



Ministerul Finanțelor Publice
Agencia 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

D E C I Z I A

Nr. 201 din2011

Privind: soluționarea contestației formulată de dl. cu domiciliul în mun., înregistrată la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Teleorman sub nr./.....2011.

Direcția Generală a Finanțelor Publice Teleorman reprezentată prin Biroul Soluționare Contestații a fost sesizată de către Administrația Finanțelor Publice cu privire la contestația depusă de dl., cu domiciliul în mun., jud. Teleorman, prin care solicită restituirea sumei de lei, platită cu Chitanța pentru încasarea de impozite, taxe și contribuții nr. din data de2011, conform Extrasului de cont al Trezoreriei municipiului din data de2011.

Contestația a fost înregistrată la A.F.P. sub nr./.....2011 și transmisă la D.G.F.P. Teleorman împreună cu Referatul cu propunerile de soluționare înregistrat sub nr./.....2011.

În fapt, analizând documentele care formează dosarul cauzei, organele de soluționare constată că obiectul cererii contestatorului îl constituie taxa pe poluare pentru autovehicule în sumă de lei, actul administrativ fiscal (atacat) prin care este individualizată această sumă fiind Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2011, emisă de organul fiscal abilitat, respectiv A.F.P. **(anexată la dosarul cauzei).**

Sub aspect procedural este de reținut faptul că, în speța de față, petenta solicită restituirea sumei de lei, reprezentând taxă pe poluare.

În acest sens, este necesar să se rețină faptul că art. 117, alin. (1), reglementează strict condițiile impuse de legiuitor în care să se efectueze restituiri de sume.

Aceste condiții reglementate de Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată (M.O. nr. 513/31.07.2007), cu modificările și completările ulterioare, prevăd:

[...]

ART. 117

Restituiri de sume

(1) Se restituie, la cerere, debitorului, următoarele sume:

a) cele plătite fără existența unui titlu de creanță;

b) cele plătite în plus față de obligația fiscală;

c) cele plătite ca urmare a unei erori de calcul;

d) cele plătite ca urmare a aplicării eronate a prevederilor legale;

e) cele de rambursat de la bugetul de stat;

f) cele stabilite prin hotărâri ale organelor judiciare sau ale altor organe competente potrivit legii;

g) cele rămase după efectuarea distribuirii prevăzute la art. 170;

h) cele rezultate din valorificarea bunurilor sechestrate sau din reținerile prin poprire, după caz, în temeiul hotărârii judecătorești prin care se dispune desființarea executării silite.

[...]

Însă, analizând actul normativ mai sus citat, organele de revizuire, constată că nu se poate da curs cererii petentului vizând restituirea sumei de lei, deoarece speța de față nu se încadrează în condițiile prevăzute în mod expres de lege, în cauza dedusă judecării fiind vorba de sume achitate în baza unor titluri de creanță emise de organele fiscale teritoriale la cererea petentului.

Drept urmare, pentru ca suma în cauză să poată fi restituită, este obligatoriu ca un organ competent să se pronunțe printr-o hotărâre/**decizie** asupra legalității stabilirii în sarcina contestatorului a sumei de lei, constând în taxa pe poluare pentru autovehicule.

Având în vedere aceste mențiuni, urmează ca reprezentanții Biroului Soluționare Contestații să se investească cu soluționarea acestei cereri, **urmând să fie verificate condițiile procedurale obligatorii și doar în condițiile în care acestea sunt îndeplinite, va fi adoptată o soluție privind fondul cauzei.**

În adoptarea acestei măsuri procedurale au fost avute în vedere și mențiunile Biroului Juridic din cadrul D.G.F.P. Teleorman, formulate prin Adresa nr./.....2011, birou care i-a comunicat organului fiscal teritorial faptul că: *“având în vedere că, în continuare sunt probleme de fond în dosarele ce au ca obiect restituire taxa poluare sau anularea deciziei de calcul privind această taxă, vă solicităm că toate cererile care vă sunt adresate, să le transmiteți în termenul stabilit de lege, la D.G.F.P. Teleorman – Biroul Soluționare Contestații, întrucât potrivit art. 41 din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, deciziile de calcul al acestor taxe sunt acte administrativ fiscale.”*

Contestația a fost depusă în termenul legal reglementat de art. 207, alin. (1) din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată (M.O. nr. 513/31.07.2007), cu modificările și completările ulterioare.

Fiind îndeplinite și celelalte proceduri de contestare prevăzute de lege, Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului Teleorman este competentă să soluționeze pe fond cauza.

I. În susținerea contestației, dl. aduce următoarele argumente:

Solicită restituirea contravalorii taxei pe poluare în cuantum de lei, pe care a achitat-o din eroare și forțat de imperativul înmatriculării în circulație a autovehiculului marca Tip, număr de identificare, Seria C.I.V.

