

privind soluționarea contestației formulate de
d-l A. T. din Tg Jiu ,
înregistrată la A.F.P. Tg Jiu sub nr.../27.01.2011

Biroul soluționare contestații din cadrul D.G.F.P. Gorj a fost sesizat de organele fiscale din cadrul A.F.P. Tg-Jiu, prin adresa nr.../31.01.2011, asupra contestației formulate de d-l A. T. cu domiciliul în mun. Tg Jiu, str...., jud. Gorj.

Obiectul contestației îl constituie măsurile dispuse de organele fiscale din cadrul A.F.P. Tg Jiu prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../29.12.2010 prin care a fost stabilită o taxă pe poluare pentru autovehicule în sumă de ... lei.

În raport de data transmiterii Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../29.12.2010 , respectiv data de 29.12.2010, așa cum reiese din mențiunea făcută sub semnătură de contribuabil pe decizie , contestația a fost depusă în termenul prevăzut de art.207 alin.(1) din O.G. nr.92 /2003 privind Codul de procedură fiscală , republicată , fiind înregistrată la D.G.F.P. Gorj în data de 27.01.2011 , așa cum rezultă din ștampila aplicată de serviciul registratură pe originalul contestației.

Constatând că în speță sunt întrunite condițiile prevăzute de art.206 alin.(1), art.207 alin.(1) și art.209 alin.(1) lit.a) din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală , republicată , D.G.F.P. Gorj este investită să se pronunțe în soluționarea pe fond a contestației formulate de d-l A. T. .

I. Prin contestația formulată împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../29.12.2010 , d-l A. T. solicită anularea acesteia și restituirea taxei pe poluare în sumă de ... lei , întrucât consideră că *„(...)Calculul taxei de poluare s-a făcut în baza prev.OUG 50/2008 , însă consider că prev. acestor ordonanțe nu sunt aplicabile în cazul meu deoarece la 01.01.2007 România a devenit stat membru al U.E. , autoturismul meu fiind achiziționat din Spania unde la prima înmatriculare s-a achitat taxa specială de poluare de către primul deținător aspect stipulat și în ordonanță.*

(...)Cu ocazia stabilirii taxei de poluare nu mi s-au aplicat corespunzător prev. HG 686/2008 cap.5 respectiv „determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat” în sensul că :în baza prev. art.6 taxa putea fi ajustată, în situația mea nu s-au aplicat reducerile conform prev. care specifică „ nivelul taxei fiind determinat de norma de poluare corelat cu vechimea , rulajul mediu anual și starea generală standard etc.” ajungând la un procent de chiar 95%” .

II. Prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr.../29.12.2010 , organele fiscale din cadrul A.F.P. Tg-Jiu au stabilit în sarcina d-lui Asproiu Trifon, o taxă pe poluare pentru autovehicule în sumă de ... lei, în conformitate cu prevederile O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule.

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

Cauza supusă soluționării este dacă organele fiscale au stabilit corect taxa pe poluare în sumă de ... lei, pentru autovehiculul marca Land Rover Free Lander, an fabricație 2006, în condițiile în care motivațiile contestatorului nu sunt de natură să modifice cuantumul taxei și legalitatea procedurii de restituire a taxei pe poluare pentru autovehicule achitată de contestator.

În fapt, prin cererea înregistrată la A.F.P. Tg-Jiu sub nr.../29.12.2010, d-l A. T. a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea primei înmatriculări în România, a unui autovehicul, marca Land Rover Free Lander, categorie auto: M1, normă de poluare E3, număr de omologare .../2006, nr. Identificare, an fabricație 2006, serie carte auto ..., data primei înmatriculări : 06 FEB 2006.

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

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

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

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

d) autoritate fiscală competentă - autoritatea fiscală teritorială în a cărei evidență este înregistrat contribuabilul ca plătitor de impozite și taxe.

Art. 3

(1) Intră sub incidența taxei autovehiculele din categoriile M1 - M3 și N1 - N3, astfel cum sunt acestea definite în RNTR2.

