

DECIZIA

Nr. /
privind soluționarea contestației
formulata de **DI. XXXX**
înregistrată la D.G.F.P. a județului XXXX
sub nr. **XXXX/30.06.2010**

Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului XXXX a fost sesizată de către Administrația Finanțelor Publice a Municipiului XXXX, Serviciul Registrul Contribuabili Declarații Fiscale Persoane Fizice XXXX cu adresa nr. XXXX/29.06.2010, înregistrată la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului XXXX sub nr. XXXX/30.06.2010 asupra contestației formulate de

DI. XXXX
CNP: XXXX
cu domiciliul în XXXX, str. XXXX, jud. XXXX

sediul procesual ales : Avocat XXXX, jud. XXXX

înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a Municipiului XXXX sub nr. XXXX/25.06.2010 și la Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului XXXX sub nr. XXXX/30.06.2010 și a procedat la analizarea dosarului cauzei, constatând următoarele:

DI. XXXX a formulat contestație împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. XXXX din 27.05.2010, emisa de Administrația Finanțelor Publice a Municipiului XXXX, solicitând anularea deciziei și restituirea taxei, actualizată cu rata dobânzii până la data plății efective.

Suma totală contestată este în cuantum de **5.289 lei** și reprezintă taxa pe poluare pentru autovehicule.

Contestația a fost depusă în termenul legal de depunere prevăzut de art. 207 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Contestația a fost semnată de reprezentantul legal al petentei, avocat XXXX la dosarul cauzei fiind depusă împuternicirea avocațială în original așa cum prevede art. 206 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată.

Fiind îndeplinita procedura de forma, s-a trecut la soluționarea pe fond a contestației:

I. Petentul XXXX a depus contestație împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. XXXX din 27.05.2010 emisă de

Administrația Finanțelor Publice a Municipiului XXXX, solicitând anularea deciziei. Arată că a achitat taxa pe poluare pentru un autoturism înmatriculat pentru prima dată în anul 2001 în Germania. Citează prevederile art. 4 lit a) din O.U.G. nr. 50/2008 și art. 90 din Tratatul Constitutiv al Uniunii Europene și concluzionează că ”obiectivul reglementării comunitare este asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele comunitare în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care decurge din aplicarea de impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre. (...) Or, în România nu se percep nici un fel de taxe pentru autoturismele produse în țara și înmatriculate aici.”

Invocă nelegalitatea art. 4 lit. a) din O.U.G. nr. 50/2008, ca urmare a aplicării directe a reglementărilor comunitare care au prioritate față de dreptul național, așa cum rezultă din prevederile art. 148 din Constituția României și din Legea nr. 1XXXX/2005 de ratificare a Tratatului de aderare a României și Bulgariei la Uniunea Europeană.

Consideră că prin perceperea taxei se aplică un regim juridic fiscal diferențiat la înmatricularea autovehiculelor livrate intracomunitar. Subliniază că reglementările interne care au introdus obligația plății taxei sunt ulterioare reglementărilor comunitare. Solicită achitarea și a folosului nerealizat, respectiv dobânda legală calculată, de la data încasării sumei până la data restituirii integrale și efective.

II. Organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice, urmare cererii petentului înregistrată la organul fiscal sub nr. XXXX/25.05.2010, prin care a solicitat calcularea taxei pe poluare pentru autovehicule, în vederea efectuării primei înmatriculări în România a autovehiculului marca BMW tip 5/D/DM71/520 D categoria auto M1, norme poluare Euro 3, serie șasiu XXXX, an fabricație 2001, au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule pe numele contribuabilului XXXX, în sumă de 5.289 lei, în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, precum și a H.G. nr. 686/2008 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule.

III. Având în vedere actele și documentele existente la dosarul cauzei, motivele invocate de petent în raport de constatările organelor fiscale și prevederile dispozițiilor legale aplicabile în speță, se reține că Ministerul Finanțelor Publice prin Direcția Generală a Finanțelor Publice a județului XXXX este investit a se pronunța dacă în mod corect și legal, reprezentanții Administrației Finanțelor Publice a Municipiului XXXX au calculat în sarcina petentului suma de 5.289 lei reprezentând taxa pe poluare.

În fapt, în data de 25.05.2010, dl. XXXX a solicitat prin cererea înregistrată la Administrația Finanțelor Publice a mun. XXXX sub nr. XXXX din 25.05.2010, stabilirea taxei pe poluare pentru autovehiculul marca BMW tip

5/D/DM71/520 D categoria auto M1, norme poluare Euro 3, serie șasiu XXXX, an fabricație 2001.

