1), poate fi ajustată și atunci când persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, prima transcriere a dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă

"Registrul Auto Român", că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare, potrivit normelor metodologice de aplicare a prezentei legi.

(6) Vechimea autovehiculului se calculează în funcție de data primei înmatriculări a acestuia.

(7) Atunci când persoana care solicită înmatricularea sau prima transcriere a dreptului de proprietate asupra autovehiculului nu poate face dovada datei înmatriculării autovehiculului, taxa se calculează în funcție de anul fabricației.

[...]

În speță, din aplicarea elementelor de calcul prevăzute de dispozițiile Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, au rezultat următoarele:

A – valoarea combinată a emisiilor de CO ₂ , exprim. în grame/km
B – taxa specifică exprimată în euro/1gr.CO ₂ (col.3 din Anexa 1)
C – cilindrul (capacitate cilindrică)
D – taxa specifică pe cilindrul, prevăzută în col.3 din Anexa 2
E – cota de reducere a taxei prevăzută în col.2 din Anexa 4%
Suma de plată lei.

<<Cu precizarea că potrivit celor specificate în Referatul privind propunerile de soluționare nr./.....2013, înregistrat la D.G.F.P. Teleorman sub nr./.....2013 anexat la dosarul cauzei supuse soluționării, taxa pentru emisiile poluante datorată a fost stabilită de organul fiscal abilitat, folosindu-se de aplicația informatică pusă la dispoziție de Ministerul Finanțelor Publice.>>

Se reține că regimul taxei pe emisiile poluante a intrat în vigoare la data de 13 ianuarie 2012, fiind reglementat de Legea 9/2012, cadrul legal pentru instituirea taxei pe emisiile poluante 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 O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

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.

Este necesar a 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 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.**"

Mai mult, în susținerea acestei motivări petentul trebuie să rețină faptul că pentru ajustarea taxei pentru emisiile poluante, are posibilitatea să depună documente privind deprecierea reală a unui autovehicul rulat, prevăzute în Legea nr. 9/2012 [art. 6 alin. (5)].

Având în vedere textele de lege citate, se reține faptul că în cazul de față, pe baza documentelor depuse la organul fiscal teritorial petentul a beneficiat de

cota de reducere a taxei prevăzută în coloana 2 din Anexa nr. 4 (a Legii nr. 9/2012), respectiv a beneficiat de reducerea taxei cu%.

Totodată, este de reținut faptul că petentul nu poate beneficia de o reducere suplimentară a taxei. Această argumentare are la bază constatarea Regiei Autonome "Registrul Auto Român", regăsită în Referatul de calcul al taxei pentru emisiile poluante nr./.....2013, întocmit de A.F.P., potrivit căreia **Registrul Auto Român (R.A.R.) nu a stabilit deprecieri pentru autovehiculul marca în cauză (constatare rezultată în urma expertizei tehnice efectuată de R.A.R.)**.

În formarea convingerilor privind respingerea contestației, organele de soluționare au avut în vedere și faptul că autovehiculul care a făcut obiectul taxării nu intră în categoria autovehiculelor exceptate de la plata taxei pentru emisiile poluante.

În sublinierea caracterului nediscriminatoriu al reglementării legale ce instituie taxa pentru emisiile poluante pentru autovehicule este de reținut faptul 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.110, din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (Jurnalul oficial al Uniunii Europene C115/47):

[...]

Capitolul II

Dispoziții fiscale

Articolul 110

(Ex articolul 90 TCE)

"Nici un stat membru, nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre, impozite interne de orice natură, mai mari decât cele ce 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 pentru emisiile poluante 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, **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.**

Este necesar ca autorul cererii să aibă în vedere și dispozițiile art.148, alin. (1) din Constituția României, republicată, coroborate cu prevederile art. I-33 din Tratatul de aderare, ratificat prin Legea nr. 157/2005, în care se stipulează:

* Constituția României, republicată, (publicată în M.O. nr. 767/31.10.2003):

ART. 148

(1) Aderarea României la tratatele constitutive ale Uniunii Europene, în scopul transferării unor atribuții către instituțiile comunitare, precum și al exercitării în comun cu celelalte state membre a competențelor prevăzute în aceste tratate, se face prin lege adoptată în ședința comună a Camerei Deputaților și Senatului, cu o majoritate de două treimi din numărul deputaților și senatorilor.

* Tratatul de aderare, ratificat prin Legea nr.157/2005 (publicat în M. O. 465 din 1 iunie 2005):

TITLUL V

EXERCITAREA COMPETENȚELOR UNIUNII

CAP. I

DISPOZIȚII COMUNE

ART. I-33

Actele juridice ale Uniunii

(1)

(...)

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.

(...)

Pe cale de consecință, având în vedere cele expuse mai sus, se reține că taxa pentru emisiile poluante a fost instituită în scopul asigurării protecției mediului, **cu luarea în considerare a legislației comunitare și a jurisprudenței Curții de Justiție a Comunității Europene**, taxa reprezentând opțiunea legiuitorului național, iar organele fiscale sunt obligate să respecte prevederile art. 13 din O.G. nr. 92/2003, privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, conform căruia:

“Interpretarea reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”.

Pentru considerentele de fapt și de drept mai sus enunțate, urmează să fie respinsă contestația ca **neîntemeiată pentru suma de lei –**, reprezentând taxă pentru emisiile poluante, stabilită prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr./.....2013.

*
* *

Având în vedere considerentele *de fapt și de drept* arătate, în temeiul H.G. nr. 34/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor Publice, cu modificările și completările ulterioare, a H.G. nr. 109/2009 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Administrare Fiscală, cu modificările și completările ulterioare, a O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, **directorul executiv al Direcției Generale a Finanțelor Publice a județului Teleorman**

D E C I D E :

Art.1. Se respinge ca neîntemeiată contestația formulată de cu domiciliul în municipiul, județul Teleorman, pentru suma de lei reprezentând taxă pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, **menținându-se în consecință cele stabilite prin Decizia privind stabilirea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule nr. /.....2013, reținându-se totodată că în cauză nu se impune restituirea sumei în cuantumul contestat.**

Art. 2. Decizia poate fi atacată la instanța de contencios administrativ competentă în termen de 6 luni de la data comunicării.

Art. 3. Prezenta a fost redactată în 4 (patru) exemplare, toate cu valoare de original, comunicate celor interesați.

Art. 4. Biroul de soluționare a contestațiilor va duce la îndeplinire prevederile prezentei decizii.

.....,

Director Executiv