Art. 4

Obligația de plată a taxei intervine:

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

b) la repunerea în circulație a unui autovehicul după încetarea unei exceptări sau scutiri dintre cele la care se face referire la art. 3 și 9.

ART. 5

(1) Taxa se calculează de autoritatea fiscală competentă.

(2) Pentru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică, denumite în continuare contribuabil, care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul ale 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 M1, 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 CO₂, 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:

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

unde:

A = valoarea combinată a emisiilor de CO₂, exprimată în grame/km;

B = taxa specifică, exprimată în euro/1 gram CO₂, 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;

(...)

(2) Norma de poluare Euro și valoarea emisiei de CO₂, 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 ordonanțe de urgență. Pentru autovehiculele care nu au fost omologate în conformitate cu legislația comunitară, aceste elemente se determină pe baza măsurărilor realizate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român", la cererea și pe cheltuiala contribuabilului.

(3) Cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare față de cota fixă, în funcție de abaterile de la situația standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, în condițiile prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență."

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

A -valoarea combinată a emisiilor de CO ₂ , exprim. în grame/km	000
B taxa specifică exprimată în euro/1gr.CO ₂ (col.3 din Anexa 1)	0
C - cilindree(capacitate cilindrică)	0000
D - taxa pe cilindree, prevăzută în col.3 din anexa 2	00
E - cota de reducere a taxei prevăzută în col.2 din Anexa 4	<u>00</u>
Sumă de plată	00 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 01.07.2008, cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, cu destinația de venit la bugetul Fondului pentru mediu, fiind gestionată de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării Programelor și proiectelor pentru protecția mediului, **reprezentând opțiunea legiuitorului național**, urmare abrogării art.214¹ - 214³ din Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, publicată în M.O. al României, Partea 1, nr.927 din 23 decembrie 2003, cu modificările și completările ulterioare.

Prin urmare, câtă vreme legislația fiscală prevede în mod expres plata taxei pe poluare cu ocazia primei înmatriculări, rezultă că aceasta este în mod legal datorată.

În ceea ce privește prevederile comunitare invocate în susținerea contestației, se reține că art.148 din Constituția României instituie supremația tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, față de dispozițiile contrare din legile interne, "cu respectarea prevederilor actului de aderare", iar în conformitate cu art.I-33 alin.1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea 157/2005 "Legea cadru europeană este un act legislativ care **obligă**

orice stat membru destinat în ceea ce privește rezultatul care trebuie obținut, lăsând în același timp autorităților naționale competența în ceea ce privește alegerea formei și a mijloacelor.”

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

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

Cap. 5

Determinarea deprecierei reale a unui autovehicul rulat

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

(2) În cazul prevăzut la alin. (1), calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota 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.”

Ori în speța în cauză, această taxă pe poluare a fost stabilită ca urmare a solicitării contestatorului, care prin cererea depusă la organul fiscal a solicitat să efectueze prima înmatriculare a unui autovehicul în

România, iar dispozițiile legale adoptate au avut în vedere reducerea taxei pentru autoturismele rulate.

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 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, din 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.**

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 Comunității Europene și că această taxă reprezintă 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 reglementărilor fiscale trebuie să respecte voința legiuitorului așa cum este exprimată în lege”**, motiv pentru care contestația d-lui A.T. va fi respinsă, ca neîntemeiată, pentru suma de ... lei reprezentând taxă pe poluare stabilită prin Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr..../29.12.2010 .

Față de cele prezentate anterior , în temeiul actelor normative citate , a art.210 alin.(1) și art.216 alin.(1) din O.G. nr.92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, D.G.F.P. Gorj, prin directorul executiv

D E C I D E :

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

2) Prezenta decizie este definitivă în sistemul căilor administrative de atac și poate fi atacată la Tribunalul Gorj-Secția de Contencios Administrativ competentă , în termen de 6 luni de la comunicare .