Menționează că a achiziționat în anul 2011 autovehiculul fabricat în anul 2003, norma de poluare Euro 4, iar pentru a-l putea înmatricula în România, a fost obligat să plătească o taxă pe poluare, cu ocazia primei înmatriculări în România, în valoare de lei, sumă plătită cu Chitanța nr. din2011.

Consideră că această taxă, achitată pentru înmatricularea autovehiculului a fost încasată în mod ilegal, că este o plată nedatorată, și că a fost plătită în mod forțat, plata taxei fiind singura modalitate de a putea pune în circulație autoturismul respectiv.

Întrucât plata sumei de lei, ce a fost calculată prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2011 a fost efectuată în temeiul unor prevederi neconstituționale, și care contravin normelor europene, și a fost plătită ca urmare a aplicării eronate a prevederilor legale, petentul solicită restituirea în întregime a acesteia.

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2011, organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice au calculat pentru autovehiculul marca, an de fabricație 2003, taxa pe poluare în sumă de lei conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare.

În Referatul cu propunerile de soluționare nr./.....2011 și transmis la D.G.F.P. Teleorman – Biroul Soluționare Contestații prin Adresa înregistrată sub nr./.....2011, organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice propun următoarele:

- menținerea deciziei de calcul al taxei pe poluare nr./.....2011 ca fiind legală și corectă, emisă prin program informatic omologat, unitar la nivel național, cu algoritm de calcul în conformitate cu specificațiile tehnice pe care le-a avut în vedere legiuitorul la stabilirea cuantumului acestei taxe.

III. Luând în considerare constatările organelor fiscale din cadrul A.F.P., susținerile petentului, documentele aflate la dosarul cauzei precum și prevederile actelor normative în vigoare în perioada supusă verificării se rețin următoarele:

Potentul formulează contestație împotriva măsurilor stabilite de organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice în Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2011, pentru autovehiculul marca, Tip, cu nr. de identificare, nr. omologare, serie șasiu, an de fabricație 2003, serie carte auto, cu norma de poluare Euro 4, categoria auto M 1, data primei înmatriculări în afara teritoriului României –2003, stabilind ca obligație de plată suma de lei.

Cauza supusă soluționării este aceea dacă actele normative avute în vedere la stabilirea în sarcina petiționarei a taxei pe poluare pentru autovehicule în quantumul contestat sunt aplicabile speței, în condițiile în care autorul cererii susține că reglementările comunitare au caracter obligatoriu și prioritar față de dispozițiile contrare ale legii interne.

În fapt, prin cererea înregistrată la organul fiscal sub nr./.....2011, dl. a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule în vederea primei înmatriculări în România a unui autovehicul marca, tip, norma de poluare Euro 4, numărul de identificare, nr. omologare, serie șasiu, an de fabricație 2003, serie carte auto, categoria auto M 1.

Din analiza pieselor de la dosarul cauzei rezultă că petentul a anexat la dosarul contestației următoarele documente:

- cerere pentru calculul taxei pe poluare la prima înmatriculare în România;
- declarație pe propria răspundere – anexa nr. 2 la normele metodologice
- copie cartea de identitate a autovehiculului;

Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice, pe baza documentelor depuse de petentă în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 și Normelor metodologice de aplicare aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 686/2008 au calculat taxa pe poluare pentru autovehiculul marca emițând Decizia nr./.....2011.

La emiterea Deciziei de calcul a taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2011 au avut în vedere următoarele elemente: categoria autovehiculului M 1 – marca; norma de poluare Euro 4; an de fabricație 2003.

Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice au calculat taxa pe poluare în baza prevederilor art. 6, alin. 1, lit. b) și d) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 privind instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule astfel:

$$\text{Suma de plată} = \left[\left(A \times B \times \frac{30}{100} \right) + \left(C \times D \times \frac{70}{100} \right) \right] \times \frac{(100 - E)}{100},$$

Specificare:

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

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO(2), prevăzută

în coloana 3 din Anexa 1

C = cilindree (capacitatea cilindrică)

D = taxa specifică pe cilindree, prevăzută în coloana 3 din Anexa 2

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din Anexa 4 %.

Organul de soluționare reține astfel actul de voință al petiționarei, exprimat la solicitarea sa (Cererea nr. din2011) și materializată prin Chitanța nr./.....2011, pentru plata sumei de lei ce reprezintă taxă pe poluare și **nicidecum o obligație instituită de organele fiscale în mod unilateral**, taxă stabilită în baza dispozițiilor O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare; se menționează că este vorba de taxă pe poluare și nu de taxă de primă înmatriculare.