Drept urmare, organele fiscale din cadrul Administrației Finanțelor Publice a municipiului XXXX au emis Decizia de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. XXXX din data de 27.05.2010, pe baza documentației depuse de petent și a elementelor de calcul prevăzute de O.U.G. nr. 50/2008 și de Normele metodologice de aplicare aprobate prin H.G. nr. 686/2008, prin care a fost calculată în sarcina petentului o taxă pe poluare în sumă de 5.289 lei.

In drept, în cauza sunt incidente prevederile următoarelor acte normative:

O.U.G. nr.50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule:

“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 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.

Taxa se plătește de către contribuabil într-un cont distinct deschis la unitățile Trezoreriei Statului pe numele Administrației Fondului pentru Mediu.”

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:

“ART. 3

(1) Taxa se calculează de organul fiscal competent din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală, care reprezintă:

(...)

b) în cazul persoanelor fizice - organul fiscal în a cărei 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, denumite în continuare contribuabili, trebuie să prezinte, în copie și în

original, următoarele documente:

a) cartea de identitate a vehiculului; și

b) 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 OUG 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 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 art. I-33 alin. 1 din Tratatul de aderare ratificat prin Legea nr. 1XXX/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.

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 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 petent va fi respinsă ca neîntemeiată.

Referitor la susținerile petentului din contestația formulată, 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 ca prin jurisprudenta Curtii Europene de Justiție a Comunitatilor Europene, politica fiscală este unul din atributele suveranității naționale, Tratatul C.E acordand un grad ridicat de autonomie statelor membre in acest sens, acestea din urma avand libertatea de a taxa cum doresc autovehiculele care circula pe drumurile lor publice, atata timp cat sistemul de taxare astfel instituit nu intra sub incidenta art.90 din Tratat, adica nu este discriminatoriu(hotararea din cauza Michel Humblot, C-112/XXXX , paragraf 53)

Din acest punct de vedere, nu s-ar putea aprecia ca însasi instituirea taxei ar contraveni dispozitiilor art.90 paragraf 1 din Tratat, caci aceasta masura se inscrie in marja de apreciere recunoscuta statelor membre ale Uniunii, fiind o manifestare a suveranitatii acestora, intr-un domeniu in care au

inteles sa cedeze din puterile lor suverane, in favoarea Uniunii. De altfel, Curtea Europeana de Justitie a statuat deja, cu referire expresa la problema taxelor percepute pentru inmatricularea autovehiculelor ca „o comparatie cu vehicule de ocazie puse in circulatie anterior intrarii in vigoare a legii referitoare la taxa de inmatriculare nu ar fi pertinenta. Articolul 90 C.E. nu are ca scop sa impiedice un stat membru sa introduca impozite noi sau sa modifice taxele ori baza de calcul a impozitelor existente,, (hotararea din 5 octombrie 2006, Nadasdi si Nemeth, C-290/05 si 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. 214¹ 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. Pe de altă parte, nici nu există vreo cerință ca valoarea taxei să fie legată de prețul autoturismului.

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".

Referitor la susținerile de către reprezentantul legal al petentului a faptului că rolul taxei pe poluare excede art. 110(ex-articolul 90 TCE), este de remarcat ca, in jurisprudenta Curții Europene de Justiție a Comunitatilor Europene s-a apreciat ca orice autovehicul de ocazie incorporeaza in valoarea sa de piata o valoare reziduala a taxei pe poluare ce s-ar fi perceput in cazul inmatricularii sale din nou, pe baza legislatiei nationale, putandu-se constata o incalcare a dispozitiilor fostului art.90 din Trataul C.E. doar in masura in care taxa perceputa autovehiculelor importate de pe teritoriul altor state membre ale Uniunii ar fi mai mare decat acea valoare reziduala.

Pentru a defini notiunea de „valoare reziduala”, Curtea a explicat ca „un vehicul nou asupra caruia a fost achitata taxa de inmatriculare isi pierde in timp o parte din valoarea sa de piata. Se diminueaza astfel, in aceeas proportie cu pierderea valorii, nivelul taxei de inmatriculare cuprins in valoarea ramasa a autoturismului. Astfel, un vehicul de ocazie nu poate fi vandut decat la un procent din valoarea sa initiala, cuprinzand nivelul rezidual al taxei de

inmatriculare”. In hotararea din 5 octombrie 2006 Nadasdi si Nemeth, C-290/05 si C-333/05 punctul XXXX, Curtea a mai statuat ca art.90 primul paragraf din Tratatul C.E trebuie interpretat in sensul ca „se opune unei taxe de inmatriculare, in masura in care aceasta este perceputa asupra vehiculelor de ocazie la prima lor punere in circulatie pe teritoriul unui stat membru si nivelul sau, determinat exclusiv in functie de caracteristicile tehnice ale vehiculelor (tip motor, [cilindree](#)) si de norma de poluare, este calculat fara a tine cont de deprecierea acestora, in asemenea maniera incat, aplicandu-se autovehiculelor de ocazie importate din alte state membre, depaseste nivelul mentionatei taxe cuprins in valoarea reziduala a autovehiculelor similare de ocazie care au fost deja inregistrate in statul membru in care se importa”.