În vederea soluționării cauzei, organele de revizuire rețin că speței îi sunt aplicabile **în drept** dispozițiile cap. V, art. 5 “Determinarea deprecierii reale a unui autovehicul rulat” din H.G. nr. 686/2008 în baza căruia contestatorul a depus la A.F.P. Alexandria Anexa nr. 2 prevăzută în Normele metodologice; “Declarația pe propria răspundere” cu privire la rulajul mediu anual calculat conform pct. 5 din Normele metodologice de aplicare a O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare.

În acest context legislativ, se rețin ca fiind aplicabile dispozițiile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (publicată în M.O. nr. 327/25.04.2008), cu modificările și completările ulterioare, care prevăd următoarele:

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 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:

(1) Intră sub incidența taxei autovehiculele din categoriile M(1) – M(3) și N(1) – N(3), astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.

[...]

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) scoaterea 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 M(1) – M(3) și N(1) – N(3), 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;

[...]

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, prevăzute 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 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:

a) pentru autovehiculele din categoria M(1), cu norma de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6.

1. pentru autovehiculele cu norma de poluare Euro 4 sau Euro 3, taxa se calculează pe baza emisiilor de dioxid de carbon CO₂ și a taxei specifice exprimate în euro/1 gram CO(2), prevăzute în anexa nr. 1, și a normei de poluare și a taxei specifice exprimate în euro/1 cmc, prevăzute în anexa nr. 2, și a cotei de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din anexa nr. 4, după formula:

$$\text{Suma de plată} = \left[\left(A \times B \times \frac{30}{100} \right) + \left(C \times D \times \frac{70}{100} \right) \right] \times \frac{(100 - E)}{100}$$

unde:

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

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

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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;

ANEXA 1

Nivelul taxei specifice în funcție de emisia de dioxid de carbon

T

Norma de poluare *1) sau tipul autovehiculului din categoria M1	Emisia de dioxid de carbon - grame CO(2)/km -	Nivelul taxei specifice - euro/1 gram CO(2) -
1	2	3
[...]	[...]	[...]
Euro 5, Euro 4, Euro 3	[...]	[...]
 -
[...]	[...]	[...]

ST

*1) Norma de poluare este cea stabilită prin:

- directivele 98/69/CE și 2002/80/CE pentru Euro 3 și Euro 4.

ANEXA 2

Nivelul taxei specifice în funcție de norma de poluare

T

Norma de poluare *1) sau tipul autovehiculului din categoriile M1 și N1	Cilindree Capacitatea cilindrică - cmc -	Nivelul taxei specifice - euro/1 cmc -
1	2	3
[...]	[...]	[...]
Euro 4	[...]	[...]
 -
[...]	[...]	[...]

ST

*1) Norma de poluare este cea stabilită prin:

- Directiva 98/69/CE și Directiva 2002/80/CE pentru Euro 3 și Euro 4.

*2) Nivelul taxei specifice (euro/1 cmc) se va determina și se va datora începând cu intrarea în vigoare a normelor de aplicare a Regulamentului CE nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

ANEXA 4

Grila privind cotele de reducere a taxei

T

Vechimea autovehiculului	Cota de reducere - % -
1	2
[...]	[...]
> 8 ani – 9 ani inclusiv
[...]	[...]

În speță, din aplicarea elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule și a prevederilor cap. V, art. 5 "Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat" din H.G. nr. 686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, au rezultat următoarele:

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

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO(2), prevăzută în coloana 3 din Anexa 1

C = cilindree (capacitatea cilindrică)

D = taxa specifică pe cilindree, prevăzută în coloana 3 din Anexa 2

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana 2 din Anexa 4

Suma de plată lei.

Se reține că regimul taxei pe poluare pentru autovehicule a intrat în vigoare la data de 1 iulie 2008, conform art. 14 din O.U.G. 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 a abrogării art. 214¹ – 214³ din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, - publicată în Monitorul Oficial 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 în România, 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.**”

În subsidiar, este necesar a se reține faptul că tot jurisprudența Curții a stabilit că art. 110, al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, este încălcat **numai atunci când cuantumul taxei pe poluare, calculat fără luarea în calcul a deprecierei reale a vehiculului, exced cuantumul taxei reziduale încorporat în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (pct. 29 din Hotărârea Curții – camera întâi – din data de 18.01.2007, Brzezinski, Cauza C 313/05).**

Mai mult, pentru ajustarea taxei pe poluare, contestatorul a avut 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 H.G. nr. 686/2008, care stipulează că:

CAP. V

Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat

ART. 5

(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) *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 ordonanța, 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.*