De asemenea s-a apreciat ca este contrara art. 90 paragraf 1 din Tratatul C.E. perceperea unei taxe pentru autovehicule de ocazie importate stabilita asupra unei valori superioare valorii reale a vehiculului, care ar atrage consecinta taxarii mai consistente a acestora in raport cu autovehiculele de ocazie similare disponibile pe piata nationala, respectiv ca, pentru taxarea autovehiculelor de ocazie importate, este necesar a se tine cont de deprecierea lor reala. (hotararea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01 paragraful 70 si jurisprudenta citata).

Prin urmare, s-ar putea constata caracterul discriminatoriu al taxei pe poluare perceputa de la petent doar in masura in care nivelul acesteia ar depasi valoarea reziduala a taxei datorata pentru un vehicul nou, achizitionat de pe piata interna, cu caracteristici identice si cu același grad de depreciere. O astfel de depreciere nu a fost invocata de catre petent si cu atat mai puțin dovedita. Astfel, este de observat ca, in aplicarea legislatiei comunitare, asa cum a fost interpretata de catre Curtea de Justitie a Uniunii Europene prin hotararile mai sus citate, legiuitorul national a stabilit ca taxa pe poluare se stabileste in functie de vechimea fiecarui autoturism, in formula de calcul a acesteia fiind cuprinsa o cota fixa de reducere a taxei prevazuta in anexa nr.4 potrivit art.6 alin.1 din OUG nr.50/2008.

Mai mult nivelul taxei se poate ajusta si prin raportare la deprecierea efectiva a autoturismului, intrucat *„cota fixa de reducere prevazuta in anexa nr. 4 este stabilita in functie de vechimea autoturismului de rulajul mediu anual, de starea tehnica si nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare fata de cota fixa, in functie de abaterile de la situatia standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, in conditiile prevazute in normele metodologice de aplicare a prezentei ordonante de urgenta”*. Astfel in art.10 alin.1 din OUG 50/2008 se arata ca: *”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 in vedere la stabilirea cotei de reducere*

prevazuta la art.6 alin.3 din OG nr.50/2008 “

Fata de cele mai sus prezentate se retine ca, in conditiile in care dobanditorul autovehiculului nu a contestat nivelul standard de depreciere, se poate conchide ca acesta a acceptat implicit aplicarea nivelului standard legal stabilit, care asigura determinarea cuantumului taxei de poluare la nivelul comparabil cu valoarea reziduala a unui autovehicul similar de ocazie de pe piata interna.

Din acest punct de vedere se retine ca elementele incluse in formula de calcul al taxei pe poluare potrivit art.6 alin.1 din OUG nr. 50/2008 raspund ceritelor rezultate din jurisprudenta Curtii de Justitie a Uniunii Europene. Astfel, in interpretarea fostului art.90 alin.1 din Tratatul C.E., stabilind ca taxa interna perceputa pentru inmatricularea autovehiculelor trebuie stabilita in functie de deprecierea lor reala, Curtea a statuat ca: „pentru a evita o taxare discriminatorie, valoarea vehiculului de ocazie importat retinuta de autoritati ca baza pentru stabilirea taxei trebuie sa reflecte in mod fidel valoarea unui vehicul similar deja inmatriculat pe teritoriul national” (hotararea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01 paragarful 71), explicand insa ca: „pentru o atare evaluare, Curtea a acceptat ca, desi, deprecierea reala a vehiculelor nu ar putea fi luata in considerare decat prin intermediul unei evaluari ori a unei expertizari a fiecaruia, pentru a evita dificultatile inerente unui asemenea sistem, un stat membru poate fixa, prin niste bareme forfetare determinate prin dispozitii legislative, normative sau administrative si calculate pe baza de criterii ca vechimea, kilometrajul, starea generala, modul de propulsie, marca si modelul vehiculului, o valoare a vehiculelor de ocazie care, in regula generala, este foarte apropiata de valoarea reala (paragraful 73 din aceeas hotarare precum si hotararea din 22 februarie 2001, Gomes Valente, C-393/98, paragraful 24).

Astfel ca, OUG nr.50/2008 prevede stabilirea cuantumului taxei pe poluare printr-o formula de calcul care include deprecierea o data cu vechimea, a vehiculului, dar si alte elemente care diferentiaza aceste produse, dintre cele considerate de catre Curtea de Justitie a Uniunii Europene, cum ar fi valoarea emisiilor de CO₂, [cilindree](#) si care permite ajustarea acestuia si in functie de deprecierea reala, mai accentuata fata de nivelul standard, stabilit prin acte cu caracter normativ, adica pe baza unor bareme forfetare, modalitate permisa de legislatia comunitara, astfel cum a fost interpretata de Curte.