Ori în speță în cauză, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatorului, care prin cererea depusă la organul fiscal și a anexei 2 la normele metodologice "Declarația pe propria răspundere cu privire la rulajul mediu anual al autovehiculului" a solicitat să efectueze prima înmatriculare a unui autovehicul în România, în baza dispozițiilor legale care au avut în vedere reducerea taxei pentru autoturismele rulate –; cu precizarea că petentul a depus această *declarație* în data de2011, iar în Referatul de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule întocmit de A.F.P. în data de2011 se menționează faptul că Regia Autonomă "Registrul Auto Român" nu a stabilit deprecieri pentru autovehiculul marca

Rezultă deci 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, al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene:

"Niciun 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 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, conform 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 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. nr. 465/01.06.2005):

TITLUL V

EXERCITAREA COMPETENȚELOR UNIUNII

CAP. I

DISPOZIȚII COMUNE

ART. 1-33

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 taxă 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 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, conform căruia:

“Interpretarea reglementarilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”,

motiv pentru care contestația formulată de dl. cu domiciliul în mun. va fi respinsă că neîntemeiată pentru suma de lei reprezentând taxă pe poluare stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr./.....2011.

Nu poate fi reținut în soluționarea favorabilă a cauzei nici punctul de vedere potrivit cu care *taxa* este percepută în România numai în cazul autoturismelor reînmatriculate în țară din Comunitatea Europeană, nu și pentru cele înmatriculate în România, în cazul unei noi înmatriculări.

Este necesar a se reține **caracterul nediscriminatoriu** al prevederilor O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu modificările și completările ulterioare, această *taxă* nefiind percepută doar persoanelor care doresc să înmatriculeze în România autoturisme second – hand provenite din Uniunea Europeană, ci **tuturor persoanelor** care doresc să înmatriculeze și să utilizeze un autoturism, indiferent de proveniență sau de vechimea acestuia, contribuind astfel la poluarea mediului.

Prin instituirea taxei de poluare, nu sunt încălcate dispozițiile art. 110 al noului Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, întrucât taxa de poluare instituită prin O.U.G. nr. 50/2008 nu poate fi asimilată impozitelor interne, deoarece această taxă este percepută pentru asigurarea protecției mediului tuturor

proprietarilor de autoturisme care, prin înmatricularea acestora în România, doresc să le utilizeze pe teritoriul României și, în consecință, contribuie la poluarea mediului.

Mai mult, instituirea taxei de poluare a fost rezultatul negocierilor dintre România și Comisia Europeană, astfel încât nu se poate susține că ar contraveni legislației comunitare.

Față de cele prezentate, se reține că taxa pe poluare **nu reprezintă un impozit suplimentar perceput de statul român ca urmare a primei înmatriculări a unui autoturism sau autovehicul pe teritoriul României, ci a fost instituită în vederea constituirii și colectării de fonduri pentru protejarea mediului și a aerului** împotriva poluării acestuia cu noxele rezultate din arderea carburantului auto.

În soluționarea cauzei supusă judecătii, s-au avut în vedere și dispozițiile pct.-lui 11.1 din Ordinul Președintelui A.N.A.F. nr. 2.137/2011, care precizează:

*Ordinul Președintelui A.N.A.F. nr. 2.137/2011 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru aplicarea titlului IX din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală (M.O. nr. 380 din 31.05.2011);

[...]

11.1. *Contestația poate fi respinsă ca:*

a) *neîntemeiată, în situația în care argumentele de fapt și de drept prezentate în susținerea contestației nu sunt de natură să modifice cele dispuse prin actul administrativ fiscal atacat;*

[...]

Având în vedere prevederile legale aplicabile în speță se constată că în mod legal a fost stabilită ca datorată taxa pe poluare în sumă de 2.318 lei astfel încât urmează a se respinge ca neîntemeiată contestația formulată de dl. Enescu Vlad, menținându-se constatările organelor fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice Alexandria.

*

* *

Având în vedere considerentele de fapt și de drept arătate, în temeiul H.G. nr. 34/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor Publice, a H.G. nr. 109/2009 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Administrare Fiscală și a O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, actualizată, 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 cu modificările și completările ulterioare, O.P.A.N.A.F. nr. 2.137/2011 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru aplicarea titlului IX din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, directorul executiv al D.G.F.P. Teleorman

D E C I D E :

Art. 1. Respingerea ca neîntemeiată a contestației formulată de dl. cu domiciliul în mun., jud. Teleorman, pentru suma în quantum total de lei, reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule respectiv pentru autovehiculul

marca, cu nr. de identificare, an de fabricație 2003, cu norma de poluare Euro 4.

Art. 2. Prezenta decizie a fost redactată în 4 (patru) exemplare toate cu valoare de original comunicate celor interesați;

Art. 3. Prezenta decizie poate fi atacată la instanța judecătorească de contencios administrativ în termen de 6 luni de la data comunicării .

Art. 4. Biroul Soluționare Contestații va aduce la îndeplinire prevederile prezentei decizii.

.....,

Director Executiv