Asadar, cata vreme petentul nu s-a prevalat in cauza dedusa judecatii de nici un element care sa indice ca in cazul sau valoarea taxei percepute ar depasi valoarea reziduala a acestuia, inclusa in valoarea de piata a unui vehicul similar de pe piata interna ori ca formula de calcul aplicata nu ar permite determinarea nivelului sau prin raportare la deprecierea reala a autovehiculului importat, in sensul ca nu a facut nici o proba si nici nu a solicitat – cu prilejul inmatricularii - Regiei Autonome „Registrul Auto-Roman”

conform art.5 alin.6 din Normele metodologice de aplicare a OUG 50/2008, efectuarea unei expertize tehnice in vederea dovedirii ca autovehiculul a carui inmatriculare o solicita are un grad de depreciere mai mare decat cel indicat de grila fixa prevazuta in anexa nr.4 la ordonata, sustinerile sale din contestatia formulata nu pot fi luate in considerare.

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 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 petent va fi respinsă ca neîntemeiată.

Referitor la solicitarea petentului de restituire a sumei de 5.289 lei reprezentând taxa pe poluare, se rețin următoarele:

Competența de soluționare conferită de art. 205 și următoarele din O.G. nr. 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, este limitată astfel:

" ART. 205

Posibilitatea de contestare

(1) Împotriva titlului de creanță, precum și împotriva altor acte administrative fiscale se poate formula contestație potrivit legii. Contestația este o cale administrativă de atac și nu înlătură dreptul la acțiune al celui care se consideră lezat în drepturile sale printr-un act administrativ fiscal sau prin lipsa acestuia, în condițiile legii.

(2) Este îndreptățit la contestație numai cel care consideră că a fost lezat în drepturile sale printr-un act administrativ fiscal sau prin lipsa acestuia.

(3) Baza de impunere și impozitul, taxa sau contribuția stabilite prin decizie de impunere se contestă numai împreună.

(4) Pot fi contestate în condițiile alin. (3) și deciziile de impunere prin care nu sunt stabilite impozite, taxe, contribuții sau alte sume datorate bugetului general consolidat.

(5) În cazul deciziilor referitoare la baza de impunere, reglementate potrivit art. 89 alin. (1), contestația se poate depune de orice persoană care participă la realizarea venitului.

(6) Bazele de impunere constatate separat într-o decizie referitoare la baza de impunere pot fi atacate numai prin contestarea acestei decizii.”

Pe cale de consecință, conform dispozițiilor legale mai sus citate în temeiul Titlului IX din Codul de procedură fiscală, republicat, rezultă că

solicitarea petentului de restituire a taxei pe poluare achitată, nu este de competența organului de soluționare a contestației, aceasta având posibilitatea exercitării drepturilor prevăzute de art. 117 din același act normativ, respectiv:

“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.

(...)

9) Procedura de restituire și de rambursare a sumelor de la buget, inclusiv modalitatea de acordare a dobânzilor prevăzute la art. 124, se aprobă prin ordin al ministrului economiei și finanțelor.”

Referitor la solicitarea petentei de „plata dobânzii aferente sumei de 4396,00 lei de la data de 04.06.2010 până la data restituirii acesteia” în speță sunt aplicabile dispozițiile art. 124 din O.G. nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, care dispune:

“ART. 124

Dobânzi în cazul sumelor de restituit sau de rambursat de la buget

(1) Pentru sumele de restituit sau de rambursat de la buget contribuabilii au dreptul la dobândă din ziua următoare expirării termenului prevăzut la art. 117 alin. (2) sau la art. 70, după caz. Acordarea dobânzilor se face la cererea contribuabililor.

(2) Dobânda datorată este la nivelul majorării de întârziere prevăzute de prezentul cod și se suportă din același buget din care se restituie ori se rambursează, după caz, sumele solicitate de plătitori.”

Pentru considerentele mai sus prezentate și în conformitate cu art. 4 și art. 5 din O.U.G. 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. art.117, art. 205 și art. 216 din Ordonanța Guvernului nr. 92/2003, republicată, privind Codul de procedură fiscală, se

DECIDE

Respingerea contestației formulată de **dl. XXXX** CNP: XXXX cu domiciliul în XXXX, str. XXXX, jud. XXXX având domiciliul procesul ales la Avocat XXXX cu sediul în XXXX, jud. XXXX, împotriva Deciziei de calcul al taxei pe poluare pentru autovehicule nr. XXXXdin 27.05.2010 emisă de Administrația Finanțelor Publice a municipiului XXXX, pentru suma de **5.289 lei** reprezentând taxa pe poluare pentru autovehicule, ca neîntemeiată.

Prezenta decizie poate fi atacată la Tribunalul XXXX în termen de 6 luni de la data comunicării.

Director Executiv,
XXXX